

3/78

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report



Clubmeister 1978
Jürgen Freisler

Krug tuning

MÜNCHEN



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

SCUDERIA - REPORT

Redaktion: Hannes Geier Telefon (089) 234-2663 oder 36 64 75
Jürgen Kaufhold Telefon (089) 4 30 18 23

Mitarbeiter: Bernhard Eilert, Christian Fellingner, Martin Krisam, Hans Lang, Ronald Malter, Hildegard und Gerhard Verlaan, Herbert Wenz, Andreas Wurmannstätter.

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 der Report-Redaktion dar, sondern nur die Meinung des Verfassers.

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club

an die Geschäftsstelle
oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Gerhard Verlaan	Telefon (089) 37 24 42
2. Vorsitzender	Eugen Hesse	Telefon (089) 26 66 90
Sportleiter (Rallye)	Hans Lang	Telefon (08131) 1 21 30
Sportleiter (Slalom)	Georg Schöttl	Telefon (08171) 64 30
Schatzmeister	Franz Wurmseher	Telefon (089) 6 70 65 42
Schriftführer	Hildegard Verlaan (komm.)	Telefon (089) 37 24 42
Beisitzer	Christian Fellingner	Telefon (089) 8 11 12 23

CLUBABEND: Jeder erste und dritte D I E N S T A G im Monat in der Gaststätte "SÄNGERWARTE", Pettenkoferstrasse 48, Ecke St.-Paul-Straße, Tel. 53 18 39 / 53 41 67
Gut bürgerliche Küche - jede Menge Parkplätze.

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH WILLKOMMEN!

Liebe REPORT-Leser,

Heft 3/78

nach langer Zeit wieder REPORT, ein neues Team traktiert Schreibmaschinen und Repro-Geräte und - weil's gerade lustig war - wird auch die Form umgebastelt.

Es wird wieder kritische Artikel geben, doch lassen Sie sich nach Saison-Abschluß und diversen Feiern die ruhige (?) Adventszeit nicht durch unser Heftl vermiesen, das ja nicht nur uns Spaß machen soll.

*James (a.v.)
+ J. Kaufhold*

was ist

Veranstaltungs-Vorschau

26.12.78 Int. Auto- und Motorrad - Skijöring Achenkirch (Österreich)

Bei guter Schneelage ein lohnendes Ziel für einen Weihnachtsausflug. Enthusiastische Privatfahrer und Semi-Professionals bieten Rad- und Brettl-Akrobatik auf der Wiese vor dem "Tiroler Weinhaus" (Glühwein-Zentrale).

12. - 14.1.79 Int. Jänner - Rallye Königswiesen (Österreich)

Unter den Fittichen unserer Freunde vom Badener Rallye-Klub Saison-Einstand in Oberösterreich.

3.2.79 ADAC - Rallye Bavaria "Winter - Festival"

O.K. Klemenz plant mit einer Veranstalter-Gemeinschaft aus AC Bavaria, PMC, Scuderia Magra und Scuderia München eine 200 km - Rallye im Münchner Raum mit ca. vier Sonderprüfungen, die mehrmals gefahren werden. Kurze Verbindungsetappen, auf 75% (!) der Gesamtstrecke darf "geheizt" werden. Für DM 99,- ein sicher nicht uninteressanter Start in die (1979 wieder eigenständige) Südbayerische Gau-Rallyemeisterschaft.

17.2.79 ADAC - Rallye Königsbrunn

Wer O.K.'s Festival "überlebt" hat, kann hier gleich weitere Punkte für die Gaumeisterschaft sammeln.

was war

In diesem Heft sicher etwas lückenhaft. Der Red. fehlten aus dem langen Zeitraum einfach die nötigen Informationen. In der kurzen Zeit, die uns zur Zusammenstellung blieb, haben wir jedoch einiges ausgegraben. Die erfolgreichen ng-Fahrer mögen uns verzeihen, hier haben wir (fast) garnichts erfahren.

Süd - Schweden - Rallye	27./28.5.78	Wurmanstätter - Feldmeier Kaufhold - (C. Kaufhold)	Peugeot 304 Opel Kadett GT/E	3. Kl. S ausgefallen
13. Rallye delle Alpi Orientali	1./2.7.78	Kaufhold J. - (Kaufhold C.)	Opel Kadett GT/E	ausgefallen
Int. AvD/STH-Hunsrück-Rallye		Kaufhold - Schulz Freisler - (Köch)	Opel Kadett GT/E Toyota Corolla	7. Kl. G 15. Ges. 9. Kl. S 68. Ges.
Idar-Oberstein	21.-23.7.78	Wurmanstätter - Feldmeier (Stock) - Schmuck (Gutmann) - Gerold F.	Peugeot 304 VW Golf GTI VW Golf GTI	11. Kl. 90. Ges. ausgefallen ausgefallen

Bayerwald - Rallye Kötzing 11.-13.8.78	Freisler - (Scholz) (Schölderle) - Schulz Kastenberger - Ammer W. Herrmann - (Hess) (Stock) - Schmuck (Gutmann) - Gerold F.	Toyota Corolla Opel Kadett GT/E Opel Kadett GT/E Porsche VW Golf GTI VW Golf GTI	2. Kl. G 7. Kl. S ausgefallen ausgefallen ausgefallen ausgefallen
DMV - Rundstreckenrennen "Hessen" - Hockenheim 12.8.78	Müller Harald	BMW 2002	1. Ges.
11. Riedlinger ADAC-Automobil-Slalom 13.8.78	Wenz Herbert	BMW 528 i	3. Kl.
Barum-Rallye, Gottwaldov CSSR 17./18.8.78	Kaufhold J. - (Kaufhold C.) Wimmer - Kolb Gerber - Feldmeier	Opel Kadett GT/E Renault 5 BMW 2002	ausgefallen ausgefallen ausgefallen
Int. 9. ADAC-Eurohill - Bergrennen 19./20.8.78	Brenner Angelika	Audi 50	13. Kl.
6. AvD/MAC - Rundstreckenrennen Hockenheim 26.8.78	Müller Harald	BMW 2002	2. Ges.
4. ADAC-Ammersee-Rallye Diessen 1.-3.9.78	Kastenberger - Ammer (Stock) - Schmuck (Klaus) - Kaspar Wimmer - Kaufhold (Schölderle) - Schulz Resch - Hark Gerber - Gerold F. (Härtl) - Verlaan (Gutmann) - Ditscherlein (Dr. Tisowsky) - Gerold J. Schreyer - (Haller)	BMW 2002 VW Golf GTI Fiat 128 Renault 5 Opel Kadett GT/E Opel Kadett GT/E BMW 2002 Toyota Corolla VW Golf GTI Alfetta BMW	1. KS G 2. Ges. 1. KS G 3. Ges. 2. Kl. G 5. Kl. S 6. Kl. S 8. Kl. B ausgefallen ausgefallen ausgefallen ausgefallen ausgefallen
Hildener - ADAC-Rundstrecken-Rennen Nürburgring 3.9.78	Müller Harald	BMW 2002	1. Ges.
Int. 15. ADAC-Sachs-Rallye Baltic 7.-9.9.78	Freisler - (Prüfert)	Opel Commodore	5. Kl. B
Allgäu - Rallye Isny 23.9.78	Gerber - Gerold F.	BMW 2002	ausgefallen
Int. 3. ADAC-Kurhessen - Rallye Kassel 23./24.9.78	Freisler - (Prüfert)	Opel Commodore	3. Kl. B
Flugplatzrennen Siegerland 24.9.78	Müller Harald	BMW 2002	3. Ges.
4. Int. DMV-Rallye Aachen 13.-15.10.78	Freisler - (Prüfert)	Opel Commodore	5. Kl. E
Int. ADAC-Flugplatzrennen Erding 30.9./1.10.78	Kaufhold Jürgen Brenner Bernd	Opel Kadett GT/E Opel Kadett GT/E	5. Kl. ausgefallen
Int. Rallye San Remo 4.-7.10.78	Gerber - Gerold F.	BMW 2002	5. Kl. G
Int. 3-Städte-Rallye München - Wien - Budapest 20.-22.10.78	Scherer - Wurmseher (Klaus) - Kaspar Verlaan G. - Verlaan H. (Merckens) - Lang Rieger - (Mitterer) (Stock) - Schmuck Greubel - (König) Kolb - (Kaufhold C.)	VW Käfer Fiat 128 Opel Kadett GT/E Ford Escort VW Golf GTI VW Golf GTI BMW 2002 Fiat 131	4. Kl. S 5. Kl. S 12. Kl. S 26. Ges. 6. Kl. B ausgefallen ausgefallen ausgefallen ausgefallen

Herkomer-Rallye Landsberg 6./7.10.78

(Blank) - Wurmstättner (Stock) - Schmuck Wimmer - (Ortlieb) (Klaus) - Kaspar (Merckens) - Lang (Schölderle) - Schulz Kastenberger - Ammer Abt - Feldmeier Scherer - (Anderl) Rieger - (Lang M.) (Härtl) - Verlaan G. (Gutmann) - Verlaan H.	VW Golf GTI VW Golf GTI Renault 5 Fiat 128 Ford Escort Opel Kadett GT/E BMW 2002 Ford RS VW Käfer VW Golf GTI Toyota Corolla VW Golf GTI	1. KS G 1. Ges. 2. Kl. G 3. Kl. S 3. Kl. S 3. Kl. B 8. Kl. S ausgefallen ausgefallen ausgefallen ausgefallen ausgefallen ausgefallen
--	---	---

1. ADAC-Scuderia Magra-Slalom 29.10.78

Wenz Herbert Gerold J. Ammer Klaus	BMW 528 i Opel Kadett GT/E Opel Kadett GT/E	2. Kl. 5. Kl. 7. Kl.
--	---	----------------------------

Bayerische Rallyemeisterschaft 1978

Nach einem sehr gelungenen Start in die 78er Rallyesaison mit Gesamtsiegen bei der Rallye Königsbrunn und bei der "Braun Rallye Marktheidenfeld" nahmen wir also auch heuer wieder die Südbayerische - jetzt Bayerische Rallyemeisterschaft - in Angriff. Mit viel Erwartung, wer so aller am Start ist, fahren wir mit unserem Golf Richtung Hollfeld, dem Startort der Fränk. Schweiz Rallye. In unserer Klasse war natürlich alles vertreten, wie z.B. Bertl, Blank, Baumeister (Schotter) um nur einige zu nennen. Bei uns lief alles nach Erwartung, und so konnten wir die Klasse gewinnen und wurden noch vierte im Gesamt. Mit den ersten 20 Punkten in der Tasche gings dann Anfang Mai nach Stein bei Nürnberg. Richtig froh waren wir, als wir W. Röhr auf seinem Stratos sahen, denn dann war klar, daß P. Hermann den Gr. 2. Golf bewegt, es wurde ja vorher so einige gemunkelt, hatten wir also einen Klassegegner weniger. Unsere Klasse war wie immer mit den Gleich-Starken besetzt, die uns gerne einmal eins ausgewischt hätten. Vor dem Start gings wieder ums berühmte Wasserloch; jeder war anderer Meinung, da der Golf anscheinend Wasser mag, rauschte Alfons einfach mit voller Wucht mitten durch, es klappte prima, nur einige Fotografen hätten sich gerne umgezogen. Bei der Metz muß man hauptsächlich auf den Überführungen achtgeben, denn die Polizei vergibt glaube ich in Nürnberg einen "Meistpreis". So fielen einige dem Radar zum Opfer. Klassensieg für uns ging's klar, aber 2. Platz im Gesamt hinter Petersen auf Porsche war schon eine Überraschung für uns mit unserem "Einkaufsauto". Wir hatten jetzt in der Meisterschaft 3 Punkte Vorsprung, denn unsere härtesten Verfolger R. Macht auf Audi 50 und J. Wolf auf Simca konnten nur in ihren Klassen voll Punkten. Am 9. Juni gings dann ins Fichtelgebirge, ins schöne Bad Berneck, zur Walpoten Rallye. Die Sonderprüfungen, die freigegeben waren, besichtigten wir noch im vorbeigehen, da trainieren nicht unsere Stärke war. Wir waren da, Blank-Scharnagl waren da, Schotte Kare und Bertl J. waren ebenfalls wieder vertreten. Also durften wir uns keinen Fehler erlauben, denn die Konkurrenz "schläft" nicht. Auf dem Rundkurs Oschenberg fühlte Alfons sich so richtig zu Hause, genau so wie auf dem Schotterrundkurs bei Weiden, wenn, ja wenn der Staub nicht gewesen wäre. Abends im Ziel waren wir frohen Mutes, weil alles gut gelaufen sit. Glauben konnten wir's noch nicht, aber nach einer Rechnung von D.L. Scharnagl wären wir Gesamtsieger. Bei der Siegerehrung in festlichem Rahmen wurde es dann bestätigt, ganze 12 Sec. trenn-



ten den Zweitplatzierten Kuhlmann (BMW 320) von uns. Das waren also wieder 3 Punkte aufs Extrakonto, denn auch R. Macht und J. Wolf gewannen ihre Klassen und blieben weiterhin gefährlich. In der Sommerpause bewegten wir den Golf mal bei 2 DRM-Läufen. Einmal bei der Hunsrück-Rallye, wo uns ein Getriebschaden um eine gute Platzierung brachte, und bei der Bayerwald stoppte unseren Tatendrang ein Lichtmasten. Mit frisch lackiertem Auto, eine Seite weiß, eine gestreift, fanden wir uns Anfang September zum Prolog der Ammerseerallye in Füssen ein. Der Prolog war toll, nur über die lange Anfahrt und den Heimweg waren die wenigsten begeistert. Am Samstag früh gings dann ab Dießen los, gleich ein heißer Rundkurs mit Bauernautobahn und langer Teergeraden, da konnten die PS-starken Autos gleich richtig Zunder machen. Unsere Stunde kam halt dann in Schwabstadt im "Dschungel". Mit traumhafter Sicherheit lenkte Alfons den Golf um die Ecken und Löcher, was mit einer guten Zeit belohnt wurde. Am schönsten war's dann in der Kiesgrube Graben, so wir 2mal Bestzeit setzten, und uns Kuchler mit dem Porsche sogar vorbeilassen mußte. Mit einem erneuten Klassensieg und dritter im Gesamt waren wir unserem Ziel schon wieder etwas näher, J. Wolf war diesmal nicht am Start, und so blieb nur R. Macht noch gefährlich, denn auch er gewann seine Klasse. Zu dem fiel auch noch die Rallye rund um die Veste Coburg und die Rallye Bavaria aus, was uns auch noch zugute kam. Wir hatten so länger Zeit, uns für die Herkomer-Rallye vorzubereiten. Mit dem Gefühl, ein 2. Platz in der Klasse reicht, kann



man schon beruhigter an den Start gehen. Beim Prolog in Dornstetten stellten sich dann gleich die ersten Probleme ein, Öltemperatur 150 und nur wenig Öldruck. Jetzt galts zurückstecken, denn die Rallye war ja noch länger. Samstag morgens gings dann mit St. Nr. 7 los. Im "Dschungel" war wieder alles in Ordnung, was natürlich den Nerven sehr gut tat, so war auch die Zeit Spitze. In der WP 3 bremste ich meinen Fahrer etwas, denn kurz vor unserem Start hatte Kastenberger einen Ausflug ins Gehölz und wir fuhren nach den gleichen Unterlagen. Schnell unterwegs waren heute wieder Alber, Blank mit Wurmi und Unterbuchberger, es wurde also sehr spannend. Gleich auf der ersten WP nach der Zwangspause passierte mir ein entscheidender Fehler, Kuppe L4 100 Waldende R1-Alfons bremste den Golf zusammen, und ja und 200 Meter geradeaus war das Ziel. Ich konnte nur sagen "Übertrainiert". Albers Beifahrer Stadler passierte das größere Mißgeschick, er stempelte 2 Min. zu früh. Als letzte WP wurde dann noch einmal Dornstetten gefahren. In unserer vorletzten Runde kam Alber immer näher, und Alfons als Sportler ließ ihn vorbei, hätten wir gewußt, daß wir zu dem Zeitpunkt mit 5 Sec. führten, ich glaube er hätte sich die Zähne ausgebissen, so fuhren wir also im Staub ohne Sicht hinterher. Blank war hier noch einmal sehr schnell und gab uns 12 sec. mit. Bei der Siegerehrung gratulierte uns Wurmi als erster zum 2. in der Klasse und 2. im Gesamt, denn er und Erich waren mit 7 Sec. Vorsprung Gesamtsieger. Als nächster Gratulant erschien dann R. Macht, der Probleme mit dem Auto hatte und nicht ins Ziel kam. So nun wären wir also Bayerische Rallyemeister, und meinten die München - Wien - Budapest nur noch als eine "Pflichtübung" zu sehen! Angenehm überrascht waren wir, als wir bei dem "Klassefeld" die Startnummer 1 bekamen und wollten alles versuchen, dem auch gerecht zu werden. WP 1 Fröttmaninger - Heide lief ausgezeichnet - Bestzeit. Auf der Überführung machten wir schon Witze, als wären wir schon im Ziel. Dann WP2 Bruckbach - Wachelkofen, lief bis hierher auch gut, ich las L 4 100 L 2 - 1 gleich R 1! Ach sagte Alfons, das ist die Stelle, wo vor zwei Jahren der Kastenb. . . ja wir lagen hier auch auf dem Dach. Zuschauer stellten uns zwar wieder auf, aber unser Gerät ließ sich nicht mehr bewegen. An der Stelle taten uns es noch einige Autos gleich, die wir aber alle flott brachten. Den Golf haben wir dann aufgeladen, ab mit ihm nach Hause, suchten uns ein anderes Auto und ab gings als "Bayerischer Rallyemeister" nach Budapest.

Paul Schmuck

Historisches --- zum Leben erweckt

Nein, dies soll kein Bericht über Wiederbelebungsversuche unseres Scuderia-Reports werden - hierzu werden sicherlich Berufenere ihre Meinung kundtun. Vielmehr soll hier ein klein wenig erzählt werden von einer (bei uns) neuen Sparte des Rennsports mit historischen Rennwagen. Um etwaigen Mißverständnissen gleich vorzubeugen: Dies hat mit Schnauferl-Fahrten rund um den Starnberger See mit eingeleger Kaffeepause recht wenig zu tun und im Fahrerlager des Nürburgringes drehen sich die Gespräche auch weniger um Erdbeerkuchen als um Vergaserbestückungen.

Aber der Reihe nach: Die ganze Geschichte fing in England an - nicht vor Jahren, sondern fast schon vor Jahrzehnten. Als nämlich einige Leute feststellten, daß es einen Riesenspaß macht, betagte Kompressor-Bentleys und Bugattis im Renntempo in Silverstone und Brands Hatch zu bewegen. Die Idee fand regen Zuspruch und so findet heute fast an jedem zweiten Wochenende irgendwo ein Rennen statt. Inzwischen fahren nicht nur Vorkriegswagen. Das im vergangenen Jahr geschaffene internationale FIA Reglement sieht Kategorien bis 1960 vor und die Briten schrecken auch nicht davor zurück, in entsprechenden Klassen Ford GT 40 gegen Lola T 70 und Ferrari 512 antreten zu lassen. Manche Gr. 5 Autos Baujahr 1978 hätten da ihre Mühe . . .

Wie üblich, dauerte es bei uns in Deutschland etwas länger, dafür ging's aber umso gründlicher: Mit dem Rennen am Nürburgring im August besitzen wir inzwischen im Rahmen der Europameisterschaft das beste Rennen. Dieses Jahr waren es 250 Starter aus 8 Ländern und 1/3 aller Nennungen konnte nicht berücksichtigt werden.

Womit wir bei der Saison 78 wären und der eigenen Fahrei mit einer Lotus Elite, Baujahr 1958, selbsttragende Kunststoffkarosse und Coventry-Climax Motor 1300 ccm



mit ca. 100 PS. Bei 550 kg Leergewicht und ausnehmend guter Aerodynamik gibt das eine Zeit von 0 - 100 km/h in ca. 7 Sec. und bei langer Übersetzung 215 Spitze. Trotzdem ist es recht beeindruckend, bei 180 auf einer Geraden mit mehr als 60 km/h Überschußfahrt von einem Lister-Jaguar überholt zu werden . . .

Aber zurück zum Jahr 78: Saisonauftakt reichlich spät im Juli in Mainz-Finthen. Dafür lief's umso besser: Startaufstellung in der zweiten Reihe, vornedran ein Lister-Jaguar, ein Jaguar XK 120 (beide ca. 250 - 300 PS) dann ein Lola Rennsportwagen - also alles Autos aus anderen Klassen.

Die eigenen "Klassengegner", insbesondere Porsche Carreras (nein, nicht Baujahr 78, sondern die mit Königswellen Motor der 50er Jahre), weiter hinten im Feld der ca. 35 Autos. Vor dem Start dann noch kurzes Drama: Startschwierigkei-

ten, Anschleppen im Fahrerlager, schließlich läuft er - nachdem er die in den Ansaugtrichtern vergessenen Schaumgummi-Stopfen feinsäuberlich verdaut hatte. Im Rennen dann keine Probleme: Die beiden Jaguars gehen vorneweg, der Lola bleibt in Reichweite, einige Runden hängt ein Formel Junior (erinnern Sie sich: 1000 bzw. 1100 ccm, Vorläufer der Formel III . . .) formatfüllend im Rückspiegel, fällt dann aber zurück. Klassensieg also und dementsprechender Opti-

mismus für den Nürburgring an darauffolgenden Wochenende, zumal nach dem Erfolg dort in den vergangenen beiden Jahren.

Fortsetzung folgt fürs nächste Heft,

Grüße Heinz



Int. "South Swedish Rallye"

Lauf zur Rallye-Europameisterschaft für Fahrer

Nach meinem Ausfall bei der Jänner-Rallye des Badener Rallye-Klubs, den ich ausschließlich auf das ausgewerkelte Fahrwerk meines Peugeot zurückführte, war mir klar, daß etwas geschehen mußte. Das Auto wurde also in aller Ruhe wieder einsatzfähig gemacht (neue Federbeine und Stoßdämpfer) und gegen Mitte Mai schien es endlich fertig zu werden. Inzwischen lagen bei mir auch schon die Ausschreibungen der "Hessen", der "Akropolis" und der "Südschweden" bereit, denn "was 'Richtiges' sollte es schon werden. Die Entscheidung fiel auf die "Südschweden".

Der Feldmeier Schorsch wurde als Co verpflichtet, mit den Idar-Obersteinern als deutsche Anlaufstelle Verbindung aufgenommen, das Auto ein letztes Mal gecheckt und für in Ordnung befunden, so konnte es losgehen.

Am Mittwoch, 24. Mai, dem Tag vor Fronleichnam ging es los und nachts um 1 Uhr war die Vorfreude bereits vorbei. In der Rhön machte sich eine Ventileinstellschraube bemerkbar, welche uns zum Anlaufen des Motelcenters Kirchheim, wo sich bereits die "Hessen"-Fahrer versammelten, zwang. Nachdem uns Freund Winfried Herrmann nicht helfen konnte und anbot, mein Fahrzeug per Hänger nach Obing zurückzubringen, machte sich mein bayrischer Bauerndickschädel bemerkbar und wir setzten die Fahrt unter Kopfschütteln unserer hessischen Rallyefreunde eben auf nur 3 Töpfen fort. In Lübeck wäre es ja auch noch rechtzeitig und zudem Werktag, dieses kleine Ding für 80 Pfennige zu beschaffen und auf der Fähre 9 Stunden Zeit, dieses Ding einzubauen.

An der Fähre trafen wir mit unseren Mitkonkurrenten zusammen, auch Kaufi stellte sich ein und los ging's zu meiner ersten Seefahrt (ohne Fahrten auf dem Obinger See). Am Abend dann Ankunft in Kristianstad und Abnahme, worauf auch sofort die Fahrtunterlagen ausgegeben wurden. Das wunderte mich, da doch noch die ganze Nacht, sowie der folgende Vormittag zum Abfahren zur Verfügung stand. In Gesprächen mit Kollegen wurden wir dann aufgeklärt, daß in Schweden die Strafen für verbotenes Training so drastisch seien, daß niemand, die Stars eingeschlossen, auch nur auf den Gedanken kämen, es zu versuchen.

Am Freitag um 4 Uhr nachmittags war es endlich so weit. Der Start war um 1 Stunde vorgezogen worden um das Starterfeld von knapp 200 Startern bewältigen zu können. Und nun ging es hinein in die schwedischen Wälder, von denen uns nur träumen kann. Schlag auf Schlag folgte eine Traum-WP der anderen, gesäumt von Tausenden von Zuschauern; an die Steinwälle seitlich der Strecke gewöhnten wir uns auch schnell. Die Etappen, zeitlich nicht zum Schlafen, waren von Ziel-WP zum nächsten Start gerechnet, was Kaufi, der hinter mir gestartet war, zu unverhofftem Aufholen verführte (es war für ihn eben auch ungewohnt). Mit Beginn der Dunkelheit kamen wir ins "Buckelgebiet", wo wir uns nach den Steinwällen nun auch an Kuppen-Kuppen und nochmal Kuppen gewöhnen konnten. So ging es die ganze Nacht ununterbrochen bis auf Tankpausen weiter, bis in den frühen Morgenstunden die sogenannten Königsetappen 14-27 km lange WP's erreicht wurden. Hier ereilte uns auch das Schicksal in Form eines großen Steins, der meine Vorderachsgeometrie das Schielen lernte. Wir kämpften uns

trotzdem weiter, eine letzte 13-km-WP noch, dann die 120 km zum Etappenziel, denn der Re-Start zum nur halb so langen 2. Abschnitt brachte uns in den Genuß des "in Wertung" bleibens.

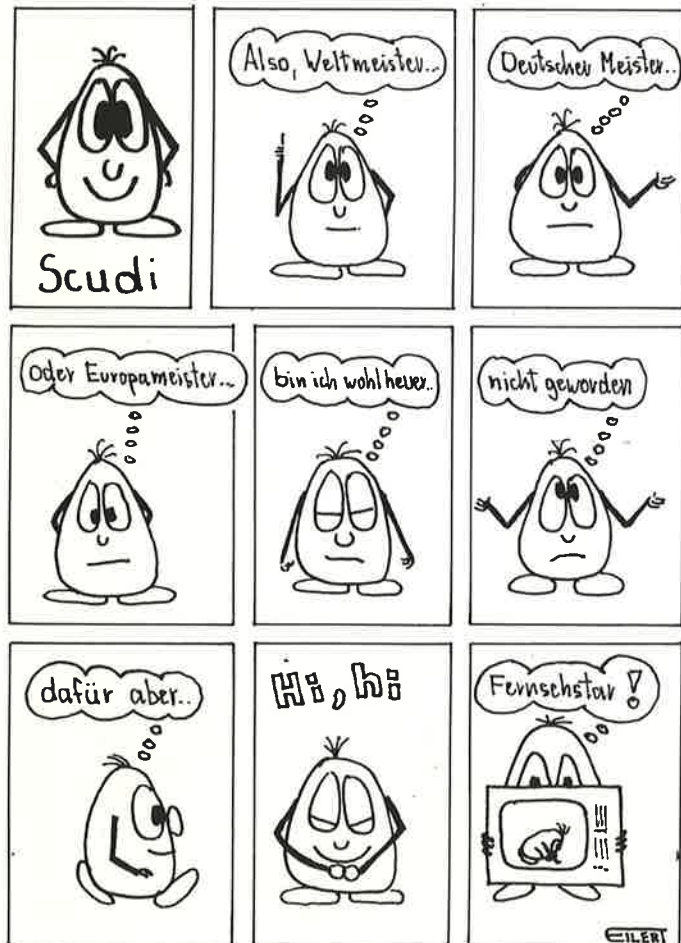
Eine Bestandsaufnahme nach Eintreffen am Etappenziel ergab 5 mehr oder weniger einsatzfähige von 9 gestarteten Fahrzeugen im strengen parc - fermé. Von einem wußten wir, daß es kaum mehr zum Laufen zu bringen war. Mangels Zweitwagen legten wir uns zum Schlafen auf eine nahegelegene Wiese und harrten des Re-Starts, da ohne Schweißgerät an eine Ausnutzung der kurzen Reparaturzeit und Ausbiegen des Lenkhebels nicht zu denken war. Nun trat wieder das Glück in Aktion.

Während 2 Klassenkonkurrenten verzweifelt versuchten, ihre Fahrzeuge anzuschleichen und über die Rampe zu bringen, schafften wir es einwandfrei, die steile Rampe zu erklimmen, drüber wieder hinunter zu rollen und damit den 3. Platz in der Klasse mit Silber zu erreichen.

Kaufi war, von Geräuschen in der Hinterachse leicht nervös gemacht, bereits vor uns zum weiteren Kampf gestartet. Er setzte zur Aufholjagd an, mußte aber nach einigen WP's auch die Segel streichen und seinen Kadett mit defekter Hinterachse abstellen.

Nach langem Suchen fanden wir endlich eine Tankstelle, welche ein Autogen-Schweißgerät hatte und uns zur Verfügung stellte. Wir machten den verbogenen Lenkhebel glühend, stellten nach Augenmaß eine einigermaßen erträgliche Spur ein und machten uns auf den Weg in heimatliche Gefilde - wo wir trotz Experten-Warnungen vor Radikalreparaturen - glücklich ankamen.

Wurmi



Motorsport im Fernsehen oder Es kommt ja doch was über Rallies!

Sonntag, 5. November 78, 21.30 Uhr - im Fernsehen läuft der "Gerber"-Film! Der Resonanz nach zu urteilen war der Termin weitgehend bekannt, auch wenn's in dieser Zeit keinen REPORT gegeben hat. Die Kommentare schwanken von "optimal" bis "besch" und das liegt wohl daran, daß viel garnicht wußten, warum und für wen dieser Film gedreht wurde. Auch der Schreiberling mußte sein (Vor-) Urteil hier etwas revidieren. Hautnahe Erläuterungen oder sogar erklärende Vorab-Informationen hätten am besten von einem Produktions-Beteiligten, nämlich Christian Fellinger, kommen können - doch lassen wir dieses Thema. Im Gespräch mit Heinz Gerber kam nun einiges ans Licht, was hier zur Darstellung kommt. Vorab der wichtigste Aspekt: es sollte keine Sportsendung werden, der Film stammt nicht mal aus der Hand der Sportredaktion des Bayr. Fernsehens.

Die FS-Abt. Politik und Zeitgeschehen hat den Auftrag zu diesem Werk gegeben, für den Regisseur Bernd Dost war die Thematik völlig neu, ein Mahlberg-Epos hätte sicher andere Schwerpunkte gehabt. So galt es, zwei Teams aus der Szene möglichst umfassend zu charakterisieren, was schon mehr einer Personality-Show gleichkommt als einem Rallyefilm. In Zusammenarbeit mit Christian Fellinger wurden Jürgen Ebenhöf/ Claudia Lutter und Karl-Heinz Gerber/ Fritz Gerold ausgewählt, zwei reine Privatteams also, die auch beruflich nichts mit dem Kfz (Werkstatt od. ähnl.) zu tun haben. Ein finanzstarkes Team sollte mit einem verglichen werden, das auf den Goldregen noch wartet. Weiter sollte nicht nur die sportliche Betätigung dargestellt werden, sondern auch die Hintergründe, andere Hobbies und Beruf, Finanzen und Familie. Um nichts zu stellen und die Realität zu sichern wurde auf ein Drehbuch verzichtet - wer's gesehen hat, dem wird manches zu denken gegeben haben.

Die Spontaneität spiegelt sich auch in den Außen-Aufnahmen und der Darstellung unvorhergesehener Ereignisse wäh-

rend der Veranstaltungen wieder. Zustände kam dies durch technische Tricks, wie Kamera auf der Motorhaube und im Innenraum, Tonbandgeräte zwischen den Füßen des Beifahrers. Es war kein Stab mit über zehn elektronischen Kameras vorhanden und unter diesen Bedingungen ist dem Fernseh-Team alle Achtung zu zollen. Die Gesprächsszenen überwiegen zwar stark - doch wie gesagt, der Film wollte Leute und nicht Veranstaltungen zeigen.

Daß auch diese Art von Film ihre Wirkung hat, zeigt sich schon an der Unterstützung, die Firmen wie Sachs, Bosch, Mössner (Wolf-Race Felgen-Importeur) oder Kleber den Teams zuteil werden ließen.

Es geht also noch was in unserem Sport - nützen wir's aus!

Condor



San-Remo

Wenn ich über den 4. Rallye WM-Lauf berichte, den ich heuer besuchte, so möchte ich eigentlich nur über Leute schreiben, die nicht in den einschlägigen Fachzeitschriften auftauchen.

Nebenbei sei gesagt, daß die Rallye selber von der Besetzung her äußerst uninteressant war. Wer sollte außer Röhrli, Munari, Alen oder Verini schon gewinnen?

Aber, wie gesagt, von den Gewinnern soll nicht die Rede sein.

San Remo Anfang Oktober ist frei von Touristenrummel, frei von Gaffern und Gott sei Dank frei von Deutschen! Leider steht vor den Lokalen "man spricht deutsch", aber da geht man sowieso nicht zum Essen. Nein, man fährt jeden Tag die WP 1 nach San Romolo, hoch zum Orlando, seines Zeichens RR (Rallye-Rentner) und nebenbei hervorragender Wirt. Das Essen dauert dann immer drei Stunden, dabei fließt neben hervorragendem Wein auch noch eine Menge Benzin. Man erfährt ganz nebenbei von schnellen Italienern, die man vorher im Programm übersehen hat. So wurde ich richtig neugierig auf zwei Damen gemacht. Von der dritten schnellen Dame wußte ich schon Bescheid: Anna Cambiaghi auf Stratos zeigte mir schon mal bei der Castrozza ihre Fahrkünste. Aber da war noch eine gewisse Pons auf Kadett Gruppe I und eine Mandelli auf einem Jolly Club Fiat 131 Mirafiori. Nach Aussagen von Leuten, die es wissen müssen, war von den Vertretern des schwachen Geschlechts einiges zu erwarten.

Als erste machten unseren beiden bayrischen Starter Gerber und Ebenhöf Bekanntschaft mit den Damen. Die Mandelli startete mit Nummer 41 hinter Ebenhöf und Gerber. Jürgen meinte immer noch den Kopf unfäßbar schüttelnd nach ein paar Prüfungen: Okay, ich wurde überholt, aber daß der zweite in meiner Laufbahn, der mich packt eine Frau ist, das verstehe ich einfach nicht. Beim Munari damals habe ich das ja noch eingesehen.

Der Gerber Heinz hat das schon lockerer gesehen, nachdem er schon bei der Abnahme ein paar Blicke mit der bildhübschen Mandelli, die eigentlich besser in Fotostudios als an das Lenkrad eines Fiats mit breiten Latschen paßt, gewechselt hat. "De werd mi scho nach drei Kilometer ham, da laß i si hoit vorbeii. Mei, wenn i bloß sovui PS hätt'." Ein Kuppelungsschaden zwang die Kleine zur Aufgabe.

Tja und da war dann nach der ersten Schleife ein Gruppe I Kadett mit der Startnummer 31 gesteuert von Madame Pons an 10. Stelle Gesamt. Die Pons (den Vornamen weiß ich leider nicht mehr) schaut aus wie eine Klosterschülerin, ihre Beifahrerin ist noch etwas kleiner und auch etwas rundlicher. Aber wie gesagt, trotz optischer Unbedarftheit des Mädels, am Steuer einfach Spitze. Ich habe sie an einer Spitzkehre gesehen, bremsen tut sie selten, querstellen, Handbremse rüber und dann gleich wieder Gas - einfach optimal. In der letzten Nacht bin ich zusammen mit dem Langen an einer Links-Rechts-Links-Kombination gestanden. Es war schön anzusehen, wie das Mädel Pons den Kadett um die Ecken schmiß. Bei anschließendem Service, vor Orlando's Haustüre, zog der langmähige Blondschof nervös an einer Muratti, während sich die Mannen von Conrero um Bremsbeläge kümmerten. Im Ziel wurde der Wagen mit roten Rosen geschmückt, die beiden Mädels hatten ihren 10. Platz halten können.

Über die Deutschen ist zu berichten, daß Gerber/Gerold als einzige in Wertung ankamen. Bei Ebenhöf/Lutter streifte zum x-ten Male der Motor. Der neureiche von Socha hatte in seinem Stratos heftigen Streit mit seinem Co, der danach nicht mehr ins Auto stieg. Bischoff/Schulze auf GTI blieben auch irgendwo in den Alpen wegen technischem Schaden stehen.

Zur Rallye selbst ist zu sagen, daß die Veranstaltung nach einem Schleifensystem ablief, wobei mehrere Prüfungen aus verschiedenen Richtungen gefahren wurden. Einzelprüfungen wurden zu einer Mammut-WP von 62 km zusammengefaßt. Die längste Gerade ist 80 m. Leitschienen sind Mangelware, Sturzraum bis zu 400 m tief ausreichend vorhanden! Logisch ist, daß sich hier unsere Privatfahrer nicht so wohl fühlten, denn nicht die Geschwindigkeit, sondern der Abgrund erregte Magensausen.

Im Ganzen gesehen eine schöne Veranstaltung, für den, der sowas mag. Zum Zuschauen ungeeignet, da nur Nachtschleifen gefahren werden. Übrigens - Schotterreifen sind auch nicht gefragt - alles nur Teer!

Zum Kennenlernen war es ganz nett, nur ein Wiedersehen ist fast ausgeschlossen.



C.F.

rbrief - Leserbrief - Leserbrief - Leserbrief - Leserbrief - Leserbrief

Einen schon etwas verstaubten, aber nicht minder komischen Brief an den REPORT fand die neue Redaktion in den spärlichen Unterlagen, die sich für diese Ausgabe "angehäuft" hatten:

Werner Brust
8031 Eichenau, den 27.08.78
Bgm.-Kraus-Straße 1

SCUDERIA MÜNCHEN
Ampfing-Straße 35
8000 München 80

Betr.: "SCUDERIA - REPORT"

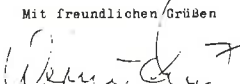
Hallo Motor-Sport-Freunde,

ich möchte Ihnen heute Kopie eines Schreibens an Herrn Karl-Heinz GERBER übermitteln und stelle Ihnen anheim dieses Schreiben im "SCUDERIA-REPORT" zu veröffentlichen.

Erwähnenswert ist es m. E. noch, daß

- mein TOYOTA ein sogenanntes "Brötchen-Einkauf-Auto" ist und neben privaten Zwecken auch für die Ausübung meines Berufes eingesetzt wird. Die Bezeichnung "Wettbewerbs-Fahrzeug" wäre eine totale Übertreibung,
- sowohl die gesamte Strecke der "Taurus-Rallye" als auch der "Barum-Rallye" mit Gürtel-Reifen Fabrikat Uniroyal gefahren wurde und "Racing-Reifen" für mich ein "Fremd-Wort" ist,
- nach 1.700 km "Taurus-Rallye" mit zum Teil brutalen Strecken-Abschnitten, vor der "Barum-Rallye" lediglich die hinteren Reifen gewechselt wurden,
- sowohl bei der "Taurus-Rallye" als auch bei der "Barum-Rallye" von uns nur ein "reiner" Benzin-Service in Anspruch genommen wurde,
- der Motorsport für mich ein reines HOBBY ist und die für mich dabei anfallenden Kosten durch meine Erfolge (!!!) in ein durchaus vertretbares Verhältnis zu bringen sind.

Ob man bei Berücksichtigung dieser Fakten noch von einem "Großmutter-Stil" sprechen sollte, überlasse ich Ihnen bzw. den Lesern des "SCUDERIA-REPORT".

Anlage:
Mit freundlichen Grüßen

(Werner Brust)

Wenn man das so liest, ist man geneigt, eine Sammlung zu veranstalten, um hier Jemandem ein kleines Schäuferl zu kaufen und dann einen (am besten eingezäunten) städt. Spielplatz freizuhalten.

Die Red.

Werner Brust
8031 Eichenau, den 27.08.78
Bgm.-Kraus-Straße 1

Herrn
Karl-Heinz Gerber
Lohstraße 73 c
8000 München 90

Betr.: Int. Rallye Barum 1976, Cottwldov/CSSR

Hallo Heinz,
ich hoffe, daß die Bilder, die ich Dir im Auftrag von Bernd Velte zugesandt habe, in Deinen Besitz gelangt sind.

Leider scheint Dir eine Ergebnis-Liste von der "Barum-Rallye" nicht vorzuliegen und ich sende Dir auf Wunsch gern eine Kopie zu.

Vorab jedoch folgender Vergleich der WP-Zeiten 1 - 3:

Gruppe 5 bis 1600 ccm	WP 1	WP 2	WP 3
52 GERBER BMW 2002	467	917	769
11 SIVIK Renault R 17	410	882	699
Differenz	57	35	70
Differenz gesamt nach 3 WP	162		
Gruppe 2 bis 1600 ccm	WP 1	WP 2	WP 3
55 BRUST TOYOTA CELICA GT	544	1095	888
4 Ferjancz Renault R 5 Alpine	419	910	749
Differenz	125	185	139
Differenz gesamt nach 3 WP	449		

Der Vergleich in meiner Klasse läßt natürlich den Schluß zu, daß ich wie eine "Großmutter" gefahren bin. Wenn Du glaubst eine solche Meinung verbreiten zu müssen, dann kann ich das nur als sehr bedauerlich bezeichnen.

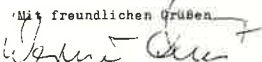
Ich glaube, daß wir das ideale Paar wären, denn Deine Zeiten lassen doch den Schluß zu, daß Du wie ein "Großvater" gefahren bist.

Bedenke doch bitte, daß der Unterschied zwischen Deinem BMW und dem R 17 nie so eklatant sein kann wie zwischen dem R 5 Alpine und meinem Toyota.

In übrigen sprechen meine Erfolge bei der

11. - 13.08.78	Taurus-Rallye, Ungarn	Platz 16	bei 68 Startern und 24 am Ziel
18. - 19.08.78	Barum-Rallye, CSSR	Platz 24	bei 105 Startern und 34 am Ziel

für sich.

Mit freundlichen Grüßen


Kommentar von Heinz Gerber:

"Hab' den Brief gelesen, herzlich gelacht - und ihn in die Mülltonne geworfen. Wenn ich nur noch Rallies fahren würde um anzukommen, würde ich ganz aufhören - oder meine Frau hinter's Steuer setzen."

Sum cuique! Die Red.

Clubsport

ONS-Clubsportmeisterschaften 1979 für Clubrallies und Clubslaloms

Aufteilung in fünf deutsche Regionen

für uns "Region Süd" (Baden-Württemberg und Bayern)

35 Wertungsläufe pro Region

Wertung der 15 besten Plazierungen

neue Fahrzeugbestimmungen/Klasseneinteilung

statt Schiedsgericht "Clubsportkommissare"

separate Clubsport-Mitteilungen von der ONS

Tageslizenz (DM 7,-, allerdings dann keine Meisterschafts-Wertung)

keine Meisterschafts-Teilnahme für internationale Lizenz-Fahrer

Fahrzeug-Bestimmungen im ONS-Clubsport

Es dürfen nur Personenkraftwagen zugelassen werden, die un-
eingeschränkt der SIVZO entsprechen und zum Verkehr auf
öffentlichen Straßen zugelassen sind.

Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen sind nicht zugelassen.

Die Einteilung der Fahrzeuge nach Gruppen 1 - 4 des Anhang I
ist nicht zulässig.

Es wird freigestellt (bei Veranstaltungen nach B1 und B2), es
wird empfohlen (bei Veranstaltungen nach B3), die Fahrzeuge in
serienmäßig und verbessert einzustufen.

SERIENMÄSSIGE FAHRZEUGE dürfen nicht geändert werden, aus-
genommen Lenkrad, Stoßdämpfer, Sitze, Räder (Felgen) und Rei-
fen. Dabei gilt zusätzlich: Sitze dürfen nicht entfallen, Sitz-
Rückenlehnen müssen zur Sitzfläche verstellbar sein, Räder
(Felgen) und Reifen dürfen nicht über die serienmäßigen (nicht
verbreiterten) Kofflugele hinausragen. Es sind nur Reifen zuläs-
sig, die vom Reifenhersteller serienmäßig mit Profil versehen
worden sind. Die Profiltiefe des Reifens über Breite und Durch-
messer muß mindestens 2 mm betragen, Nachschneiden ist
verboten.

Ferner dürfen nachträglich eingebaut werden:
Überrollbügel, Kälige, Unterbodenschutz, Mehrpunktgurte, Spo-
iler (soweit sie nicht integrierter Bestandteil von Kofflugele-
verbreiterungen sind), Verbundglasscheiben, sogenannte Komfort-
und Luxus Extras, zulässige Beleuchtungseinrichtungen und Si-
cherheits Extras (z.B. Heckschleichenwischer).

Im Fahrzeugschein müssen eingetragen sein:

Anderes Lenkrad, Überrollbügel-Kälige, Spoiler sowie Räder
(Felgen) und Reifen. Die im Fahrzeugschein eingetragene Rei-
fengröße muß in erhabener Schrift auf der Reifenflanke lesbar
sein.

VERBESSERTES FAHRZEUGE müssen alle Änderungen - soweit
im Rahmen der SIVZO erforderlich - im Fahrzeugschein einge-
tragen haben.

Als verbessert gelten auch Fahrzeuge mit Ausstattungen, die
als Sonderzubehör (gegen Aufpreis) erhältlich sind (5-Gangge-
triebe, Sperrdifferential usw.) und die Leistung sowie das Fahr-
verhalten beeinflussen.

Dem Veranstalter ist eine Klasseneinteilung nach Hubraum für
4- bis 6-sitzige Fahrzeuge im Rahmen nachfolgender Hubraum-
klassen freigestellt:

bis 850, 850 - 1000, 1000 - 1150, 1150 - 1300, 1300 - 1600,
1600 - 2000 und über 2000 ccm.

Eine Klasseneinteilung für Diesel-Fahrzeuge, Fahrzeuge mit
Turbolader und 4-Rad-getriebene Fahrzeuge ist dem Veranstalter
freigestellt.

Ebenso ist eine Klasseneinteilung für 2-sitzige und 2 1/2-sitzige
Fahrzeuge freigestellt, sie müssen jedoch getrennt von 4- bis 6-
sitzigen Fahrzeugen gewertet werden.

Ein Umrüsten der Fahrzeuge (z.B. Bereifung, Felgen) ist wäh-
rend der Dauer der Veranstaltung - auch für Wertungsprüfungen
- nicht zulässig.

ONS-CLUBSPORT-MEISTERSCHAFTEN 1979

Allgemeine Bestimmungen:

- Diese Allgemeinen Bestimmungen gelten für die von der ONS ausgeschriebenen Clubsport-Meisterschaften, sofern in deren Besonderen Bestimmungen nichts Abweichendes festgelegt ist.
- Die ONS übernimmt keine Gewähr dafür, daß die für die Clubsport-Meisterschaften vorgesehenen Wertungsläufe durchgeführt werden. Für ausfallende Wertungsläufe wird kein Ersatz geschaffen. Die ONS behält sich vor, bei Vorliegen besonderer Gründe oder Nichtvorliegen gültiger Ergebnisse eines Wertungslaufes, auch zum Abschluß einer Meisterschaft, einzelne Wettbewerbe von der Wertung nachträglich auszuschließen.
- Die Auslegung von Bedingungen einer Ausschreibung und etwaiger Ausführungsbestimmungen in Bezug auf die vorliegenden Meisterschafts-Bestimmungen obliegt der ONS.
- Teilnehmer und Veranstalter verzichten ausdrücklich gegenüber der ONS, deren Gesellschaftern und deren Mitgliedern auf die Anrufung der ordentlichen Gerichte. Kein Teilnehmer kann die ONS, die Clubs, die Veranstalter oder deren Helfer für etwaige Nachteile, die im Zusammenhang mit den Wettbewerben bzw. Meisterschaften entstehen, haftbar machen. Insbesondere ist der Ersatz finanzieller Aufwendungen im Falle eines Verlustes oder Entfalls der Wertung ausgeschlossen.
- Die Auswertung der Ergebnisse erfolgt durch die ONS nach den für die einzelnen Meisterschaften festgelegten Bestimmungen. Sie ist verbindlich, unanfechtbar und erfolgt unter Ausschuß des Rechtsweges.
- Wird ein Fahrer oder Beifahrer im Laufe eines Jahres vom Sport- oder Nationalen Berufungsgericht der ONS bestraft, kann er von der Wertung zu den ONS-Clubsport-Meisterschaften ausgeschlossen werden.
- Fahrern oder Beifahrern, die im Laufe des Jahres die internationale Lizenz erhalten, bleiben die bis dahin mit einer nationalen Lizenz erzielten Punkte erhalten.
- Eine Anmeldung zur Wertung in den ONS-Clubsport-Meisterschaften bzw. zur Wertung in einer bestimmten Region ist nicht erforderlich. Eine Teilnahme an Wertungsläufen verschiedener Regionen ist möglich; die Punktzuteilung erfolgt jedoch getrennt in jeder Region.

1.4 Wertung

Bei mindestens 5 Startern in der Klasse erfolgt eine Punktzuteilung an Fahrer und Beifahrer nach folgendem Schema:

Teilnehmer in der Klasse - Platzierung in der Klasse x 10
Teilnehmer in der Klasse

Anm.: Die 2. Stelle hinter dem Komma wird bis einschließ-
lich 4 ab- und ab 5 aufgerundet.

Beispiele:

30 Teilnehmer in der Klasse, 2. Platz
30 : 2 = 0,933 x 10 = 9,3 Punkte

18 Teilnehmer in der Klasse, 8. Platz
18 : 8 = 0,555 x 10 = 5,6 Punkte

Klassen mit weniger als 5 Startern müssen mit der nächst-
höheren Hubraumklasse zusammengelegt werden. Ist eine
Zusammenlegung nicht möglich, so entfällt eine Punktzuteil-
ung. Gewertet werden die 15 besten Plazierungen innerhalb
einer Region. In der Region „Berlin“ werden die besten
Plazierungen aus 50 % der durchgeführten Veranstaltungen
gewertet.

1.5 Punktgleichheit

Bei Punktgleichheit (ex aequo) entscheidet die höhere An-
zahl von besseren Plazierungen in allen Wertungsläufen
der betreffenden Region.

1.6 Meisterehrung und Preise

Der Fahrer bzw. der Fahrer und Beifahrer mit der höchsten
Punktzahl aus den 15 gewerteten Veranstaltungen erhält/
erhalten den Titel
„ONS-Rallye-Clubsport-Meister 1979 der Region“.

Er erhält als Urkunde den Meisterschafts-Pokal sowie die
Meisterschafts-Urkunde der ONS.
Im Endklassament kommen in jeder Region Pokale für die
Plätze 1 - 15 sowie Sachpreise für die Plätze 1 - 5 zur
Verteilung.

2. ONS-Slalom-Clubsport-Meisterschaften 1979 (Veranstaltungen nach B3 gemäß ONS Bestimmungen)

2.1 Teilnehmer

Inhaber einer für das Jahr 1979 gültigen Clubsport-Lizenz
der ONS (oder Antragskopie) oder einer gültigen nationa-
len Bewerber- und Fahrer-Lizenz der ONS. Inhaber einer
internationalen Lizenz dürfen nicht teilnehmen.

2.2 Fahrzeuge, Gruppen- und Klasseneinteilung

Wertungsgruppe A - serienmäßige Fahrzeuge | in geir.
Wertungsgruppe B - verbesserte Fahrzeuge | Wertung
2- und 2 1/2-sitzige Fahrzeuge | in gemeinsamer Wertung
(serienmäßig und verbessert)

Klasseneinteilung:
Wertungsgruppe A bis 1000 ccm
über 1000 ccm bis 1150 ccm
über 1150 ccm bis 1300 ccm
über 1300 ccm bis 1600 ccm
über 1600 ccm bis 2000 ccm
über 2000 ccm

Besondere Bestimmungen

1. ONS-Rallye-Clubsport-Meisterschaften 1979

(Veranstaltungen nach B1 u. B2 gem. ONS-Bestimmungen)

1.1 Teilnehmer

Inhaber einer für das Jahr 1979 gültigen Clubsport-Lizenz
der ONS (oder Antragskopie) oder einer gültigen nationa-
len Bewerber- und Fahrer-Lizenz der ONS. Inhaber einer
internationalen Lizenz dürfen nicht teilnehmen.

1.2 Fahrzeuge, Gruppen- und Klasseneinteilung

Wertungsgruppe A - serienmäßige Fahrzeuge
(gemäß Allg. Bestimmungen für Veranstaltungen B1 - B3)

Klasseneinteilung: bis 1150 ccm
über 1150 ccm bis 1300 ccm
über 1300 ccm bis 1600 ccm
über 1600 ccm bis 2000 ccm
über 2000 ccm

Serienmäßige 2- und 2 1/2-sitzige Fahrzeuge sind in obige
Hubraumklassen einzustufen.
Fahrzeuge der Wertungsgruppe B, Dieselfahrzeuge, Fahr-
zeuge mit Turbolader oder 4-Rad-getriebene Fahrzeuge kön-
nen außerhalb der Wertung für diese Meisterschaft in se-
paraten Klassen zugelassen werden.

1.3 Regionalaufteilung - Anzahl der Wettbewerbe

Die Meisterschaft wird in folgenden Regionen ausgetragen:

BERLIN (Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg,
Nord (Nordrhein-Westfalen)
WEST (Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland)
Süd (Baden-Württemberg, Bayern)

In jeder Region werden von der ONS 35 Wertungsläufe
benannt. Für die Region „Berlin“ werden alle in der Zeit
vom 2. 3. 1979 bis zum 28. 10. 1979 zur Durchführung kom-
menden Veranstaltungen für die Meisterschaft gewertet,
sofern sie einen Genehmigungsvermerk des ADAC, ADV
oder DMV enthalten. Für die Region „Berlin“ werden außer-
dem einige Veranstaltungen in der Region „Nord“ gewer-
tet; diese Veranstaltungen werden bekanntgegeben.

Wertungsgruppe B bis 1000 ccm
über 1000 ccm bis 1150 ccm
über 1150 ccm bis 1300 ccm
über 1300 ccm bis 1600 ccm
über 1600 ccm bis 2000 ccm
über 2000 ccm

2- und 2 1/2-sitzige Fahrzeuge (serienmäßig und verbessert)
bis 1600 ccm
über 1600 ccm

2.3 Regionalaufteilung - Anzahl der Wettbewerbe

Die Meisterschaft wird in folgenden Regionen ausgetragen:

BERLIN (Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg,
Nord (Nordrhein-Westfalen)
WEST (Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland)
Süd (Baden-Württemberg, Bayern)

In jeder Region werden von der ONS 35 Wertungsläufe
benannt. Für die Region „Berlin“ werden alle in der Zeit
vom 2. 3. 1979 bis zum 28. 10. 1979 zur Durchführung kom-
menden Veranstaltungen für die Meisterschaft gewertet,
sofern sie einen Genehmigungsvermerk des ADAC, ADV
oder DMV enthalten. Für die Region „Berlin“ werden außer-
dem einige Veranstaltungen in der Region „Nord“ gewer-
tet; diese Veranstaltungen werden bekanntgegeben.

2.4 Wertung

Bei mindestens 5 Startern in der Klasse erfolgt eine Punk-
tzuteilung an Fahrer und Beifahrer nach folgendem Schema:

Teilnehmer in der Klasse - Platzierung in der Klasse x 10
Teilnehmer in der Klasse

Anm.: Die 2. Stelle hinter dem Komma wird bis einschließ-
lich 4 ab- und ab 5 aufgerundet.

Beispiele:

30 Teilnehmer in der Klasse, 2. Platz
30 : 2 = 0,933 x 10 = 9,3 Punkte

18 Teilnehmer in der Klasse, 8. Platz
18 : 8 = 0,555 x 10 = 5,6 Punkte

Klassen mit weniger als 5 Startern müssen mit der nächst-
höheren Hubraumklasse zusammengelegt werden. Ist eine
Zusammenlegung nicht möglich, so entfällt eine Punktzuteil-
ung. Gewertet werden die 15 besten Plazierungen innerhalb
einer Region. In der Region „Berlin“ werden die besten
Plazierungen aus 50 % der durchgeführten Veranstaltungen
gewertet.

2.5 Punktgleichheit

Bei Punktgleichheit (ex aequo) entscheidet die höhere An-
zahl von besseren Plazierungen in allen Wertungsläufen
der betreffenden Region.

2.6 Meisterehrung und Preise

Der Fahrer mit der höchsten Punktzahl aus den 15 gewer-
ten Veranstaltungen erhält den Titel
„ONS-Rallye-Clubsport-Meister 1979 der Region“.

Er erhält den Meisterschafts-Pokal sowie die Meister-
schafts-Urkunde der ONS.

Im Endklassament kommen in jeder Region Pokale für die
Plätze 1 - 15 sowie Sachpreise für die Plätze 1 - 5 zur
Verteilung.

auto
sport scherer
ampfingstraße 35
münchen
tel. 403134

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS

kreillerstr. 71

tel. 435791

auto service scherer





ADAC - ACL Herkomer Rallye
vorletzter Lauf zur Bayerischen
ADAC - Rallyemeisterschaft

Es war Ende September, ich hatte eine Ausschreibung der "Herkomer" im Rallyekoffer und blieb trotzdem meinem Entschluß, dem Peugeot das Gnadengnadenbrot zu gönnen und ihn nur noch bei Rallyes als Zuschauer, bzw. zu "dienstlichen Zwecken" einzusetzen treu, als mich ein Anruf meines Freundes Erich Blank erreichte. Er fragte mich, ob ich nicht zufällig einen für die Herkomer freien, zuverlässigen Beifahrer für ihn wüßte, weil Scharnagl zum Brötchenverdienen zur San Remo müßte. Ich sagte, ich wüßte schon - ob ich gut genug wäre. Ich war es und so war es ausgemacht. Am Freitag, den 6. Oktober trafen wir uns in Landsberg zur Abnahme und stellten fest, daß wir direkt hinter dem Bayr. Meisterschaftsleader Stock/Schmuck mit Startnummer 42 "gesetzt" waren. Aber was sollte es schon, es gab ja schließlich den Prolog in Dornstetten am Freitagabend und am Samstag sollte es schon ganz anders aussehen; so nahm ich es mir zumindest vor und hoffte es. Völlig gelöst, ohne Punkte -, Meisterschafts- oder irgendeines anderen Streß, mit unbegrenztem Vertrauen in Erich als einem der besten "Nicht-Rausschmeißer" und trotzdem entsprechend heiß am Hintern nach mehr als 2-monatiger Abstinenz konnte es losgehen. Es herrschte selten gekannte Einmütigkeit in unserem Golf, zumindest was den erstmaligen Einsatz mit neu-

em Fahrer bzw. Beifahrer betraf; es war mir, als führen wir schon Jahre zusammen. In Dornstetten angekommen dann Frozzeln mit Stock (heute mußt Du schnell sein, heute fahren wir beide zusammen; Erich kann fahren, ich kenn' Dornstetten), dem bereits ausgefallenen Härtl mit Co Verlaan und verschiedenen anderen der vorher Gestarteten und Klassenkonkurrenten. Dann kam der Start. Wir kamen gut weg, hatten momentan niemand vor uns und als mir Erichs Bremspunkte zu früh erschienen kramte ich die von meinem Peugeot hervor - und siehe da, sie paßten. Es war eine Freude, mit schnellem Auto, schnellem Fahrer die Runden souverän und sicher, ohne jegliches Spektakel zu drehen und einen nach dem anderen zu überholen. Wieder zurück im Autohaus Popp wurden sofort die Zeiten verglichen und siehe da, drittschnellste Zeit ex-aequo mit Albert und eine saftige Hypothek für Stock von 15 sec., die er erst 'mal "abarbeiten" mußte. Dann ab ins Quartier nach Penzing, wo wir weit in die Nacht im Kreise der Südostbayern zusammen saßen. Am Samstag dann pünktlich Start und los ging's zur WP 2 Dschungel Schwabstadel. Kastenberger, als Schnellster des Vortages kam gleich zur Sache, Gubernath hatte Schwierigkeiten beim Rundenzählen, Alber fuhr gleichmäßig schnell.

Rundkurs in Schmiechen und die happige Etappenzeit dorthin war etwas für schnelle Autos. Hier entschied, wer neben viel PS auch die richtigen Reifen mit großem Abrollumfang aufgezo-gen hatte um das Manko der kurzen Achse auf den beiden Hochgeschwindigkeitsgeraden auszugleichen. Hier konnte man auch bereits feststellen, daß mit Unterbuchberger zu rechnen sei und Tröndle wegen der leidigen Rundenzählerei nicht mehr in den Spitzenkampf eingreifen konnte. Hier waren wir glücklicher und distanzierten Stock um 19 sec.

Die Racingstrecke Kaufering brachte das "out" für Kastenberger, welcher mit einem kaputten Reifen auf die Strecke ging und als Holzfäller wieder herauskam. Auch wir hatten einen platten Racing, wechselten ihn aber und fuhren lieber mit einem M&S und 3 Racing. "Welch ein Fahrverhalten, puh . . .". 6 sec. kostete uns das, was wir aber in der nun folgenden Iglinger Kiesgrube wieder wettzumachen hofften. Eine große und tiefe Wasserdurchfahrt trennte dort gut- und weniger gut vorbereitete Fahrzeuge. Auch Stock hatte Schwierigkeiten und unser Vorsprung erhöhte sich auf knapp eine halbe Minute. Alber hatte zu diesem Zeitpunkt bereits, profitierend von Kastenbergers Ausritt, die Führung übernommen und verteidigte diese durch souverän schnelle und sichere Fahrweise.

Stock schien nun entweder aufgewacht oder sauer zu sein, denn auf den folgenden Prüfungen knabberte er beharrlich an unserem Vorsprung, besonders arg jedoch mit 16 sec. bei dem folgenden Teer-Rundkurs im Lechfeld. So - wenn auch nicht so happig - blieb es auch auf den nächsten 2 WP herrlichen Prüfungen in den "Stauden" westlich der Wertach, wo wir 4 und 1 sec. einbüßten. Der abschließende Rundkurs herrlich gemischt und abwechselnd mit Gras, Schotter und Teer kostete uns wegen "Vorfahrtsbeachtung" weitere 6 sec., sodaß zur Zwangspause die Partie auf unentschieden stand. Nur wußten wir beide Teams wegen fehlender Vergleichsbuchführung noch nichts davon, wir ahnten zwar ähnliches, zumindest aber, daß es knapp stehen mußte. In der Zwangspause erfuhren wir auch von einem Verstemp-ler des Alber-Beifahrers Stadler, der den Kampf um die Spitze wieder farbiger und spannender werden ließ.

Den Auftakt zum 2. Abschnitt, den restlichen 3 Prüfungen

bildete die kürzeste WP dieser Veranstaltung. Eine zuwenig beachtete Streckenänderung durch Co Schmuck und daraus resultierender Verbremser Stock's ließ uns wieder mit 7 sec. in Führung gehen. Wie berichtet wurde, soll Stock am Ziel dieser Prüfung aus dem Auto ausgestiegen sein und voll Wut mit der Faust auf's Autodach geschlagen haben. Stock schwor Rache während der Wartezeit vor der nächsten WP und gab uns prompt auch gleich 12 sec. mit, wodurch er erstmals vor uns in Führung ging. Aber es stand ja noch Dornstetten auf dem Programm und hier wollten wir uns revanchieren. Unter den gegenseitigen Versuchen, die anderen in freundschaftlicher Weise aufzuziehen, verging die Wartezeit. Wir gingen als vierte, hinter Alber, Gubernath und Stock auf die Strecke und hatten bereits nach dem Start das Glück, unbehindert in den Rundkurs einfahren zu können. Dieses Glück blieb uns im Wesentlichen auch treu, da später einfahrende Teilnehmer uns sofort Platz machten. Stock half auch sein spektakulärer Fahrstil nichts gegen die geballte Zusammenarbeit von Fahrer und Co im Scharnagl-Golf. Am Ziel hatten wir Stock wieder 12 sec. abgenommen.

Der am Ziel in Landsberg sofort vorgenommene Zeitenvergleich Stock-Blank ergab den kanppen Vorsprung von 7 sec. für Blank. Nun begann für Erich und für mich erst die Spannung. Wer von den Schnellen ist überhaupt da? Wie groß ist Albers Vorsprung, wie stark Unterbuchbergers? Hat Gubernath seinen Rückstand aufholen können und ist mit Wittreich, trotz Problemen noch zu rechnen?

Nur langsam klären sich alle diese Fragen.

Ein Vergleich mit Unterbuchberger ergibt für diesen 17 sec. Rückstand und die Frage in der Auswertung nach Albers Frühstempler wird bestätigt. Gubernath wird Maximalzeit angerechnet, ebenso Tröndle und Wittreich muß in der letzten WP noch die Segel streichen.

Eine ungeheuere Aufregung bemächtigt sich Erich's wie auch meiner, wir können es einfach nicht glauben. Dornstetten war auch bei meinem 2. Gesamtsieg, nach der ACM-73, wieder entscheidend dabei, ebenso ein Verstempler (wie 73 durch Rothfuß), aber Glück muß man halt auch 'mal haben.

Wurmi

Int. 3-Städte-Rallye München - Wien - Budapest 20. - 22. Oktober

Wenn die Wies'n vorbei ist, beginnt noch einmal der letzte Aufgalopp der schwindenden Rallyesaison. Da werden die Augen weiter, wenn man sie alle erzählen hört, von vorangegangenen Fahrten in die ungarische Metropole. Hoffentlich sind sie bisher alle erfüllt worden; irgendeinmal muß ich aber auch noch hinüber.

Den internationalen Anstrich gaben diesmal 7 Teilnehmer aus Italien, Österreich und Ungarn, wobei diesmal Klasse vor Masse stand. Es gab noch mehr Meldungen, vor allem in der Klasse 9, aber die sprichwörtliche italienische Zuverlässigkeit schlug auch hier durch, schade!

Den Auftakt bildete wie schon traditionsgemäß bei jeder Münchner Rallye das Schotter-Motodrom in der Fröttmaninger Heide. Hier bildete sich schon die ungefähre spätere Reihenfolge. Schnellster Stock/Schmuck, vor den Leonbergern Gubernath/Pichlmeier, vor dem Leader im Mitropa-Cup Vanni Fusaro auf dem Jolly- 131 Fiat-Abarth und einem weiteren Gruppe I Treter mit der Mannschaft Vogl/Traurig, ebenfalls Kadett GT/E. An 5. Stelle dann unser allbekannter Schotter-Kare auf dem Gruppe II GTI. Als

schnellste Münchner dann auf dem 6. Platz Schieritz/Eggert, die sich heimisch auf dem Schotter fühlen, dafür läßt's halt arg nach auf Teer, wenn vielleicht auch die Plazierungen darüber hinweg täuschen; aber was könnte man heute noch mit solch einem Auto anstellen; auch sollten die beiden den Defekteufel nicht immer zu Rate ziehen, denn auch die kommen nicht von ungefähr.

Auf der WP 2 kam dann schon das Aus für die als erste gestarteten Stock/Schmuck; immerhin ein Erfolgserlebnis, das vergangene Mal soll es nur bis zur Fröttmaninger Heide gereicht haben; für die Combinatorik ein interessanter Fall in welchem Jahr die beiden nach Budapest gelangen. Sie befanden sich aber in guter Gesellschaft. Das Gesamtklassement der später Plazierten nach der 2. Prüfung: Fusaro vor Vogl und Stöger auf dem, wie mir scheint Ex-Kuchler Porsche, mit dem er besser zurecht kommt als sein Vorbesitzer; soll's ja geben. Dazwischen auf Platz 2 der späten ausgefallene Ferjancz und auf dem 4. Platz Beppo Sulc.

Nach WP 3 setzte sich Stöger mit 1 sec. vor Ferjancz, weitere 3 sec. dahinter Vogl. Der Abstand zu Sulc war dann mit 11 sec. schon größer. Fünfter Platz für Gubernath.

Auf der WP 4 konnte sich dann Stöger mit 11 sec. von Vogl absetzen, weitere 2 sec. dahinter der Renault 5 Alpine

Gruppe II des Ungarn Ferjancz. Gemeinsam auf dem 4. Platz mit einer halben Minute Verspätung Sulc und Schieritz. Gubernath fiel vorübergehend auf den 6. Platz ab. Erst an 7. Stelle Fusaro, fast eine Enttäuschung.

Auf der WP 5 schlug dann Gubernath gewaltig zu und seinen Mitstreitern auf's Haupt. Um 62 Punkte verblies er den bis dahin Führenden im Gesamt. 5 sec. hinter Stöger auf Rang drei Ferjancz, 2 sec. dahinter Vogl vor Sulc.

Am Grenzübergang dann Sulc vor Stöger, Vogl, Gubernath, Fusaro und Ferjancz.

Richtig miterleben konnte ich dann die Veranstaltung auf dem Salzburg-Ring. Hier fanden sich auch die Rallyetouristen nach Budapest ein; die ungewollten wie Lipp, Stock usw. und diejenigen, die sich sagen, daß nach soviel Ausfall in Budapest immer ein Zimmer frei ist.

Unser Jungfilmer Christian Fellinger sah mich etwas ungläubig an, als ich ihm die Schikane nach der Fahrerlagerkurve für uns als Zuschauerplatz und den Piloten als wirkliche Schikane empfahl: Geh, da langt doch koaner hi!

Bei den Erstgestarteten Sulc, Essig und Gubernath sah das alles noch ganz ordentlich aus, aber dann wurde die Peilerei um die Ideallinie mit dem Bleifuß ganz schön happig. Man hätte eine Strichliste führen können, wer bei der ersten Runde sein Heil im tiefen Sand des Sturzraumes suchte. Damit machte als erster unser Freund aus dem Land der Magyaren Bekanntheit, zog sich aber mit dem letzten Hemd gerade noch heraus bevor der kleine Renault in dem Sand zu versinken drohte. Ferjancz sagte sich wohl, daß man aus Fehlern lernen könne und blies dann enorm um die Ecken. Schade nur, daß ihm auf den schnellen Passagen der Dampf ausging. Die Fangzäune wurden allerdings dann durch das Ford-Ossenschmidt Team einer harten Probe unterzogen, wobei sie allerdings die Sache von hinten angingen, nachdem sie vorher mit einer zweifachen Rolle seitwärts alle 4 Fangzäune im Verkehrsflutraum Salzburg überquerten, um dann nach einer harten Landung hinten rechts, ziemlich zerknittert zwischen dem zweiten und dritten Zaun zum Stillstand auf der Beifahrerseite zu kommen und nicht ohne vorher noch quasi als Zulage eine gedrehte Rolle nach vorne zu absolvieren. Jetzt kam die schwache Stunde der Wer-

tungsprüfungsleitung, denn das Wrack lag genau in der Flugschneise, falls jemand versuchen sollte, die Schikane einer imaginären Linie folgend, zurückzulegen. Aber anstatt keine weiteren Teilnehmer auf den Ring zu lassen, die Übrigen die Prüfung zu Ende fahren zu lassen und dann das Gerümpel wegzuräumen, wenigstens aus der Gefahrenzone, sagte man sich: keine Trümmer auf der Fahrbahn, also hurtiges Weiterblasen. So kann man schwerwiegende Folgen provozieren. Als nämlich gegen Ende der Teilnehmer mittlerweile 5 Gestrandete dalagen, ging es nochmal rund als nämlich der von Schmidt/Kuppi gefahrene Golf GTI ins Abseits geriet und 2 dieser Fahrzeuge striff bevor er nach einem Handstand ziemlich zerbröselte die Kaltverbiegeaktion beendet hatte. Dazwischen hatten nämlich welche im Sand gebuddelt, um ihr Fahrzeug im Schutze der Dunkelheit wieder flott zu machen. Es hätte ganz dumm ausgehen können für das Team Bicker/Sigmann und ihren Polo, wenn der Ausritt während ihrer Sandburgenbauerei geschehen wäre.

Grundsätzlich vertrete ich auch den Standpunkt, eine Sonderprüfung weiter laufen zu lassen, wenn die Fahrzeuge weit genug von der Strecke geflogen sind und keine Verletzten abtransportieren sind. Ganz anders zeigt sich das Problem auf einer permanenten Rennstrecke. Besonders in diesem Fall, wenn der Stauraum als solcher nicht mehr zu gebrauchen ist, weil er durch ausgerittene Fahrzeuge blockiert ist. Auch hätte man die Möglichkeit gehabt mit dem bereitgestellten Chevrolet-Blazer von Karl Eisenhofer, der an dieser Stelle Dienst tat, die Fahrzeuge wenigstens aus der Direttissima an die Leitplanken heranzuziehen; damit hätte man zwei Schäden verhindern können. Nur ein Vorschlag für die Zukunft.

Für uns war damit die Zuschauerrallye gelaufen, auch für manchen Teilnehmer der seinem Motor zu sehr die Sporen gab.

Fusaro fuhr auf dem Ring eine Runde zuviel, war ja auch zu schön, wie das Ding lag: verzeiht auch kleine Fehler. Der Italiener, der sich bis dahin zurückgehalten hatte und nicht durch extrem starke Zeiten auffallen wollte lag damit natürlich nicht mehr allzu aussichtsreich. Hier übernahm dann wieder Sulc die Führung vor Stöger, Vogl, Gubernath und Fusaro exaequo mit Ferjancz. Auf Platz 8 die besten aus München: Schieritz/Eggert.



Unsere Hochzeitsreisenden waren auch noch dabei und relativ weit vorn mit einem Rückstand von ca. 3 min. auf den Spitzenreiter, der sich dieser Rolle nicht allzu lange erfreuen konnte. Nach einer langen Transportetappe verabschiedeten sich gleich beide wackeren Streiter aus der Spitzengruppe, nämlich Ferjancz und Sulc. Langsam konnte sich Gubernath dann nach vorne arbeiten um auf den WP's 16, 17 und 18 seinen Sieg sicher nach Hause zu fahren, den er auch auf den letzten 5 Wertungen nicht mehr verschenkte.

Slalom - Halali bei Scuderia Magra

Am 29.10. traf sich Südbayerns Slalom-Elite nochmals zum Abschluß der Saison auf dem Verkehrsübungsplatz des ADAC in Augsburg.



51 Starter überprüften bei diesigem, aber trockenem Wetter nochmals das Fahrverhalten ihrer 78-er Autos.

Die Veranstaltung verlief reibungslos, an der Organisation gab es nichts zu bemängeln. Die Strecke war bekannt schnell, hatte aber eine heimtückische Schikane, wo dann auch die meisten Poller flogen! Hier brachte etwas langsamer - mehr! Gleich nach dieser scheinbar frustrierenden Schikane kam eine enge Rechtskehre, die nicht nur vom Kollegen Seeger vom PMC sondern auch von mir im ersten Durchgang zu schnell angefahren worden war und so stand der erste mit 4 und ich wenigstens nur mit 2 Slicks im Gras. Vom Sprecher Gustl Markl groß angekündigt startete in der zwei Liter Klasse auch Klaus Ammer. Gustl sagte zwar, daß er sich auf Schotter wohler als auf Asphalt fühle, was Klaus auch wörtlich nahm und in der besagten Kurve auch plötzlich vom Radarschirm verschwand und anschließend beim Blumen pflücken in der Wiese erwischt wurde... Der unter den Zuschauern weilende Kastenberger Hansi wollte schon die Service-Handschuhe anziehen. Trotz allem reichte es dem Klaus noch zum 7. Platz in der Spezialklasse bis 2 Liter! Mit meinem Milbertshofener Einspritzer reichte es nur zum 2. Platz hinter dem sehr schnellen Ex-Blöchl-Commodore von Günther Schmid aus Arbing. Er war in diesem Jahr selbst vom deutschen Slalomvizemeister Baier bei drei Läufen nicht zu schlagen.

H-Wenz

Röhl - News

In einem Gespräch mit Röhl-Co Christian Geisdörfer am 30.11. kamen Dichtung und Wahrheit der in der Presse als Röhl/ONS-Affäre dargestellten Vorgänge zutage.

REPORT: "Christian, Bild-Zeitung, Motorsport-aktuell/ Rennsportwoche und auto-zeitung berichten über Walter und dich im Zusammenhang mit der Verleihung des Großen ONS-Pokals. Was steckt dahinter?"

Chr.G.: "Walter wurde der ONS-Meisterschaftskommission für die Vergabe des Großen ONS-Pokals vorgeschlagen. Der Pokal wird jedoch nicht an Walter Röhl vergeben (Anm.d. Red.: Er wird 1978 überhaupt nicht vergeben!). Durch eine Indiskretion wurden Gründe publik, die zur Ablehnung führten: Die Doppelnennungs-Affäre Norisring/Vorderpfalz 1977 (W.R. wurde mit DM 1000,- Geldstrafe belegt) und angebliche negative Äußerungen Walter's über die Deutsche Rallyemeisterschaft."

REPORT: "Walter wollte ja schon 1978 auf eine ausländische Lizenz "umsteigen". Was tut sich jetzt - und bei welchem ACN wird beantragt?"

Chr.G.: "1979 fahren wir mit italienischer Lizenz, die Anträge laufen bereits. Pressemeldungen über Beantragung einer österreichischen Lizenz sind unrichtig."

REPORT: "Wie sehen nun die Fiat-Pläne für 1979 aus?"

Chr.G.: "Wir starten, nachdem der Stratos für Werkseinsätze nicht mehr in Frage kommt, auf Fiat 131-Abarth. Gefahren wird die Europa-Meisterschaft, in Deutschland auch nur die EM-Läufe. Hinzu kommen diverse WM-Starts, so zu Beginn bereits die "Monte" - auch die "Safari" wird gefahren. Markku Alén startet auf 131-Abarth auch in der Finnischen Meisterschaft. Im Sommer kommen event. noch "Ritmo"-Einsätze aus PR-Gründen dazu. Die Portugal-Rallye soll gefahren werden, jedoch nicht als Werkseinsatz - daher ist die Kostenfrage noch offen."

REPORT: "Das "Monte"-Training läuft bereits?"

Chr.G.: "Nein, wir hoffen noch eine Woche Skifahren am Arlberg einbauen zu können, aber dann geht's los."

REPORT: "Alles Gute und vielen Dank für dieses Gespräch."

Auszug aus dem ONS-Handbuch 1978:

Bestimmungen über Deutsche Automobil-Meisterschaften und Pokale 1978 Punkt 13.) der Allgemeinen Bestimmungen.

Die ONS **k a n n** jährlich einen Fahrer mit dem "Großen ONS - Pokal" - der höchsten Ehrung im Automobilsport in der Bundesrepublik Deutschland - auszeichnen.

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

IX. Rallye Zlatni Piassatzi Bulgarien 10. – 12.6.78
– ein authentischer Bericht –

Nachdem am Freitag, den 2.6.78 alles für die Abfahrt nach Bulgarien vorbereitet war und sämtliche Fußballspiele beendet hatten, machten wir uns um 00.45 Uhr des 3.6.78 auf den weiten Weg nach Bulgarien. Wir, das sind: Klaus Ammer (Pilot Opel Kadett GTE), Gerhard Verlaan (Co-Pilot), Andreas Schulz (Service), Ronald Malter (Service) alles Mitglieder der Scuderia München. Nach 2-stündiger Fahrzeit erreichten wir den Grenzübergang Salzburg-Autobahn, wo es die einzigen Schwierigkeiten der gesamten Fahrt mit insgesamt 4 Grenzübertritten gab.

Als der Zöllner unseren VW-Bus gesehen hatte meinte er: "Jo, do brauchas an Laufzettel, mit ddm gehn's dann zu irgendam Spediteur und lassn sich an Spediteurschein geb'n." Als unser, ansonsten eher "ruhiger" Klaus dies vernahm, war er sichtlich erbost, fragte aber trotzdem sehr beherrscht ob man nicht eine Sicherheitsleistung tätigen kann. Jo, sagte der Zöllner, aba sovui Geld wern's net ham! Wir hatten - und durften nach einer Stunde Aufenthalt endlich passieren und weiter ging es nach Ungarn. An der Grenze angekommen, bemerkten wir, daß wir ohne Visa waren, die wir aber sofort beantragten und eine Stunde später waren wir schon auf dem Weg nach Backa-Topola, wo wir übernachteten.

Am nächsten Tag um 6.45 Uhr ging's dann weiter über Belgrad-Sofia-Varna-Zlatni Piassatzi, das heißt, wir waren nach 19 Stunden Fahrtzeit in sengender Hitze am 5.6.78 um 2.45 Uhr am Ziel und hatten insgesamt 2.200 km und 37 Stunden hinter uns.

Nachdem wir uns bei der Fahrtleitung gemeldet und unsere Unterlagen in Empfang genommen hatten, ging es an's Trainieren, von Varna aus 350 km ins Hinterland, bzw. den Balkan. Die ersten 6 WP waren asphaltierte Bergstrecken und wie geschaffen für unseren Kadett. Dann kam WP 7 - anfänglich Asphalt bergauf, aber kaum hatten wir den Paß überschritten, bekamen wir auch schon einen Vorgesmack auf "Makadam" - den berühmten Ostblockschotter. Für alle, die mit Makadam nichts anfangen können sei gesagt, daß es sich hierbei um grobes und sehr spitzes Bruchgestein handelt, das ausgestreut und mit Sand und Lehm befestigt wird. Ein im großen und ganzen relativ gut befahrbarer Belag, wenn es nicht zentimetertiefe Löcher gäbe, die einem das Leben am Volant sehr schwer machen, da man fahren kann wie man will, man wird das Gefühl nicht los, daß das Auto auseinander bricht, was bei einigen Rallyeteilnehmern schon vorgekommen sein soll.

Nach 2 Tagen Training und großem Schweißverlust bei unserem Klaus setzten wir uns zusammen und knobelten unseren Serviceplan aus. Da wir nur einen Servicewagen hatten, mußten wir uns 'was einfallen lassen, da sich die Rallye hauptsächlich im Balkan abspielte; die Pässe sind während der Rallye gesperrt und der Service muß, um von einer zur anderen WP zu kommen, Umwege von 250 km und mehr fahren.

Als erstes wurde das Reifenwechseln gestrichen und die gesamte Rallye mit Rotpunkt-Gürtelreifen gefahren. Wo aber wird getankt? Nach einigem hin und her war man sich einig, daß der Service im Norden bleibt und dort viermal aus Kanistern und im Süden einmal an der Tankstelle getankt wird.

Der Serviceplan stand - unumstößlich - wie auch später herausstellen sollte. Am Abend im Hotel International trafen wir Rainer Altenheimer, der einen im Prinzip recht guten Vorschlag hatte, der für ihn im Laufe der Rallye den Abbruch bedeutete. Der gute Rainer meinte also, wir sollten

die Servicewagen aller drei deutschen Teilnehmer zusammenlegen um überall, wo es nötig war einen präsenten Service zu haben. Wir distanzieren uns von diesem Vorschlag mit der Begründung, daß zwei gleichwertige Fahrzeuge in dieser Mannschaft wären, wo an einem Punkt dann jeder seinen eigenen Service brauchte. Die anderen sagten zu und mit dieser Zusage war, was hier noch keiner wissen konnte, der vorzeitige Abbruch von Rainer besiegelt.

Nach der WP 1 wechselte der Rainer die Slicks gegen Racing aus und fuhr weiter. Sein Service, des Kartenlesens ziemlich unkundig, machte sich auf den Weg - auf den falschen -. Als der Rainer nämlich vor der brutalsten Schotter-WP Reifen brauchte, war sein Service 300 km vom Ort des Geschehens entfernt und Rainer mußte mit Racing auf Schotter fahren. Er beendete die WP auf drei Felgen, was das Aus für ihn bedeutete, weil auch hier kein Service da war. Soweit von Rainer - und nun zu uns.

Andi und Gerhard blieben am Tag des Rundstreckenrennens im Hotel und machten die Aufschriebe fertig. Der Klaus fuhr mit allen Fahrern zur Fahrervorstellung und kam in den Genuß, Böllerschüsse aus der Nähe zu hören, welche ihn fast aus der Hose gehoben hätten. Vor 30.000 Zuschauern und dem bulgarischen Fernsehen ging es auf den Kurs, 5 x 3,3 km und Klaus, mit Kleber RS mußte teilweise wild driftend aufpassen, den Anschluß nicht zu verlieren, da die Strecke durch den Gummiabrieb teilweise glitschig wie Schmierseife war. Er schaffte aber trotzdem mit Startnummer 12 einen beachtlichen 13. Rang von insgesamt 96 Startern.

Abend 22.16 Uhr: das erste Fahrzeug geht auf die Strecke. Andi und Ronald sind unterdessen fast an ihrem ersten Serviceplatz, als das Team Nr. 12 Ammer/Verlaan auf Opel GTE die Rallye beginnt. Andi und Ronald warten in Preslav, 20 km hinter Sumen auf das Eintreffen ihres Teams, welches aber nicht kommt. Um 2.30 Uhr ist es soweit; der Kadett mit der Nr. 12 kommt auf nur 3 Zylindern laufend, an den Serviceplatz. Die Fahrer steigen aus und teilen uns das Ende der Rallye mit. Grund: Ausritt auf einer Verbindungsetappe und bis auf eine Minute keine Karrenz mehr, bei noch 18 WP's zu fahren.

Was war passiert?

Klaus fährt vor Sumen über eine Kuppe bergab und sieht sich einem überholenden LKW gegenüber - einzige Möglichkeit rechts 'raus und hinten rechts gegen einen Baum. Das Fahrzeug stellt sich vor dem LKW nochmal quer um dann in Richtung Abgrund zu schiessen, bleibt aber dann mit der Bodenwanne an der Kante und im Gestrüpp hängen. Fazit: LKW weg, Klaus und Gerhard zu Tode erschrocken und weit und breit keine Menschenseele zum Helfen. Also geht man 5 Min. in die nächste Ortschaft und organisiert mit Händen und Füßen redend 20 Bulgaren und wird nach 29 Minuten wieder flott - AUS.

Also wieder zurück ins Hotel, das wir um 4.30 Uhr nach einer Kurz-Rallye wieder erreichten. Nun hatten wir Zeit zum Urlaub, den wir dann auch genossen.

Endergebnis der Rallye: 1. Wittmann, 2. Plahna (Skoda), 3. Colov (Porsche).

Die Gastfreundschaft und das ganze drum und dran gaben uns schon jetzt Vorauslust, nächstes Jahr diese Rallye wieder zu fahren (dann vielleicht etwas länger?)

Wir hoffen, daß sich in unserem Club noch einige Internationale finden, die dann mit von der Partie sind.

Ein Dabeigewesener.

FAHRSCHULE Rödél

MOTORSPORT VERBINDET

Sie auch mit uns
zum

FÜHRERSCHEIN

durch ruhige, gewissenhafte Ausbildung

München-Pasing

Oselstraße 2 Min. vom S-Bhf.

Neu-Germering

Kurfürstenstraße 6 Einkaufszentrum

Telefon 88 22 18 oder 841 86 44

täglich ab 16.00 Uhr besetzt!

INFORMIEREN SIE SICH UNVERBINDLICH

Wochenend-Motorradkurse
auf
Honda

Schulung auf:
BMW 316
Golf

FAHRSCHULE Rödél

Freizeit in neuen
Dimensionen!



Das Wohnmobil
zum mieten

Reisemobil
Rosenheim - Oberwöhr
Ringstr. 4 · Tel.: 08031/35244

ätsch

In Heft 5/78 der Zeitschrift "OPEL - SPORT, Information für den Sportfahrer" befaßt sich der Herausgeber Karl H. Königshofer in einem Sechsspalten-Artikel mit den Möglichkeiten direkter Lenkübersetzungen am Kadett GT/E 2.0 in Gruppe I und Gruppe II.

Bereits in der Einleitung werden Renn- und Rallye-Strecken als Einsatzbereiche der modifizierten Fahrzeuge genannt. Opel-Sport-Chef Tony Fall wird zitiert (... Asphalt-Sonderprüfungen ...), außerdem werden Ermüdungserscheinungen durch hohe Lenkkräfte auf langen Rallies mit hohem Teer-WP-Anteil angeführt, die durch die drei beschriebenen Änderungen positiv zu beeinflussen wären.

Wer nun wirklich über den Textabschnitt "... Anmerkungen ... für diese Umbauten keine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) gibt; damit bleiben sie unter Berücksichtigung der StZVO ausschließlich für den Einsatz in speziellen Wettbewerben - nicht jedoch auf öffentlichen Straßen - zulässig" hinweggelesen hat, dem schlägt hoffentlich der farblich hervorgehobene Zusatz am Schluß des Artikels ins Auge.

Alle in diesem Beitrag genannten Alternativ-Lenkübersetzungsmöglichkeiten sind unter Berücksichtigung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) lediglich zugelassen für Wettbewerbe außerhalb „öffentlicher Straßen“

Im „normalen“ Straßenverkehr sind sie weder erlaubt noch ohnehin sinnvoll.

Merken Sie was, liebe Leser?

Wir suchen immer noch vergeblich nach einem Hinweis, daß Opel 1979 vor und nach jeder Sonderprüfung durch den Werks-Service Lenkgetriebe und Achsschenkel wechseln läßt!



Es stimmt nicht, daß

- Gerber's BMW nach dem Fernseh-Auftritt nur noch auf Ausstellungen gezeigt wird
- sich Porsche-Fahrer mehr Gedanken über den Motorsport machen als BMW-Fahrer
- Ulf v. Mahlberg mit seiner Sachkenntnis an Dost's Film beteiligt war (leider!)
- in Mexico Clubabende abgehalten werden
- Schucan's wegen dem Salat im Club Mediteranée in Mexico waren
- Werner Brust Großmutter geworden ist
- er noch nicht alt genug wäre, um's zu werden
- er sich mit Gerber nähert, wenn's soweit ist
- Gerber fährt, um anzukommen
- Gerber ankommen würde, wenn er so fahren würde
- 1978 so viele REPORT's erschienen sind, daß manche mit dem Lesen nicht mehr nachkommen
- Christian Fellingner deshalb bei einer Tageszeitung volontiert
- man ihn nur darum nicht mehr sieht
- die ONS den Walter Röhl (auszeichnen) will
- die ONS den Walter Röhl kann



- Schani die Bayrische Staatsbürgerschaft beantragt, weil Franz-Josef sich seinen Rallye-Kalender in die Staatskanzlei hängt
- Carolin Kaufhold weiß, daß sie Mü-Wi-Bu gefahren ist
- Ausfälle nur Ausfälle sind, wenn man die erste WP erreicht.

Regazzoni



setzt MASSTÄBE

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.

12 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 190,--, dreifarbig mit Luxusausstattung DM 290,-- + MwSt.



Für FORMELFAHRER ist dieser Helm in Spezialausführung lieferbar: 12 Schichten Glasfaser, schuhsicheres 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. 71 0626, 8 München 71, Tel. 089/79 70 79*, Telex 5212500

Leistung



Besonders im Sport wird deutlich,
daß zur „Größe“ nur die Leistung führt.
Leistung hat auch uns groß gemacht.
Ihr Partner – mit Erfahrung –
wenn's um Geld geht

Stadtsparkasse München

über 100 mal im Stadtgebiet

