

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

GG

Buch- und Verlagsdruckerei
GEBRÜDER GIEHRL
8 München 22, Kaulbachstraße 51 a
Telefon 08 11 / 33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN

im ADAC e. V.

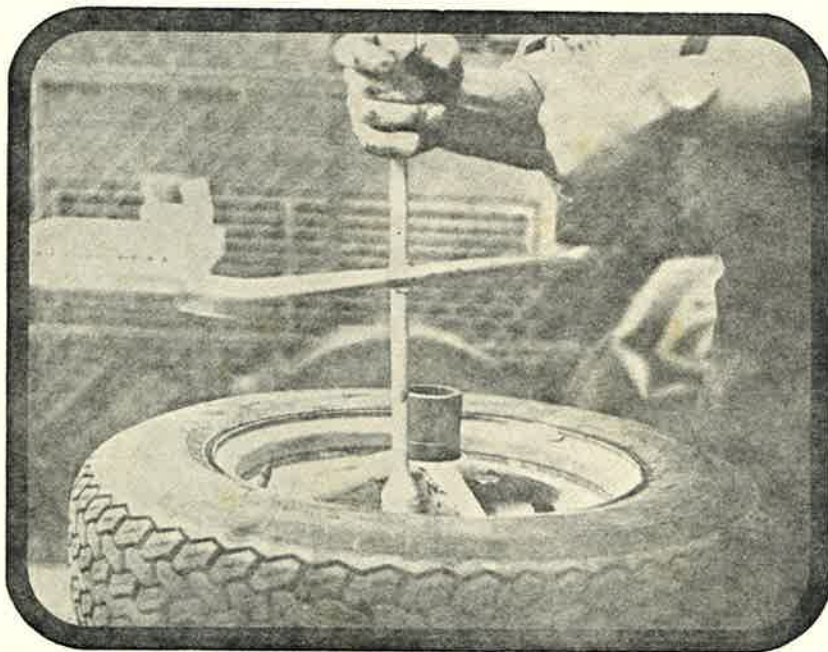
scuderia report



21

4.73

Die Qualifizierten



**Wir lassen nicht jeden an Ihr Auto ran.
Unsere Reifen-Fachleute müssen schon einiges
mitbringen. An Wissen und Erfahrung.
Lassen auch Sie nicht jeden ran!**

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

8 München 70, Zielstattstr. 40, Tel. 78 20 92
8 München 80, Grafingerstr. 29, Tel. 40 75 95

April '73

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, unser Salzburg-Ring-Rennen ist vorbei, ohne daß es stattfand. Der Wettergott wollte uns mal wieder nicht am benachbarten Ring haben. Damit entfällt natürlich auch der angekündigte Bildbericht über das Rennen. Es bleibt also nur, saisonbedingt über Rallyes zu berichten.

Nicht nur Negatives, wie im letzten Heft über die Rüsselsheimer Veranstaltung, sondern sehr viel Positives, über eine nord-deutsche Veranstaltung, die von zwei Club-Teams besucht wurde. Hier hat sich wieder einmal bestätigt, man sollte doch dort fahren, wo man den Fahrleiter als Aktiven kennt. Einige hundert Kilometer mehr An- und Rückfahrt und dafür eine Veranstaltung, von der man hinterher schwärmen kann, sind doch schöner, als . . .

Vielleicht kann es auch der Deutsche Rallyemeister 1972, der Gesamtsieger der „Hanseatic“ wurde, den zuständigen Stellen bestätigen, daß bei dieser Veranstaltung Meisterschaftsreife vorliegen würde. Unser Titelbild zeigt einen Sandbahn-Rundkurs dieser Veranstaltung, geknipst von Hannes Geier, der so, wie die drei anderen dabeigewesenen Scuderianer, heute schon die Werbetrommel für die Hanseatic-Rallye des nächsten Jahres rührt.

Daß das Urteil und die Empfehlung eines Teilnehmers mehr bringt, als jede gedruckte Werbung, das glaubt schon im Hinblick auf die Rallye München 1973

Ihr

SCUDERIA REPORT

Hans-Joachim Heidi-Jochan

TERMIN | KALENDER

was ist,

Genehmigungspflichtig		
13. — 15. 4.	Edelweißrallye, Aschaffenburg	
14. 4.	Mini-Rallye, Lauingen	(BRM) Ausweis
28. 4.	Rallye-petite, ACB München	(BRM) Ausweis
28. — 29. 4.	Fernseh-Rallye, Stein bei Nürnberg	
28. — 29. 4.	Oris Rallye, Hermskeil	
1. 5.	Slalom München	(ONS-Meisterschaft)
1. 5.	Slalom, Amberg	
4. — 6. 5.	Wallonen Rallye, Pfalz	
5. — 6. 5.	Inntal-Rallye, Rosenheim	(BRM)
6. 5.	Slalom, Köln (siehe Leserbrief)	
6. 5.	Slalom Ostbayern, Regen	
11. — 12. 5.	Int. Wallberg-Rennen	
11. — 13. 5.	Hessen-Rallye	(DRM)
13. 5.	Rallye München	(BRM)
19. 5.	Mini-Herkomer-Rallye, Landsberg	(BRM) Ausweis
19. 5.	Schwäbisch Gmünder Zuverlässigkeitsfahrt	
20. 5.	Nibelungen Bergrennen, Passau	
25. — 27. 5.	Rallye Wiesbaden	(DRM)
26. 5.	Tag der Hohenloher Sonderprüfung	
abgesagt:		
Rallye Stuttgart—Straßbourg—Stuttgart		
Schwaben-Rallye		

Nicht genehmigungspflichtig		
8. 4.	Orientierungsfahrt PMC	(JPO)
14. 4.	Orientierungsfahrt AMC Gauting	(W)
15. 4.	Slalom nach Berchtesgaden	
15. 4.	Slalom Olching	
15. 4.	Slalom Marktoberdorf	
28. 4.	Orientierungsfahrt AC Donauwörth	(JPO)
5. 5.	Orientierungsfahrt AMC Unterthingau	(JPO)
6. 5.	Slalom AC Bad Reichenhall	(JRS)
20. 5.	Slalom MSC Germering/Unterpfaffenhofen	(W)
27. 5.	Slalom MSC-Süd	

Wenn Sie Opel-Fahrer sind und Motorsport betreiben, genehmigungspflichtig oder nichtgenehmigungspflichtig, dann sollten Sie sich mal für den vom Opel-Sportzentrum Wickenhäuser München ausgeschriebenen Jahresbewerb interessieren. Als breite Unterstützung des Motorsports vielleicht nur ein kleiner Tropfen auf Ihren heißen Ofen, aber viel viel mehr, als es sonst allgemein gibt. Wenn Sie dann noch etwas erfolgreich sind, könnten Sie vielleicht sogar Ihr jeweiliges Startgeld decken. Aber das wissen Sie doch alles schon.

was war,

Teilnahme und Erfolge der Scuderia Mitglieder

2. — 4. 3.	Int. Rallye Trifels	Hesse E. / Höfner H.	Simca Rallye 2	ausgefallen
8. — 11. 3.	Int. Rallye Stuttgart—Lyon—Charbonnières	Ritter H. / (Fischer)	Fiat 128	Gold 2. Kl.
		Herrmann W. / Herrmann Chr.	VW Mahag	Silber 6. Kl.
		Hesse E. / Höfner H.	Simca Rallye 2	ausgefallen
		Smolej W. / Bender W.	BMW 2002 ti	ausgefallen
		Kollin N. / (Bedzdek)	BMW 2002 ti	ausgefallen
10. 3.	ADAC-Rallye „Rund um die Befreiungshalle“ Kelheim	Dr. Krieglsteiner / Eilert B.	Opel Ascona 16 SR	Gold KS 5. Ges.
		(Oliv) / Thalmer R.	BMW 2002 ti	Gold KS 6. Ges.
		Wurmannstätter A. / (Gumpert)	Peugeot 204	Gold 2. Kl.
		Kaufhold J. / Wutz E.	Opel Ascona 16 SR	Gold 2. Kl.
		Kolb W. / Sterr J.	Opel Ascona 16	Gold 3. Kl.
		Dadlhuber G. / Krisam M.	Ford Escort 1300	Silber 2. Kl. 7. Ges.
		Busch W. / Fellingner Chr.	Opel Kadett 1100	Silber 3. Kl.
		Appel E. / Gandlgruber Fr.	Opel Ascona 19 SR	Silber 3. Kl.
		Garhammer A. / Nagel M.	BMW 2002 ti	Silber 4. Kl.
		(v. Knorring) / Keul H.	Opel Commodore	Bronce 2. Kl.
		Freisler J. / Scholz H.	Peugeot 504 i	Bronce 6. Kl.
		Rieger G. / (Biedermann)	BMW 1602	ausgefallen
		Verlaan G. / Schucan R.	Opel Kadett 1100	ausgefallen
		Bengesträte J. P. / Bengesträte B.	BMW 1602	ausgefallen
		Schöller P. / Geier H.	Opel Ascona 16	ausgefallen
		(Ondrusch) / Sterr K.	Opel Kadett 1100	ausgefallen
		Naumann S. / Naumann A.	Ford Escort 1100	ausgefallen
16. — 18. 3.	Int. Rallye Hanseatic	Kaufhold J. / Geier H.	Opel Ascona 16 SR	Gold 6. Kl.
		Kolb W. / Sterr J.	Opel Ascona 16	Silber 8. Kl.
17. 3.	4. Oberfränkische Zuverlässigkeitsfahrt Bayreuth	Appel E. / Thalmer R.	Opel Ascona 19 SR	Gold 3. Kl. 8. Ges.
		Naumann A. / Naumann S.	Ford Escort 1100	Silber 4. Kl.
		Gerber KH. / Wutz G.	BMW 2800	ausgefallen
24. 3.	Karl-Küsswetter-Gedächtnisfahrt Passau	Kolb W. / Sterr J.	Opel Ascona 16	Gold KS
		Smolej W. / (Pospichal)	Opel Ascona 16 SR	Gold 3. Kl.
		Wenz H. / Naumann S.	BMW 2002 ti	Gold 3. Kl.
		Appel E. / Humpert KH.	Opel Ascona 19 SR	Silber 4. Kl.
		Kaufhold J. / Wutz E.	Opel Ascona 16 SR	Silber 5. Kl.
		Dadlhuber G. / Krisam M.	Ford Escort 1300	Silber
		Nagel M. / Conrad Rainer	Peugeot 304 S	Bronce 5. Kl.
		Keul H. / Stroppe G.	Opel Ascona 16	Bronce 12. Kl.
		Freisler J. / Nagel Kl.	BMW 2002 ti	ausgefallen
		Garhammer A. / Demharter L.	BMW 2002 ti	ausgefallen
31. 3. / 1. 4.	Int. ADAC-Rallye Nürnberg	(Remele) / Thalmer R.	Opel Kadett 1100	Gold 2. Kl.
		Gerber KH. / Geier H.	BMW 2800	Silber 1. Kl.
		Hesse E. / Verlaan G.	Simca Rallye 2	Silber 4. Kl.
		Nagel M. / Eilert B.	Peugeot 304 S	Bronce 9. Kl.
		Appel E. / Wutz E.	Opel Ascona 19 SR	ausgefallen

Wenn's um Reifen geht FABRICIUS

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

Alles, was mit Reifen, Fahrgestell und Zubehör zu tun hat, finden Liebhaberschnellerwagen natürlich bei FABRICIUS – ebenso wie Wettbewerbsfahrer für Sportwagen- und Rallye-Konkurrenzen.

**Wenn's um Reifen geht – FABRICIUS
Moderne Reifen-Spezial-Betriebe**

FABRICIUS München-Moosach,

Wildermuthstr. 85, 800 m stadtauswärts vor dem Dachauer Auto-Kino

Die Weltelite fährt Goodyear.



ADAC-RALLYE „Rund um die Befreiungshalle“ am 10. 3. 73 in Kelheim

Waren Sie schon in England? — bei der RAC? Nein? Ich auch noch nicht. Aber so ähnlich, wie ich es am 10. 3. erlebt habe, stelle ich es mir dort vor. Trotz gegenteiliger Gerüchte scheint es in bayerischen Landen immer noch möglich zu sein, von verständnisvollen Oberförstern das Einverständnis für die Benützung gesperrter Staatsforstwege zu erhalten. Man kann den Verantwortlichen nur im Namen aller Rallyefahrer den innigsten Dank aussprechen und sich wünschen, daß es nicht das letzte Mal war.

Leider nützte der Veranstalter die ihm gebotenen Möglichkeiten nicht optimal aus und stellte seine ZK's so ungeschickt auf, daß die Entscheidung der Rallye nur auf der SE 1 fiel. Dort entschied sich auch das Schicksal des blauen Dachauer Gruppe 2 BMW's. Späte Startnummern berichteten, daß sie etwas Zerknittertes rechts neben der Straße liegen sahen.

Eine 17 Minuten Spezialtappe im Wald nördlich von Kelheim (die mit 2 Minuten Vorzeit zu schaffen war) wurde den meisten Scuderiamitgliedern, die ausgefallen waren, zum Verhängnis. In den Gräben beiderseits der Straße sammelten sich die Team's Verlaan/Schucan, Bengestrat/Bengestrat vorm. Zbinden, Schöller/Geier und Freisler/Scholz. Letzteres Team konnte sich allerdings wieder flott machen. Hierbei half ihnen das Regensburger Team Träger und Co., die seltsamerweise aus der

falschen Richtung kamen und trotz Hilfeleistung die SE mit erheblicher Vorzeit absolvierten. Sehr merkwürdig wurde es von den anderen Teilnehmern auch empfunden, daß vor und hinter den geheimen Spezialtappen jeweils ein Service-Auto wartete, um diesem Team die passende Bereifung aufzuziehen.

Besonders erwähnenswert ist die Leistung von Wolfgang Kolb, der die total vereisten Waldwege à la RAC mit Winterreifen ohne Spikes befuhr und dabei die dritte Goldene in der Klasse gewann. Für ihn und seine Co-Pilotin Johanna Sterr bedeutet das die Berechtigung, eine Lizenz zu beantragen. Die anderen beiden Goldenen in dieser Klasse gewannen die Clubmitglieder Kaufhold/Wutz E. (Kaufhold's 3. Goldene hintereinander!!) und Dr. Krieglsteiner/Eilert, deren Auto nur durch selbstlosen Einsatz der Fa. Opel Sieber kurz vor der Veranstaltung startklar gemacht werden konnte.

Die Organisation war während der Veranstaltung gut, der Zeitplan wurde eingehalten, die Funktionäre waren schnell, und die Siegerehrung fand trotz Eindringens mehrerer Teilnehmer in's Fahrleitungsbüro pünktlich statt. Zu bemängeln war das fehlende Programm, die nicht besonders exakten Fahrunterlagen und die heute noch fehlende Ergebnisliste.

Bernhard Eilert

Die kleine Meisterschaft

1. Lauf am 24. März in Passau

Eine Rallye mit einer schönen Streckenführung, aufgebaut auf einem Streckenbuch mit zehn ZK's und zwei Sonderprüfungen, die an den Beifahrer nur geringe Anforderungen stellte. Die Sonderprüfung Nr. 1 war eine reine Mutstrecke von ca. 8 km Länge, geradeaus mit leichten Kuppen, auf schlechter Straße eingesäumt von dünnen Bäumen. Die zweite Sonderprüfung war interessant und gut.

Kritik:

- übergenaue Abnahme, nicht einwandfreies Streckenbuch. Die Angaben der Zeitnahme wurde von mehreren Teams ob ihrer Richtigkeit angezweifelt.
- + der reibungslose Ablauf der Rallye und das Bemühen des Veranstalters, die Sonderprüfungszeiten nochmals zu überprüfen. Ein Fehler konnte nicht gefunden werden, womit die Entscheidung, die ursprünglichen Sonderprüfungszeiten aufrechtzuerhalten, richtig war.



Wickenhäuser

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



Zwei Sonderangebote!

Straßenzugelassen und kann bereits probegefahren werden

Renn-Commodore

4 9 Zoll Good Year Racing Reifen; 4 185/70 14 Reifen auf 7 Zoll Felgen
mit zweiter Hinterachse für Bergrennen und zweiter Motorhaube
zum Preis von VB incl. MWSt. DM 9 000,—

Kadett LS Rallye Coupé 1900

zitrusgelb, Kunstlederpolsterung, heizbare Heckscheibe, Verbundglasscheibe,
Sperrdifferential, 155 SR 13 Reifen, zugelassen
DM 9 970,— incl. MWSt.

R I O C - Rallye

Unser Service-Wagen wird bei diesem Deutschen Meisterschafts-Lauf voll im Einsatz sein. Er steht nach wie vor allen Teilnehmern kostenlos zur Verfügung.

Sollten Sie technische Fragen haben, können Sie unsere Mitarbeiter
Hans von Knorring, Leiter der Tuning-Abteilung
Otto Schmid, technischer Berater und Kfz.-Meister
sowie unsere Sportbetreuung Dieter Mundel und Klaus Heimthaler

bei dieser Veranstaltung am Start der 1. und 2. Etappe sowie den einzelnen Service-Punkten ansprechen. Sie sind gerne bereit, jede technische und sportliche Frage zu beantworten. Auch können sie Ihnen die weiteren Service-Einsätze für das Jahr 1973 bekanntgeben.



Wickenhäuser

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



Vier Bayern in Preußen - oder Eine besondere Faschingsdienstag - Idee

(Int. ASC-Rallye Hanseatic 16. / 18. 3. 73)

Es soll Motorsportclubs geben, deren Mitglieder-Service in punkto Fröhlichkeit es ist, am Faschingsdienstag einen Clubabend zu besuchen. Pater erzählte — ganz kurz — von einer Fahrt im hohen Norden: „Veranstalter hätte Ausschreibung geschickt und würde sich — laut Widmung — riesig über diverse Bayern am Start freuen“. Kaufhold hört andächtig zu, sitzt in der Ecke und brütet, Kolb brütet mit, Sterrin protestiert auf Beteiligung, Geier lauscht, denkt an seinen flachen Geldbeutel, vergißt ihn wieder und brütet mit. Fazit: Kolb/Sterrin und Kaufhold/Geier gehen auf Nordland-Trip.

Freitag, 16. 3.: Versorgt mit Verlaan's guten Wünschen starten in Schwabing zwei gelbe Asconas. Um 16.00 Uhr Abnahme an der BAB in Kassel, einem der sechs möglichen Startorte. Mit den Startnummern 101 und 102 setzen wir uns um 16.56 Uhr und 16.57 Uhr in Bewegung, um 1500 km in 24 Std. an einem Stück zu „fressen“.

1. Punkt der Aufgabenstellung (hier ein Auszug aus den Fahrtunterlagen): „Fahren Sie vom Startort in freier Streckenwahl zur ZK 1 in Uelzen“. In meiner bisherigen Motorsport-Aera ist es noch keinem Veranstalter gelungen, 300 km Streckenführung in einem Satz zu formulieren. Nach Anfertigung eines Streckenplanes bis Uelzen für den Fahrer konnte ich in Ruhe Karten-Repros auskilometrieren. Nach 2 1/2 Stunden empfangen uns am Uelzener Marktplatz (in Reihenfolge der Wichtigkeit): Bratwürstl, Publikum, Presse, ADAC-Bus und 133 andere Teilnehmer, die neben den 16 „Mitläufern“ aus Kassel in Braunschweig, Bremen, Hamburg, Hamm und Rendsburg gestartet waren. Die liebevolle Fürsorge durch Ellen und Jens Jensen (Fahrtleitung), vielen von uns als heiße

Bianchi-Treiber bekannt, ließ in uns trotz nicht-vorhandener Weißwürstl kein Gefühl der Verlorenheit aufkommen.

Nach ca. einer Stunde ging's durch dichtgedrängtes Publikum erneut auf die Strecke: Transportetappen wechselten sich mit schnellen Stücken ab, nach dem Motto: eins ruhig, eins heiß, zwei Minuten kassiert! Nach Streckenplan vermalte Generalkarte vorzulesen war hier der Franzer-Job. Die brandigen Etappen waren auf einem Blatt Topo 1 : 50 000 zusammengefaßt.

Der erste Fahrabschnitt endete in Lauenburg/Elbe mit 10 (Kolb) bzw. 11 (Kaufhold) Straßminuten, für die die Driver und die Co's zu gleichen Teilen verantwortlich waren (Zweibäumer: 3 min.).

Für den zweiten Fahrabschnitt von Lauenburg Richtung Norden stellte der Veranstalter zwei DIN A 3-Repros von der Topo 1 : 75 000. Somit konnten auch hier beide Teamteile zur Selektion beitragen. Der über uns schwebende „tote Punkt“ und starker Regen in DDR-Nähe drosselten um 2.00 Uhr früh am Samstag das Tempo merklich. Ergebnis: 12 min. für Kaufhold und 22 min. für Kolb, der auf diesen Etappen zusätzlich mit starken physischen Problemen kämpfte („Fahr i de Kurv'n no oda spuk' i vorher?“). Nach Neutralisierung der letzten heißen Etappe dieses Abschnittes ging's über die BAB und Schnellstraßen ins Herz Schleswig-Holsteins zur ersten SP (Teer/Sand) bei Neumünster. Kaufhold 5 : 29, Kolb 5 : 27, Zweibäumer 4 : 45!! Vorbei an Rendsburg kamen wir zur SP 2 (Alt-Duvenstedt), deren SP-A in einem Dorf nach Generalkarte zu erspähen war.

Auf diese Weise entdeckten wir im Abseits die Bravour-Leistung des einzigen Carrera-Fahrers (St.-Nr. 1). Seine 270 PS übersahen in der Ort-

schaft (!) den abrupten Übergang von Teer auf Erdhügel (Baugrund) und so verteilte er 35 000,— DM ziemlich nutzlos in der Landschaft. Ob Fahrkönnen und Reaktionsstärke käuflich sind?



Die SP 2 bot uns eine kurvenreiche Strecke (horizontal und vertikal) auf dunklem Sand in schöner Heidelandschaft. Kaufhold 6 : 01, Kolb 5 : 32, Zweibäumer 4 : 45.

Gemütlich kamen wir zum Grenzhotel bei Flensburg, wo uns Neutralzeit den Genuß eines opulenten Frühstücks erlaubte.

Um 10.15 Uhr am Samstag-Morgen fuhren wir nach Dänemark ein. Durch Angabe der Paß-Nr. auf dem Nennungsformular wurden wir an ca. 60 wartenden PKW's ohne Überprüfung vorbeigeschleust. Solche Gesten beantworten für mich die Frage: Was ist Organisation?

Der Ausflug nach Dänemark wurde uns durch die freundschaftliche Zusammenarbeit zwischen dem ASC Hamburg und dem dänischen Motorsportclub EMSA Esbjerg ermöglicht. Die Vorbereitungen, die Herr Paul Christensen hier für die Teilnehmer traf, ließen unsere Herzen höher schlagen: herrliche Festbelag-Routen führten uns von SK- zu SK-Posten, die ebenso wie die ZK-Besatzungen durch ihre Freundlichkeit und ihren exakten Standort überzeugten.

Die Zeiten waren hier reichlich bemessen und trotz der erwünschten (!) 100 km/h Höchstgeschwindigkeit hatten wir einen optimalen Fahr-genuß. Man konnte sich zwischendurch immer

wieder an dieser blitzsauberen, schönen Landschaft freuen, die bei uns einen kurzen, aber nachhaltigen Eindruck von Dänemark hinterließ. Die sportlichen Besonderheiten dieses Fahrt-teiles sollen jedoch erst kommen.

Der dänische Militär-Flugplatz Skrydstrup diente als dritte Sonderprüfung: 3000 m Gerade auf der Rollbahn, dann am Rand des Geländes entlang (3. Welle, voll), Gesamtlänge ca. 6500 m! Kaufhold 4 : 46, Kolb 5 : 00, Zweibäumer 4 : 07 min. Ohne Halt und Überprüfung (!) verließen wir das Militärgelände.

Die nächste ZK erwartete uns am nördlichsten Punkt der Veranstaltung, an der Korskro-Bahn. Zwei weitere Sonderprüfungen, ein Gelände-Rundkurs und eine Sandbahn, die dicht beieinander lagen, verschafften uns noch Appetit für die anschließende Mittagspause. Geländekurs: Kaufhold 2 : 08, Kolb 1 : 56, Zweibäumer 1 : 51; Sandbahn: Kaufhold 3 : 03, Kolb 3 : 09, Zweibäumer 2 : 49. In den 30 Min. Neutralzeit brachte Jürgen Kaufhold auch seinen mitgeführten Ersatzkühler bei der hilfeschuchenden Konkurrenz an.

Mit kurzen Nieselregen-Einlagen fuhren wir wieder der deutschen Grenze zu. Wer Bernhard's artistische Einlagen am Ziel vom Slalom München gesehen hat, kann sich ein ungefähres Bild von der Aufführung des deutschen Zoll-beamten bei der Ausreise machen. Dem wären wir mit 150 immer noch zu langsam an den verdutzten Wartenden vorbeigeschossen.

Der Samstag-Nachmittag brachte uns den letzten beiden Sonderprüfungen näher. In Jübek kamen wir auf die zweite Sandbahn (größer als Korskro). Unter den Augen der Fahrtleitung revanchierten wir uns trotz ausgeloster Bahn 3 bei einem heißen Herbie für dessen Innenbahn-Sieg auf dem Korskro-Geländekurs. Auch ein Klassengegner-BMW mußte hier Federn lassen.

Kurz darauf konnten wir das Halali von Kolb / Sterr bewundern: Kaufhold 3 : 26, Kolb 3 : 21, Zweibäumer 3 : 14. Das anschließende etwas undurchsichtige Reihenfolge- und Wartesystem brachte uns leider nur Zeit und damit Müdigkeit. Nach einer Stunde Warten konnten wir in Moorweiss (Truppenübungsplatz) zum letzten Mal d' Sau raus!ass'n. Jürgen sah die „Flugzeuge“ an den Sprunghügeln und brachte seinen Gelben dann mit extremem Steuerrudern ohne einen Sprung über die vier Runden (Kolb: „Jede Bodenwelle ogstellt!“). Die von mir gestoppten Rundenzeiten ergaben 2 : 34.6, 2 : 18.2, 2 : 16.3 und 2 : 16.1 min. Die Uhrenable-sung und Zeitennotierung auf einem immer wieder vorbeikommenden Zettel hätten mindestens 10 Punkte in der Trimmspirale ergeben (bei Jürgen dann 30 für Lenk-rad-Akrobatik!). Die offiziellen Zeiten: Kaufhold 9 : 24, Kolb 9 : 49, Zweibäumer 7 : 12.

Ein einziges Blatt mit Chinesen-Zeichen brachte uns auf dieser Streckenbuch-losen Veranstaltung in das Innere Hamburg's. Vor dem Hotel Intercontinental an der Außen-Alster freute sich Frau Jensen bei einem Glas Sekt über den geglückten Zieleinlauf der beiden einzigen bayrischen Teams. Der Twinmaster zeigte an diesem Samstag-Abend um 21.00 Uhr 1520 km, von denen man jeden einzelnen in die Gruppe der besonderen Veranstaltungen einreihen kann. Nach einem (fast) mißglückten Versuch, in Hamburg's Innenstadt etwas zu essen, fielen wir in die nun doch notwendigen Betten.

Am Sonntag-Vormittag fieberten wir dem für 10.00 Uhr angesetzten Aushang entgegen. Mit einer für Aushänge ungewöhnlichen Pünktlichkeit erfuhren wir dann, was wir am Vortag „verbrochen“ hatten:

Kaufhold / Geier	Gold 6. i. Kl.
Kolb / Sterr	Silber 8. i. Kl.

Jürgen Kaufhold brachte also nach O.K.'s Winter Rallye und der Kelheimer Fahrt die dritte Goldene in einer Serie nach Hause. Für seinen Beifahrer war es das erste Gold überhaupt.

Nach der Begrüßung durch die Fahrtleitung, einem Film über die Olympia-Rallye und Zacki's Gesamtsieg-Ehrung hatte Johanna Sterr ihren unerwarteten Auftritt. Unter den Blicken von acht nordischen Rallye-Amazonen holte sie den Damen-Preis nach Bayern.

Jürgen Kaufhold und Hannes Geier konnten zu den sehr schön gestalteten Medaillen noch zwei Hosenträgergurte mit nach Hause nehmen.

Und so ließ uns die in jeder Hinsicht gelungene Veranstaltung die bevorstehenden 800 km Heimweg ganz vergessen.

Nächstes Jahr mit Sicherheit wieder „Hanseatic“!

Hannes Geier

Scherer fährt selber. Man sieht's an seinem Angebot: Hier spiegelt sich die Erfahrung wider.

Bei auto-sport-scherer gibt's alles,
was fürs Auto sinnvoll ist.
Und was ein Auto sportlich und sicher macht.
Hier sind ein paar Beispiele:

**Scheel und Recaro Schalensitze, Britax Hosenträger-
gurte Gloria Monza Feuerlöscher, VDO Cockpit Cibié-
und Marchalscheinwerfer und Grundig Autoradios.**

auto-sport-scherer-münchen

Humboldtstrasse 30 Tel. 65 36 84 und Ampfingstrasse 35 Tel. 40 31 34

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit
und Sicherheit

Die Prüfung vermittelt Ihnen ein exaktes Bild vom Zustand Ihres Wagens:

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

Betrieb I: Am Frankfurter Ring, Ingolstädter Straße 43, Telefon 35 50 81

Betrieb II: Nähe Hauptbahnhof, Seidlstraße 13-15, Einfahrt Denisstraße,
Telefon 59 30 67

**Geht's um BOSCH
geh zu MEINBURK**

RALLYE MÜNCHEN 1973

jetzt in der dritten (Dimension) Ver-
sion. Sie konnten es nachlesen, die
erste Version nicht, weil bei Tag das
nicht geht, was Bernhard für die
Nacht vorgesehen hatte. Zweite auch
nicht, weil ..., das konnten Sie auch
nachlesen. Jetzt die Dritte, die Strecke
ist fertig. Alle (fast alle) Entscheidun-
gen sind gefallen. Wie es dazu kam
und wie es jetzt aussieht:

Abnahme:	ab 4.30 Uhr
Sonntag, 13. Mai 1973	ab 5.30 Uhr
Vorstart	ab 6.00 Uhr
Start	ab 11.00 Uhr
Ziel	

Aushang: ca. 15 min. nach Eintreffen des
letzten Teilnehmers

Streckenlänge: ca. 240 km

Entscheidung: auf zehn plus eins Etappen,
davon drei mit Sekunden-Wertung

zugelassene Fahrzeuge: Gruppen 1, 2, 3
und 4, also Gau-Meisterschafts-Lauf

Wir haben diskutiert und abgewogen und uns
dreimal rasiert, nicht wegen des übermäßig
starken Bartwuchses, sondern wegen der Dis-
kussionsdauer. Sollten wir Samstag mittags
starten oder am Sonntag frühmorgens. Wir ha-
ben uns für letzteres entschieden, weil wir hier
mit weniger oder fast überhaupt keinem land-
wirtschaftlichen Verkehr rechneten. Die Erpro-
bung in der Praxis hat uns dann diese Ent-
scheidung bestätigt. Waldwege sind um diese
Zeit zumindest nicht durch „stehenden Verkehr“
blockiert. Als Fahrtsekretär und Spätaufsteher
hatte ich natürlich Bedenken wegen der frühen
Startzeit. Aber Pater Bernhard hat mich aufge-
klärt, die Anfahrtstrecke wird zwar kilometer-
mäßig nicht kürzer, aber sie könnte für viele
Teilnehmer zeitlich kürzer sein. Stimmt ganz
bestimmt, die Münchner müssen um 4.00 Uhr,
die entfernteren Oberbayern um 3.00 Uhr, die
Ulmer um 2.00 Uhr, die Stuttgarter und Nürn-
berger um 1.00 Uhr und unsere Kölner Freunde
um 22.00 Uhr (des Vortages) ihr Domizil ver-
lassen. Denn sie müßten zwischen 4.30 und 5.30
Uhr zur Abnahme erscheinen. Das ist hart, aber
Rallye-Fahrern zumutbar (meinte der Pater).
Dafür erhalten die Starter der RALLYE-MÜN-
CHEN bei der Abnahme selbstverständlich ein

Fahrtsekretär



Schlechte Wegstrecke

komplettes Frühstück, Kaffee oder Tee, Sem-
meln, Butter, Wurst und Käse, oder Marmelade,
wie sie es gerne hätten, natürlich kostenlos.
Wenn unsere „Pfadfinder-Mutter“ und „Igor-
Flirterin“ Rosi Bullmann das liest, weiß sie, was
ihr bevorsteht!?!

So ab- und zugenommen können die Teilnehmer
dann auf die Strecke gehen. 30 Minuten freie
Streckenwahl zum Hauptstart, 80 Minuten Stre-
cke mit drei SE, 70 Minuten Strecke mit drei
SE, 70 Minuten Strecke mit drei SE, 60 Minuten
Strecke mit zwei SE, Ziel, Aushang, Sieger-
ehrung. Alles kurz und bündig. Mit Sicherheit
zehn Spezialetappen und wahrscheinlich sogar
elf, das wäre ein Rundkurs, so einige Runden
mit einer Gesamtdistanz von über 23 Kilometern
(auf Teer), auf Sollzeit.

Das Ganze ist zu fahren nach Aufschrieb, die
Spezialetappen nach Reproduktion 1 : 50 000
und zum Teil Aufschrieb. Insgesamt kommen an
entscheidender Strecke ca. 96 Kilometer zu-
sammen, mehr als so manche „lange Rallye“
hat.

Was kostet der Spaß, immerhin ganze 45,—
Deutsche Mark, da wir nicht international aus-
geschrieben haben, können wir auch nicht floa-
ten.

Daß die in unseren Augen Favorisierten gesetzt
werden, ist selbstverständlich. Daß wir auch
schon Bearbeitungsamen für unsere Etappen
haben, „Rallye-Gedächtnis-“, „Bade-“, „Mini-
Hockenheim-“, „Rallye-cross-“, „usw.-Etappen“,
ist doch klar. Wir wollten ursprünglich nur Grup-
pe eins ausschreiben, aber jetzt kann doch alles
fahren, aber nur wer durch die Phon-Messung
am Start kommt.

Fortsetzung auf Seite 22

Die Versicherungs-Story

Herr Driver kauft einen Zweitwagen — und wie es dazu kam.

Sonderprüfung — fliegender Start — hurrah — rein in die Panzerstraße. Löcher gab's, daß man abgeseffene Autos ohne Suchgerät gar nicht mehr fand (die Pioniere haben aber alle wieder gefunden). Böse Zungen behaupten, einige wären auffallend flach gewesen — so wie Flundern. Herr Driver schmiß sein Gerät auch ganz ordentlich durch die Löcher. Als er mich überholte, glaubte ich meinen Augen nicht zu trauen; aber mein Co. hat es auch gesehen. Das Gerät flog meterhoch über die Löcher dahin, krachte herunter, daß ich ganz verschreckt in die Bremsen stieg — flog erneut in die Höhe — ein grandioses Schauspiel (vielleicht eine neue Disziplin?) — und donnerte wieder der Schwerkraft folgend zurück. Ich war high!

Die Zeit ist natürlich nicht stehengeblieben — im Gegensatz zu mir. Nachdem Herrn Driver's Gerät über den Bäumen (ich meine Kurven) verschwunden war, bekam auch mein Autochen wieder die Sporen. Am nächsten Tag traf ich Herrn Driver in der Werkstatt, als er seinen Tiefflieger zur Reparatur abgab — wie ich halt auch. Ich nahm ihn in meinem Zweitwagen mit und machte ihm ein bißchen den Mund wässrig — in Sachen Zweitwagen. Seiner zu Hause gebliebenen PS-Maus erzählte ich nochmal, wie man billig zu besagtem Auto kommen könnte. Nachdem sie einen etwas herablassenden Blick auf meine Nuckelpinne geworfen hatte, meinte sie zu ihrem Baumgipfelstürmer: „aber so ein ‚Hustenguatl‘ kommt mir nicht ins Haus. Wenn schon, dann möchte ich auch ein richtiges Gerät, so mit Sperre, Verbundglas, negativen Sturz und ... und, halt alles, was in ein richtiges Auto hineingehört. Hoast mi?“ Herr Driver hatte sie. Wie ich drei Wochen später feststellen konnte — als ich die KFZ-Versicherung machte — war es doch noch ein ganz brauchbares Auto geworden, ohne Rennauspuff und Bügel.

Ach so, jetzt habe ich ganz vergessen, die Art des Kredits zu erklären. Aber macht nichts: rufen Sie mich doch einfach an (oder schicken Sie mir eine Postkarte) dann erkläre ich es Ihnen ganz genau.

Das war's Freunde!

Auf Wiedersehen bei der nächsten Rallye.

Ihr Erwin Remele
8 München 40
Unertlstr. 24, Tel. 30 82 27

Das neue
FIAT 128 Sport Coupé
erwartet Sie
bei uns!

FIAT



4 Modelle, ab 7.780,-

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

Neuwagen — Reparatur
Ersatzteile — Zubehör
Tankstelle — Pflegedienst
Unfallinstandsetzung
Einbrenn-Lackiererei

8035 Gauting bei München
Grubmühlerfeldstraße 52
Telefon 08 11 / 8 50 42 37

- Über den FIAT-Sportpokal
- berät Sie unverbindlich
- unser Herr RITTER

Bei uns wird Ihr FIAT fachmännisch betreut und auch Tuning-Arbeiten werden vorgenommen



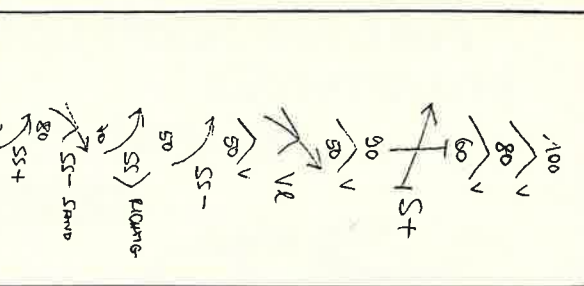
Kurt Abtmayr

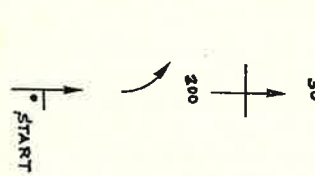
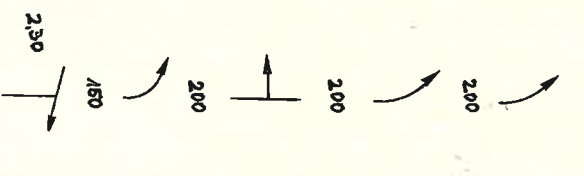
BMW Vertragswerkstatt
Unfallinst.
Ersatzteilverkauf
Telefon
Tag und Nacht
52 55 23
Pannendienst
und
Abschleppdienst

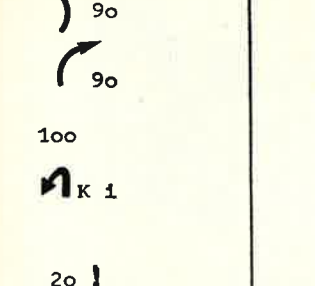
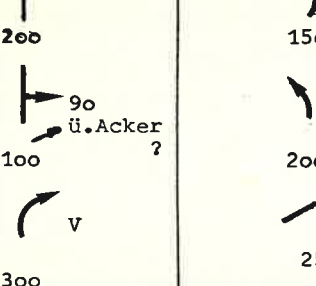
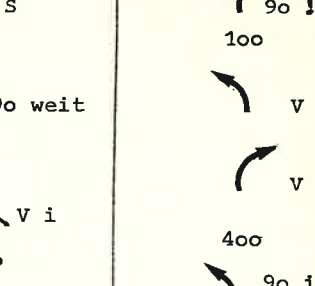
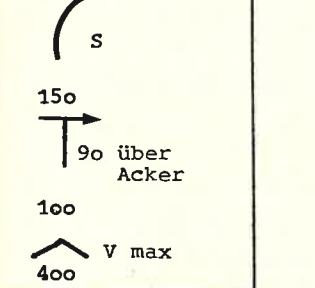
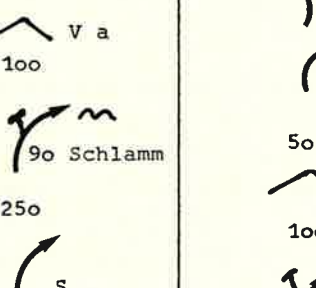
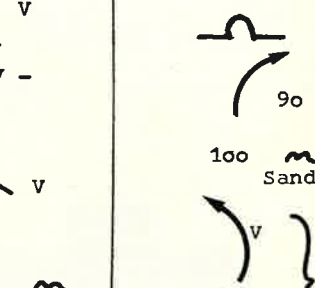


Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

Auf diesen Seiten sehen Sie drei Aufschriebe:

VERANSTALTUNG Rüsselsheim	JAHRE 1973
	
ERAPPE / Pflanze SE 12 ES 12 - CUBE BEGE	SEITE 1

SE 12 Nauheim		
------------------	--	---

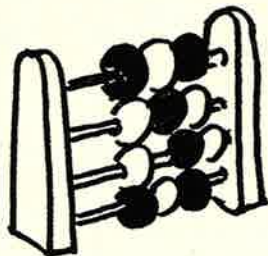
			
			

Kurvenaufschrieb!
SONDERPRÜFUNG IN
BISCHOFSHHEIM
AM 27./28.2.72

unten
links oben: Der 50,- DM Aufschrieb des Veranstalters (24 Seiten)
links unten: Der wesentlich billigere Aufschrieb von W. Biebinge
rechts oben: Reklame des Veranstalters für seinen 50,- DM Aufschrieb
laut Vorankündigung war die Strecke geheim!

Kommentar überflüssig — bitte vergleichen Sie, aber sagen Sie nichts weiter!

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



Peter Schöller,
8 München 80, Steinhauser Str. 37,
Tel. 473649



*Ihr Spezialhaus für Felle aller Art
Für Dekoration und Inneneinrichtung*

*modische Felljäckchen nach Maß
Felldecken, exquisite Sonderanfertigung*

Felltiere und viele kleine Geschenke

Neueste Schuhmodelle - Sergio Rossi

FINA-Parkhaus am Hofbräuhaus Tel. 29 59 66

SCUDERIA-REPORT, 8000 München 90, Deisenhofener Straße 37, für den Inhalt allein verantwortlich: Heidi Verlaan, Franz Liebl.

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e. V. im ADAC, an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstraße 35, Telefon 08 11 / 40 31 34.

Die offiziellen Vertreter sind: Liebl Franz (1. Vorsitzender), Telefon 26 54 00 / 26 57 55 / 6 91 51 69; Scherer Rainer (2. Vorsitzender), Telefon 40 31 34; Verlaan Heidi (Schatzm.), Tel. 0 81 65 / 45 78; Eilert Bernhard (Sportleiter), Tel. 2 48 46 52; Naumann Axel (Sportwart), Tel. 53 49 65 / 64 37 97; Naumann Sieglinde (Schriftführung), Tel. 64 37 97; Schucan Reto (Verkehrsref.), Tel. 30 15 47; Krisam Martin (Beisitzer), Tel. 78 20 52; Verlaan Gerhard (Beisitzer), Tel. 36 77 37, 0 81 65 / 45 78

Clubabende: Jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im „Amberger Hof“, 8000 München 5, Corneliusstraße 2, Beginn 20.00 Uhr

Druck: Gebr. Giehl, 8 München 22, Kaulbachstraße 51 a, Telefon 33 10 55, Telex 5 215 520



Aber Scudi, manchmal darfst Du schon. Zum Beispiel am 13. Mai im frühen Morgengrauen gilt doch auch das weiße Papier als Fahrberechtigungsausweis. Nur eins Scudi, wo hast Du die Lizenz her?

Sie haben „ihn“ ja sicher schon bestellt, den **SCUDERIA-REPORT**

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

Ausschneiden und unter Beifügung von DM 10,— in bar oder Briefmarken einsenden an:
Scuderia-Report, 8000 München 90, Deisenhofener Straße 37

Ich/Wir bestellen hiermit monatlich „Scuderia-Report“ 1973

..... name vorname clubzugehörigkeit

..... PLZ ort straße

Der Beitrag von DM ist beigefügt in bar / Briefmarken

FUNKTIONER GESUCHT

für die ADAC-RALLYE-MÜNCHEN 1973 am 13. Mai 1973. Wir brauchen viele Funktionäre. Funktionäre, die wie unser abgebildetes Funktionärsteam der Auffassung sind, wir sind für den Teilnehmer da und nicht er für uns. Funktionäre, die im Bilde sind, die schnell sind, die freundlich sind, die für den Teilnehmer ein paar Bonbons oder eine Cola-Flasche bereithalten, die schlicht und einfach den guten Ruf einer Veranstaltung mitbegründen. Funktionäre, wie wir sie schon 1971 und 1972 hatten, wünschen wir uns auch heuer wieder für die RALLYE MÜNCHEN.

Wir hoffen, daß wir viele Starter haben, wegen unserer Funktionäre, melden Sie sich also, damit wir viele Funktionäre haben, für unsere Starter.

Der Zeitplan für unsere Funktionäre: Materialausgabe am Sonntagmorgen um 3.00 Uhr.



OPEL-RALLYE-KADETT LS 1100

Gr. 1, Baujahr 1969, 65 000 km, Überrollbügel, 70-l-Tank,

Recaro-Sportsitze, Hosenträger, 4 x Cibie

Verhandlungs-Basis DM 4000,—

A. Klopfer, Telefon 08 11 / 4 15 23 37

„Schadenfreude ist die beste Freude“

Beifahrer- und Fahrerlehrgänge erhöhen das Image eines Clubs. Das wußte und weiß auch der neu gewählte Sportleiter des DASCA. Er wollte seinen Clubmitgliedern etwas besonderes bieten — einen Fahrerlehrgang auf dem Salzburgring.

Kostenpunkt minimal, da er ja sehr gute Beziehungen hat.

Termin? Günstig wäre der 24. / 25. März.

Einwände einiger Clubmitglieder, daß an diesem Termin die „Scuderia München“ ein internationales Rundstreckenrennen durchführen will, werden in abfälliger Weise, daß die Scuderia

nicht zahlungskräftig sei, und außerdem keinerlei Beziehungen habe, beiseite geschoben.

Großer Ärger beim neuen Sportleiter des DASCA. Der Fahrerlehrgang mußte abgesagt werden, da die „Scuderia München“ ihr Rundstreckenrennen bezahlen konnte.

Doch Herr Federhofer hatte seine Schadenfreude. Witterungsbedingt mußte die Scuderia ihr Rennen absagen. Mit größter Wahrscheinlichkeit wäre Herr Federhofer dies nicht passiert, da seine Beziehungen zu Petrus bestimmt besser sind, als die der Scuderia.

S. Naumann

„RALLYE NÜRNBERG“ aus der Sicht der Startnummer 1 (31. 3. / 1. 4.)

Samstag früh, 5.00 Uhr — ein nach langem Freitag total übernachteter Beifahrer quält sich durch die menschenleere Stadt. In Giesing wartet einer der größten Scuderia-Morgenmuffel. Heinz Gerber zieht sich gerade noch an einer Tasse Kaffee hoch, dann geht's ab nach Norden und man hat Zeit, sich über Vor- und Nachteile dieser exquisiten Startnummer Gedanken zu machen. Technische Abnahme um 7.00 Uhr früh ist zwar nicht jedermanns Sache, aber zum Frühstück wird man noch sehr zuvorkommend bedient. So langsam finden die anderen Scuderia-Teilnehmer zur Nürnberger Meistersingerhalle. Moni Nagel mit Pater Bernhard auf (nun bügelgeschütztem) Peugeot 304 S, Hesse/Verlaan auf Eugen's Werkstattwagerl, Ernst Appel mit Erwin Wutz und E. Remele mit Oliv-Co Thalmair.

Eine Stunde vor dem Start (10.01) gibt's für uns die Fahrtunterlagen vom 1. Abschnitt, für meine Franser-Kollegen genügend Zeit, sich eingehend darauf vorzubereiten. Nach 55 Minuten habe ich alles in die Topo gemalt. Auf der BAB geht's zuerst wieder nach Süden bis Hilpoltstein. Nach der ersten ZK in Obermässing starten wir zur Berg-SP. Heinz hat am Freitag bei trockener Straße trainiert, alle Scuderianer haben einen Aufschrieb. Leider hat es vor dem Start geregnet und so brachte die Schmierage für unser bayerisches Schiff ziemliche Handling-Probleme. Mit 1:53.2 schafften wir die siebt-schnellste Zeit. Bei Greding wartete die erste Spezialetappe entlang der Autobahn. Zur Topo hatten wir hier Chinesen zur Verfügung, wodurch die Sollzeit einwandfrei gehalten werden konnte. Die Rastenden auf dem BAB-Parkplatz bekamen eine Sondervorstellung in punkto Fahrzeugbeherrschung. Kurz darauf SE 2, in der uns ein vergeistigter Zuschauer mit seinem hängengebliebenen PKW zu einem Totalstop

verhalf: 61 Strafpunkte. Die gleich folgenden SE 3 und SE 4, sowie die ZK's gaben uns keine größeren Probleme auf: 0 Straf-Points. An ZK 12 waren wir vollends beruhigt. Unser (leider) einziger Klassengegner kam im Blindflug aus der falschen Richtung an: 50 Punkte Vorsprung. Eine Langsamfahr-Warnung veranlaßte uns, zwei Sheriffs im Wald piano zu passieren, deren Kollegen vom Radarzug allerdings zwei Orte weiter im Zivil-Audi saßen: 65 km/h wurden uns amtlich bestätigt. Im letzten Waldstück vor der Zwangspause standen Planen-geschützter PKW und Spieglein, wieder unsichtbar für uns. Wir waren zu schnell. (Den Spiegel nahm später ein anderer Radar-Gegner kurzerhand mit!) Eine Stunde Zwangspause wurde verteilt auf Essen, einzeichnen des 2. Abschnitts und faulenzen. Ein etwas säuerlicher Appel mit ausgewechselten (adW-)Kühler in seinem Auto lief uns hier über den Weg.

Auch im zweiten Fahrtteil erwarteten uns teilweise sehr attraktive Kontroll-Besetzungen. Auf diesem zweiten Teil der Fahrt konnte man durch Fahrstil-Einlagen für diverse Presse- und Filmkameras einiges bieten. Die letzten Etappen brachten eine Selektion leider nur für manche höhere Startnummer, die die ZK's und SK's bei Nacht suchen mußten. Strafpunktfrei liefen wir am Ende des 2. Fahrtabschnittes am Samstag Abend ins Ziel in Nürnberg ein. Mit der Zeit stellte sich heraus, daß nicht nur wir ein luft-leeres Radl im Kofferraum hatten, nein — auch Hesse, dessen grüner Floh eine Stunde später ins Ziel hüpfte, hatte am 5. Rad nur noch Fäden und bei Monika konnte man an der Innenflanke ungehindert bis zum Felgenbett hinunterschauen. Fazit: Der RTC Nürnberg stellte eine saubere, gut organisierte Veranstaltung auf die Beine, die mehr Scuderia-Mitglieder hätten besuchen sollen.

H. Geier

DTC-WINTER (?) - ORIENTIERUNGSFAHRT (Mündner Wanderpokal)

68 Teilnehmer starteten erwartungsvoll in Oberschleißheim, um 9 Stunden!!!! später sehr unbefriedigt nach Hause zu fahren.

Bei neun Ersten entschied eine 250 m lange Steigung bei Oberbiberg mit Eis, Schnee und Dreck. Teilweise wurden die Fahrzeuge hinauf geschoben. Eine echte Entscheidung mit Chancengleichheit war es bestimmt nicht.

Herr Max Feichtmeyer entschuldigte sich dann auch für die vielen Fehler und Fehlauswertungen. Die Entschuldigung sei angenommen eingedenk, daß der DTC 1972 eine sehr gute Veranstaltung hatte. Es zeigt sich, daß ein Aus-

ruhen auf Lorbeeren nicht möglich ist, und zu einer guten Veranstaltung gehören auch funktionierende Funktionäre, allein guter Wille hilft nicht weiter.

Besonders fiel dem Chronisten auf, daß viele Teams Ausweisfahrer waren, welche für ihren Sport doch andere Möglichkeiten hätten. Ich möchte annehmen, daß ein Anfängerteam nicht am Start war. Tja das wars.

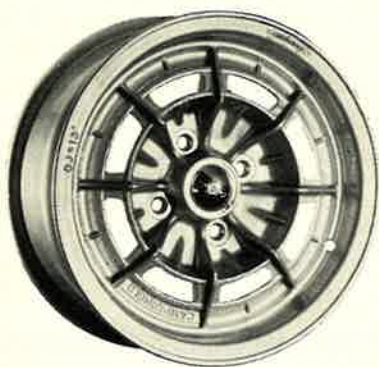
PS: Ein paar schöne Straßen waren aber für die Fahrer schon dabei, die Spaß machten.

J. Kaufhold

Sonderangebote!

Scheel-Sitz

DM 198,—



Campagnolo

BMW DM 140,—
TÜV frei



Lederlenkrad

ab DM 95,—

auto - sport • scherer - münchen
Humboldtstr. 30, Tel. 65 36 84 und Ampfingstr. 35, Tel. 40 31 34

Internationale Rallye Lyon-Chabboniers!

Vier Clubmitglieder wagten es auch dieses Jahr wieder, bei der Lyon—Chabboniers französische Rallyeluft zu schnuppern. Die Teams Hesse/Höfner auf Simca-Rallye 2, Ritter/(Fischer) auf einem GR II Fiat 1150, Smolej/Bender und Kollin/(Betzdeck), beide auf einem GR I BMW 2002 ti.

Nach der Abnahme am Hockenheimring wurde es sofort heiß, Rundstreckenrennen 20 Runden kleiner Kurs, auf welchem der Franzose Fiorentino auf einem Simca-Prototypen mit 26,14 min. Bestzeit setzte. Hier kam bereits das Aus für Kollin/Betzdeck, der nach Beendigung der 20 Runden seinen BMW mit Motorschaden abstellen mußte.

Von dort ging es dann weiter über die BAB zur Sonderprüfung Freiburg-Schauinsland, die der Werksfahrer Andruet auf Lancia Stratos mit 4,40 min. für sich buchen konnte.

Nach kurzer Weiterfahrt gelangte man zur Zwangspause in Colmar, bei der unsere restlichen 3 Teams noch dabei waren.

Am nächsten Morgen ging es dann in Richtung Bourg, wo nach sehr heißer Sollzeitetappe eine zweistündige Zwangspause erfolgte, welche die letzte sein sollte, bevor wir uns in die Höhle des Löwen (sprich Franz. Seealpen) reinstürzten. Nach der Sonderprüfung Marchampt-Cx Rosier, die wieder Fiorentino mit 9,10 min. flog, ging es runter nach Chabboniers, wo nochmals über eine Rampe zur 3. Etappe gestartet wurde. Das Team Hesse/Höfner war zu diesem Zeitpunkt bereits wegen technischen Defektes nicht mehr im Rennen.

Nun wurde es so richtig heiß. Bergauf, bergab, 30 km in 27 min., hier wurde einem nichts mehr geschenkt. Glühende Bremsscheiben und rauchende Motoren zeigten erst jetzt von der Härte dieser Rallye, die außer einem Europameisterschaftslauf für Fahrer gleichzeitig den zweiten Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft beinhaltet. Nach den aufwärmenden Etappen vorher ging es nun zur Sonderprüfung Epreuve Veniper, an welcher abermals Fiorentino mit 10,33 min. zugeschlagen hatte. Monte-Sieger Andruet war hier nicht mehr dabei, denn ein kleiner Ausritt hinderte ihn an der Weiterfahrt.

Gleich darauf Sonderprüfung Chambéry. Na wer denn wieder: Fiorentino mit 14,15 min. Das Team Smolej/Bender hatte hier einen Dreher, der glücklicherweise mit zwei Ciebie-Weitstrahlern abgetan war.

Das Feld, mittlerweile schon ziemlich zermüht und gelichtet, erreichte nach mehreren Etappen, die meist zu halten waren, die SP St-Jean-en Royans, bei welcher j.f. Piot auf Alpine mit 23,28 Fiorentino eine Bestzeit abgenommen hatte.

Auf dieser SP machte Smolej mit dem Schnee Bekanntschaft, die er nach ca. 20 min. unfreiwilliger Rast mit Hilfe mehrerer Zuschauer beenden konnte.

Nach rasender Bergabfahrt mit ca. 1119 Spitzkehren konnte man gerade noch die darauf folgende ZK erreichen, wo einen bereits Zuschauer mit Wassereimern erwarteten, um die weißglühenden Bremsen abzukühlen, was den Fahrern sicherlich keine Freude bereitete. Die darauffolgende Etappe war aber sicherlich nicht weniger heiß als die Bremsscheiben: 31 km in 23 min. Es gab nicht viele, die diese Etappe schafften, ungefähr 18 Teams mit 0, erfreulicherweise auch das Team Smolej/Bender, die zu der Zeit noch sehr gut in der Klasse lagen.

In Val-Es-Bains, nach einer 1stündigen Pause nach Moulinon gehetzt, um sich für die ziemlich im gleichen Stil zu fahrende SP Moulinon—Entraigues 38 km (bekannt von der Monte) aufzuwärmen. Auch hier wiederum fuhr Piot mit 27,29 min. Bestzeit vor Fiorentino.

Auf der Abfahrt von Entraigues kamen Smolej/Bender wegen Konditionsschwierigkeiten zu einer kostenlosen Rolle-seitwärts. Somit blieb 250 km vor dem Ziel nur noch ein Scuderia-team in Wertung, nämlich Ritter/Fischer.

Die SP Buzet-La-Baricaude, bekannt durch den heurigen Monte-Skandal, konnte abermals Piot mit 9,39 min. mit Bestzeit durchfahren.

Hier war die Rallye so gut wie entschieden, denn es ging nur über Transportetappen an das Ziel in Chabboniers. Ritter hatte hier leider Pech und handelte sich wegen Getriebeschaden 2 min. ein, was ihn am Ende den Klassensieg um lächerliche 2 sec. verpatzte.

ZEITEN - SONDERPRÜFUNGEN

Clubmitglieder

	St. Nr.	Hockenheim 1	Freiburg 2	Marchampt 3	Vénipér 4	Chambéry 5	St. Jean en Royans 6	Le Moulinon 7	Burzet 8
105	Ritter-Fischer	34,18	6,43	13,10	15,33	18,06	30,47	36,03	13,38
140	Smolej-Bender	30,36	5,58	11,41	12,49	16,44	46,33	33,15	—
133	Kollin-Betzdeck	35,02	ausgef.	—	—	—	—	—	—
99	Hesse-Höfner	33,02	6,25	ausgef.	—	—	—	—	—

MINI-STORYS

ADAC-Gau-Vorsitzenden-Tagung, die komplette Gau-Vorstandschaft war anwesend bis auf zwei entschuldigte Vorstandsmitglieder. Einer von ihnen war Herr Ministerialdirigent Dr. Stoll, von berufswegen im Bayerischen Innenministerium auch für den Rallyesport in Bayern zuständig. Daß ausgerechnet Herr Dr. Stoll nicht dabei sein konnte, war schon sehr schade, ein paar Fragen hätten wir gerne beantwortet bekommen.

Die Giftspritze schrieb im letzten Heft, daß ein Teilnehmer einer Rallye 1969 den kompletten Streckenplan hatte. War da die Überraschung groß, als ein bekannter Chiemgauer Rallyesportler am Scuderia-Clubabend meinte, „woher habt ihr gewußt, daß wir die Strecke hatten?“ Dabei haben wir gar nicht gewußt, daß er sie auch hatte!

Wer Axel Naumann kennt, weiß ob seiner wilden Reiterei. Schonungslos gegen sich und vor allem gegen das Auto fliegt er über Schlaglöcher und durch die Wälder. Klar, daß irgendwann das elfhundertste Escort-Stahlrohr den Geist aufgeben mußte. Darum kam jetzt ein Neuer her. Voll Stolz führte er seiner Axeline auf einer schönen Teerstraße Richtung Süden das Coupe vor. Dann durfte sie auch mal ans Steuer. Plötzlich schrie er auf, „paß doch auf!“ und noch etwas lauter „Vorsicht“. Erschrocken fragte sie, was denn los sei? „Ja siehst Du denn das nicht — eine Pfütze —!“

Fortsetzung von Seite 11

Ein „Fünf-Stunden-Spaß“ um Sportabzeichenpunkte, Gaumeisterschaftspunkte und sonstiges, den Sie sich nicht entgehen lassen sollten. Mitglieder der Scuderia München können zur Rallye München nur dann starten, wenn sie zum Zeitpunkt der Veranstaltung unter den ersten zehn Plazierten um die Gau-Meisterschaft sind.

Wenn Sie jetzt noch, obwohl es nur eine „kurze“ ist und trotzdem wir so früh starten, bei der RALLYE MÜNCHEN teilnehmen wollen, dann herzlichen Dank für Ihr Vertrauen.
PS. Bereuen werden Sie es bestimmt nicht.

Bei der ursprünglichen Streckenführung der Rallye München Richtung Österreich wollten wir eine Streckensperrung für eine schöne Sollzeit-Etappe. So ca. 5 bis 6 km Teer, bergauf, bergab, Kurve an Kurve. So etwas brauchen wir, also Vorsprache beim Chef der zuständigen Landpolizei-Inspektion. Dieser meinte zu der ausgewählten Strecke: „Ja mei, aber des is fei a ganz gefährliche Streck“, de hat ja lauta Kurvn. Wollns denn nix anders, zum Beispui von da nach dort, da waar de Straß' schee grad und übersichtlich“. Soweit ein in Ehren ergrauter bayerischer Polizeibeamter.

Wer ist IGOR!

Immer noch der große Unbekannte. Das stellte sich auch bei der Wahl von Igor 1972 heraus. Viele Namen wurden genannt, am öftesten aber und damit Gewinner des Wanderpokals für 1972

O. K. K l e m e n z

Dicht gefolgt von Familie Scherer, A. Lode, Liebl, Brust usw. Eine Stimme fiel auf Frau Appel. Unser schneller Rallye-Taxler Ernst beschwor aber, immer noch Jungeselle zu sein. Der von Igor gestiftete IGOR-BECKER bleibt bis zur Wahl von Igor 73 im Besitz des Gewinners. Bei dreimaliger Wahl gilt der Preis als endgültig gewonnen.

Ob es O. K. schaffen wird, weiterhin der verdächtigste zu sein?



Leserbriefe... Leserbrief... Leserbrief... Leserbrief...

Joe Dung
5000 Köln 30
Untere Dorfstr. 28
19. März 1973

Liebe Motorsportfreunde!

Nachdem ich gleichfalls Leidtragender der Rallye Rüsselsheim war, kann ich dem ungenannten Autor des Report-Berichtes nur zustimmen. Zwar hatte mir ein glückliches Schicksal (und der Name des Bewerbers) die Startnummer 8 beschert, ich hatte es aber versäumt, mir vom Aufschrieb-König eine authentische Beschreibung der geheimen SE zu besorgen. Mein Vertrauen in den 50-DM-Aufschrieb des Veranstalters führte uns kurz vor dem Ziel in eine Kiesgrube, aus der wir drei Stunden nach Ablauf der Karenzzeit mit sieben Mann den schnellen Lamers-Capri herausstrugen.

Sprechen wir doch einmal offen aus, was im Scuderia-Report nur verschlüsselt zu lesen war: Die „Rüsselsheim“ ist kein „Ostmark“-Ersatz! Vielleicht ist die ONS im Endeffekt doch stärker als die Automobil-Industrie und merkt für 1974 wieder die „deutsche RAC“ als DM-Lauf vor.

Vorgemerkt für den 12./13. Mai haben wir uns auf jeden Fall die Rallye München, auch wenn es nur ein Verschnitt wird. Wenn es Euch hilft, werden wir den Trauerflor mitbringen. Nachdem mein Gr.-1-Kadett sein junges Leben an einem massiven Straßenbaum beenden mußte (sagt's dem Raimund: Die Filter kann er jetzt geschenkt haben), werden wir wahrscheinlich einen echten Lamers-Capri an den Start bringen (vielleicht auch noch ein paar Autos mehr).

Wenn alles klappt (ich meine: das Betongießen und das Grasrupfen), dann sehen wir uns bereits zum Slalom am 1. Mai. Einige meiner Clubkameraden waren 1972 in der Deutschen Slalom-Meisterschaft ganz vorn und werden es heuer auch wieder probieren. Wir werden dabei ein wenig Schlachtenbummler und – wenn es sein muß – Klassenfüller spielen.

Übrigens: Am 6. Mai ist unser eigener Slalom, zwar nur GM-Lauf, aber alles was Rang und Namen im Oldosensport hat, ist vertreten – und für Scuderia-Mitglieder Nenngeldermäßigung

(wieviel, darf ich nur am Telefon verraten; Anweisung des RL) und Übernachtung.

War das Schleichwerbung? Sollte es auch sein! Bis bald viel Erfolg für Pfadfinder und Bauarbeiter.

Lieber Joe,

genau das was Du herausgelesen hast, wollten wir auch zum Ausdruck bringen. Damit sind wir andernorts angeekelt, man meinte, wir sollten Außenstehende nicht zu sehr kritisieren, es wären doch Idealisten, die ihre Freizeit opfern, um Motorsport zu bieten. Selbstverständlich ist eine solche Bereitschaft zu loben, gleichermaßen darf man aber auch Kritik an mangelnder Organisation üben und als Maßstab auch Prädikat und Startgeldhöhe heranziehen. Daß der Bericht über die Rüsselsheim von Eiert und Smolej objektiv war, wurde uns zwischenzeitlich von einigen Teilnehmern bestätigt. Trotz ihres großen Erfolges bei dieser Veranstaltung waren sie eben bitter enttäuscht von ihr.

Übrigens Raimund verkauft seinen Kadett, er will Rallye-Autos nur noch durch die rechte Fahrzeugtüre besteigen, aber vielleicht nimmt er die Filter trotzdem.

Daß am 6. Mai bei Euch einige SM-Autos auftauchen will ich hoffen. Hier läuft zum gleichen Zeitpunkt die „Inntal-Rallye“ als Gaumeisterschaftslauf und unsere Rallye-Slalom-Zwitter werden halt um die Meisterschaftspunkte fahren.

Unsere schnelle Slalom-Amazone Lisa hat aber schon versprochen, daß sie nach Köln fährt, auch wenn es keinen Damenpreis geben sollte.

SCHERER'S ZUVERLÄSSIGSTES AUTO
wird verkauft

10 Start's nur 1 Ausfall
Optimal Gr. 1-Opel-1900-Kadett, Sprintanlage, Sperre, gr. Tank, Bügel, Recaro Sitze, Unterschut, Cible und Marshall usw.

Alle Rahmenverstärkungen neu
(s. Bild Seite 10)

VB 7 000 DM Telefon 08 11 40 31 34

DER KOMMENTAR

In einer Ausschreibung (Reg.-Nr. 65/73) für einen nichtgenehmigungspflichtigen Slalom im südbayerischen Raum steht's geschrieben:

Punkt 3. Das Nenngeld beträgt für 2 Starts pro Fahrzeug DM 15,—, jeder weitere Start kostet DM 8,—, höchstens vier Starts in einer Klasse sind möglich.

Punkt 8. Für jeden Teilnehmer sind 4 Läufe festgelegt.

Punkt 9. Die drei Erstplatzierten jeder Klasse erhalten einen Pokal.

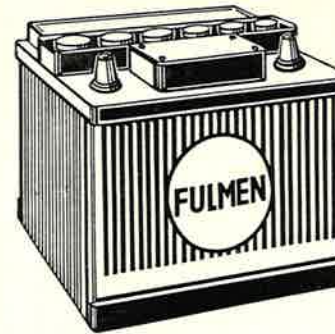
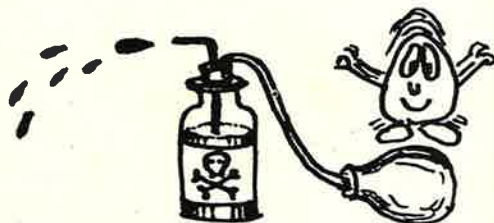
Diese Veranstaltung dürfte damit absolute Spitze werden, an Beutelschneiderei, DM 31,—, denn es sind ja für die Teilnehmer vier Läufe festgelegt. Dafür gibt es eine Menge Ehrenpreise, umgerechnet auf die tatsächlichen Starts dürfte die Zahl bei ca. 5% liegen. Was dem kleinen Motorsport recht ist, kann dem großen ONS-genehmigungspflichtigen doch auch nur teuer sein. Vielleicht fruchten die Worte in den letzten ONS-Nachrichten doch etwas. Auch hier hat man die inflationistische Startgeldentwicklung erkannt. Noch besser ist aber die Möglichkeit, die der DSK in seinen letzten Nachrichten praktizierte, nämlich als überhöht anzusehende Startgelder an den Pranger zu stellen. Größtenteils ist es doch so, daß der Teilnehmer die Katze im Sack kaufen muß, daß ihm bei Bezahlung des Nenngeldes noch gar nicht bekannt ist, ob ihm dafür ein vergleichsweise realer Gegenwert geboten wird. Die Reue ums Reuegeld ist manchmal groß, aber eben zu spät. Als Veranstalter kann man aber auch Nebenleistungen, wie zum Beispiel eine Übernachtung, mit einkalkulieren, die der Teilnehmer in der vom Veranstalter vorgesehenen Art vielleicht gar nicht möchte. Der finanzschwache Rallye-Amateur kann doch durchaus seinen Liegesitz als ausreichende Bequemlichkeit empfinden, wenn er dafür vierzig Eier sparen kann. Veranstalter profitbringende Bettenvermittlung ist genauso abzulehnen, wie ein Aufschriebverkauf durch den Veranstalter, vor allem dann, wenn man für's halbe Geld einen besseren, weil ausführlicheren und schöner aufgemachten „Schrieb“ von anderen Teilnehmern am Start erwerben kann.

Der deutsche Rallye-Sport erreicht am 6. / 7. April seinen Rekord an Relation zwischen Streckenlänge und Startgeldhöhe. Daß trotzdem alle Teilnehmer einmütig der Ansicht sind, diese Veranstaltung war einschließlich des Bettes ihr Geld wert, das wünscht

die Giftspritze

Es stimmt nicht ...

- daß Schani sich in der Auswahl von Slalomgeländen nicht entscheiden kann,
- daß man beim Scuderia-Clubabend ab 20 Uhr nur noch Stehplätze bekommt,
- daß Höfner während der Trifels länger als 15 Minuten geschlafen hat,
- daß Smolej in langsamen Kurven müde wird,
- daß Schöllers Hund mehr Pokale bei Schönheitswettbewerben gewonnen hat, wie sein Herrchen beim Motorsport,
- daß Schöller deshalb den Motorsport aufgibt,
- daß Schöller dann an Schönheitswettbewerben teilnimmt,
- daß Hesse von der Lebensdauer eines Reifens beim Plattfußfahren enttäuscht ist,
- daß Smolej beim Würstlessen „Regensburger“ lieber sind als „Lyoner“,
- daß in Regensburg alle fahren, die viel Geld haben,
- daß von der Auswertung her am 31. 3. eine Winter(-schlaf)-Orientierungsfahrt war,
- daß man Beifahrer-As Geier jetzt als A(a)s-Geier bezeichnen darf,
- daß von Garhammer/Demharter die seitliche Rolle als Scuderia-Aufnahmeprüfung verlangt wurde,
- daß schöner Hannes seine Artikelserie bald fertig hat,
- daß H. G. Dachfolger von G. W. ist,
- daß Eilert Berichte so diktiert, wie er die Strecke ansagt,
- daß Bengestrategie nicht mehr mit Zbinden fährt.



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



FULMEN - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 0811/422363



BATTERIEN