



Urlaub. Spar dafür. Per Dauerauftrag.

Mit einem Dauerauftrag sparen Sie,
ohne dauernd daran denken zu müssen. Regelmäßig
Soviel Sie wollen. Soviel Sie können.
Jeden Monat ein bißchen ist viel, viel mehr als nichts.

Stadtsparkasse München 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

40

scuderia report





Wir sind die Münchner OPEL Tuning - und Rallye Spezialisten

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

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

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



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr.36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55891



Mit Bestürzung und Trauer mußten wir zur Kenntnis nehmen, daß der allseits beliebte Sportkamerad der Rallye-Gemeinschaft Rosenheim

Norbert Diebald

nicht mehr unter uns ist.

Anläßlich der Nordland-Rallye verunglückte er am 2. Mai nahe der deutsch-dänischen Grenze tödlich.

Damit verlor der Rallyesport im süddeutschen Raum einen immer zu Späßen aufgelegten Beifahrer, der durch seine Natürlichkeit viele Freunde hatte.

Schon mit 15 Jahren kam Norbert zum Motorsport, fuhr als Beifahrer Orientierungsfahrten und gehörte bald zu den guten "Franzosen". Sein 18. Geburtstag brachte ihm dann nicht nur den sehnlichst erwarteten Führerschein, sondern auch den ONS-Ausweis. Ein Jahr darauf war er bereits Lizenz-Fahrer.

1974 war sein erfolgreichstes Sportjahr: Ehrung durch den Gau Südbayern und Zweiter in der Sportmeisterschaft der Rallye-Gemeinschaft Rosenheim.

Mit Norbert Diebald ist ein Sportkamerad von uns gegangen, der trotz seiner Jugend für viele bereits ein Vorbild war.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

SCUDERIA MÜNCHEN e.V. im ADAC
Die Vorstandschaft

Was war

11.-12.4. Int. Metz Rallye Stein

Smolej W./ (Pitz W.P.)	Opel Ascona 2000	Gold KS GS
Kaufhold J./ (Rosenmeier B.)	Opel Ascona 1600	Gold 3.Kl. 15 G.
(Huber)/Pongratz	Fiat 128 C	Gold 3.Kl.
Abt B./Wurmannstätter A.	Ford Escort 1300	Silber 6.Kl.
Freisler J./ (Diebald N.)	Toyota Celica	ausgef.
Humpert K.H./Balzer	Ford Escort 2000	"
Herrmann W./ (Kröniger)	DB 280 E	"
Rieger G./Greubel R.	BMW 1602	"
(Klaus Chr.)/Nagel M.	Fiat 128 C	"
Hesse E./ (Velte B.)	Simca 1100 TI	"

19.4. Wallonen Rallye

Wurmseher/Gerold F.	Opel Ascona 1900	Silber
Wriesnik W./ (Urban E.)	Opel Ascona 1900	Silber

27.4. Saarland Rallye

Hesse E./ (Velte B.)	Simca 1100	6. Kl.
----------------------	------------	--------

1.5. 5. Slalom München

Krisam M.	BMW 3.0 CSL	3. Kl.	2.38.98
Gerold J.	Opel Ascona 1900	6. "	2.47.80
Sterr K.	Opel Ascona 1900	8. "	2.50.43
Dr. Kriegelsteiner P.	Porsche 911 S	7. "	2.53.42
Gerber K.H.	Renault Alpine	8. "	2.53.45
Kaufhold J.	VW 1300	9. "	2.53.76
Wendt H.	Autobianchi	4. "	3.01.54
Verlann G.	Peugeot 104	5. "	3.11.06

1.-3.5. Rallye Nordland

Smolej. W./ (Pitz W.P.)	Opel Ascona 2000	6. Ges.
Freisler J./ (Diebald N.)	Toyota Celica	ausgef.
(Huber)/Pongratz	Fiat 128	Gold

3.5. Walpolten Rallye

Hesse E./Verlaan G.	Simca 1100	Gold KS
Wurmseher/Gerold F.	Opel Ascona 1900	Bronce
Wriesnik W./ (Urban E.)	Opel Ascona 1900	Bronce

Was es für Zufälle gibt !

Beim ersten Anblick der April ONS-Mitteilung wunderte ich mich, daß ein 12. Platz bei der Lyon-Charbonnières bereits ausreicht auf das Titelbild zu kommen. Beim Überfliegen der Anzeigen stellte ich nun auf der ersten Innenseite einen neuen Inserenten fest. Kurz zurückgeschlagen, erblickte ich auf der Haube des Titelfahrzeugs den gleichen Namen. Zufälle gibt es, da staunt man!

SCUDERIA MÜNCHEN

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

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

SCUDERIA-REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit dem Namen oder den Initialen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Scuderia München oder des Scuderia Reports dar, sondern nur die des Verfassers.

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

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden sehr herzlich willkommen.

SCUDERIA-intim-

Für die Mitglieder, die ihren Clubbeitrag für 1975 ordnungsgemäß entrichtet haben und beim Clubabend am 7. Mai nicht anwesend waren, liegt dem Report die

M i t g l i e d s k a r t e 1975

bei. Sie ist sorgfältig aufzubewahren, denn bei Vorlage erhalten Clubmitglieder in einem bestimmten Geschäft Preisnachlässe. Näheres beim nächsten Clubabend!

Außerdem wurde zwischenzeitlich die 1972 beschlossene Satzungsänderung beim Registergericht eingetragen. Satzungen neuester Fassung sind beim Schatzmeister zu haben.

Schließlich hat der Schatzmeister noch einen größeren Posten von Ausschreibungsanforderungskarten, die er gerne verkaufen möchte. Zum einen käme damit ein gewisser Betrag der Clubkasse zu Gute, zum anderen stellen diese Karten eine Werbung für unseren Club dar.

SCUDERIA REPORT Juni 1975

Sie lesen voraussichtlich:

Rallye Nordland, Geschichten von einem bekannten Servicemann, Rundstreckenrennen Saarlois, Bavaria Rennen am Salzburgring, Rallyecross in Melk, Hessenrallye, Wallbergrennen und Berichte vom Clubsport und dem Lauf zur deutschen Slalommeisterschaft in Rosenheim.

Clubslalom PMC-Scuderia München in Oberschleißheim

Den ersten Lauf zum Gaupokal für Clubslaloms der Region Mitte Nord veranstaltete die bewährte Veranstaltergemeinschaft Polizei-Motorsportclub München und Scuderia München am 13. 4. 75.

Relativ gelassen schauten wir dieser Veranstaltung entgegen, nach dem wir bereits im letzten Jahr auf dem gleichen Platz einen gen. freien und einen ONS Slalom durchgeführt hatten. Anfang Februar kam dann die Hiobsbotschaft, daß wir dieses Gelände nicht erhalten würden, sondern ein wenig geeignetes hinter Segelflughalle. Unsere Sorgen wurden geringer als wir erfuhren, daß es vielleicht doch nochmal klappen würde was dann auch eintraf.

Mit frischen Zuschauereindrücken von der Metz Rallye machten sich die harten Kerne der beiden Veranstalter am Samstag ans Aufbauen. Der Kurs entsprach im Großen und Ganzen dem gen. pfl. Slalom vom August des Vorjahres, nur etwas langsamer.

Relativ pünktlich konnten dann am Sonntag die ersten Teilnehmer auf den Parcours gehen. Die neugeschaffene Klasse bis 1000 ccm gewann der Favorit Ernst Lindauer vom MSC-Gleisenthal auf Autobianchi obwohl er noch vor dem Start die Abarth argwöhnisch beobachtete. Die ersten acht Plätze der 1300er Klasse buchten die Simca Rallye 2 für sich, wobei der Simca-Neuling Sommer aus Waldkraiburg die Simca-Routiniers Pecher und Wiener deutlich auf die Plätze verwies.

In der 1600er Klasse meldeten sich zwei VW-Golf mit den Plätzen 3 und 4 für zukünftige Erfolge an, konnten aber die zwei "Oldtimer" Hausdorf und Bichler noch nicht schlagen.

Wolfgang Tuch war der logische Favorit bei den 2-Litern und verwies unsere Clubmitglieder Gerold und Wriesnik auf die Ehrenplätze. Die neue Klasse Gruppe A und B über 2000 ccm konnte Herbert Wohlschläger mit seinem Carrera trotz eines schwachen ersten Laufes knapp vor Svejkský vom ACI auf Porsche 911 und dem Wolfratshauser Zangl auf dem guten Stern "auf allen Pisten" gewinnen.

In der Gruppe B starteten aus sportlichen Erwägungen die zwei Popfavoriten um den Tagessieg und Mitfavoriten um den Gaupokal Michael Heyne und Heinz Schreiber, beide auf Lotus Seven. Für Heyne wurde diese sportliche Geste aber zum Hemmschuh für den weiteren Verlauf des Gaupokals, da er in seiner neuen Klasse überraschend geschlagen wurde und daher Punkte einbüßte.

Nachdem die beiden Lotusfahrer über die Piste fegten, glaubten wohl alle, daß die Tagesbestzeit durch Heyne feststand. Der Fahrer eines relativ unscheinbaren Fiat 770 (erinnern Sie sich noch an diese Einkaufsautos?) wollte noch ein Wörtchen mitreden. Er griff beherzt in die Speichen, schaltete blitzschnell und lies die Kuh fliegen. Bereits nach dem ersten Lauf ahnte Heyne böses, konnte aber nichts mehr machen, da er bereits beide Läufe hinter sich gebracht. Wie steht doch im Slalomlehrbuch? Michael Du mußt warten bis die Konkurrenz gefahren ist und Dich daran aufg....n. Altbewährtes Konzept! Oder?

Der Auftakt zum Gaupokal war sowohl sportlich als auch für uns als Veranstalter erfreulich, da 88 Starter den Arbeitsanfall eher rechtfertigten, wie die 40 Kämpfer im letzten August.

Bei der Siegerehrung verabschiedete man sich von vielen Teil-

nehmern und Funktionären mit der Gewißheit, sie am 1. Mai an gleicher Stelle wiederzusehen.

SIMMERL



Nur wenigen ist wahrscheinlich die Bedeutung des Wörtchens "in" auf dem Titel zu dieser Veranstaltung aufgefallen. Nachdem der Slalom München bereits zum fünften Mal stattfand, davon aber bisher nur zweimal im Raum München, fügte dies unser Schani für genaue Ausschreibungsleser ein.

Wie auch beim vorangegangenen Clubslalom bangten wir um den Platz in Oberschleißheim und erhielten auch prompt vier Tage vor der Veranstaltung die Hiobsbotschaft, daß er uns nicht zur Verfügung stand. Bei einem ersten Lokaltermin wurde nun schnell ein Ersatzparcours aufgestellt und mit einem VW-Bus "getestet". Es ging besser als erwartet, allerdings kein Vergleich mit dem anderen Platz, aber immer noch besser als absagen. Kleines Problem am Rand waren nur noch diverse Grünflächen, sprich Unkraut in den Betonritzen.

Nach Rücksprache mit einem renommierten Gartenbauunternehmer rückte eine Unkrautkampfeinheit mit schärfsten Giftstoffen aus, um am 2. Tag die Erfolglosigkeit der Bemühungen einsehen zu müssen. Unter dem Motto: Abgesagt wird nicht! - trat unser Rennleiter mit Wiener-Charme den Bittgang zum Flugplatzkommandanten an und war erfolgreich. Am Tag vor der Veranstaltung erhielten wir wieder die Zusage für das bekannte Gelände. Wir schauten nun etwas froher dem 1. Mai entgegen und bauten die Absperrgitter mit Routine (und Blasen an den Händen) auf. Trotz gewissenhafter Vorbereitung gab es am Veranstaltungstag noch eine kleine Panne, als ein Teil der Funktionäre und die ersten Fahrer vor dem verschlossenen Tor stand. Als dieses Tor geöffnet wurde, gab es einigen Durcheinander im Fahrerlager, aber auch dies wurde entwirrt. Daß der Techn. Kommissar anscheinend verschlafen hatte, konnte selbst unseren sensiblen Schani nicht mehr erschüttern. Oder hatte er dies nicht anders erwartet?

Aber Punkt 10.00 war es soweit! Die Fahrer der kleinen Serientourenwagen gingen auf die Strecke. Wie erwartet ließ der Slalomroutinier Boschan mit seinem NSU 1000 c der frontangetriebenen Konkurrenz keine Chance und erreichte eine Fahrzeit, die ihm sogar bei den Simca zum dritten Platz gereicht hätte. In der erbsgrünen Klasse waren mit Niessner und Wiener zwei bekannte Fahrer am Start, konnten aber den Münchner Klaus Blanz nicht gefährden. Sowohl Wiener wie auch Niessner fuhren ziemlich hart und erreichten gute Zeiten, die Zeitnahme war allerdings unerbitterlich und registrierte jeden kleinen Schlenker.

In der 1600 er Klasse ließ der ehemalige Autobianchifahrer Plank von der Rallyegemeinschaft Rosenheim auf Lipp-Toyota der Konkurrenz keine Chance und gewann mit 2.40 sec. Vorsprung ziemlich sicher.

Bei den 2-Liter Serientourenwagen waren nun die Favoriten um den Gruppe 1 Sieg am Start. Nach dem ersten Lauf lag Manfred Baptist auf Escort RS mit 0.9 sec. vor Ziegler auf Ascona und dieser wiederum knapp vor Tuch und Johann Wagenstetter, beide auf BMW 2002 TII. Durch die beste Zeit im 2. Durchgang konnte sich Johann Wagenstetter noch auf den 2. Klassenrang verbessern. Unsere Clubmitglieder Josef Gerold und Karl Sterr erreichten den 6. und 8. Rang und platzierten sich damit in dieser qualitativ sehr stark besetzten Klasse respektabel.

bei auto-sport scherer

Endlich
TUV-freie Lederlenkräder DM 145.-

Britax-Hosenträgergurte DM 85.-

Preise verstehen sich zuzüglich 11 % Mehrwertsteuer

was wir verkaufen montieren und warten wir



Ampfingstr. 35 Tel. 403134

Die Klasse der Serientourenwagen über 2000 ccm war leider nur mit 4 Fahrzeugen besetzt, da der Reichenhaller Mader nicht zum Start erschien. Georg Schöttl gewann die Klasse mit deutlichem Vorsprung vor Baumann auf Commodore, bekommt aber leider keine Gaumeisterschaftspunkte.

In der nun folgenden Gruppe der Spezialtourenwagen und Grand Tourisme waren nun mit Wagenstetter, Öppinger, Förster, Blöchl, Kerndl und Breuer, sowie einer Meute von NSU-Fahrern die Anwärter auf den Gesamtsieg am Start.

Bereits der erste Gr. 2 im Trainingslauf, Theis auf TTS, erreichte neue Bestzeit. Wiederholte diese im ersten Lauf und wollte wahrscheinlich möglichst weit im Gesamtklassement nach vorne kommen. Er wagte im 2. Lauf alles und verlor durch einen "Steher" sogar den sicheren Klassensieg, der somit an seinen Markengefährten Gröbel aus Lindau ging.

In der TT-Klasse störte nur Albert Speuser auf Fiat 128 und Jürgen Kaufhold (auch als Schrotti bekannt) auf dem Krug-Rallyekäfer das einheitliche Bild. Es war aber klar, daß beide die NSU Fahrer nicht ernstlich stören konnten. Georg Ostler vergab bereits im ersten Lauf durch eine Pylone seine Chancen, erreichte aber trotzdem durch neue NSU-Bestzeit im 2. Durchgang den 3. Klassenrang. Der rasende Braumeister Simon Wiesheu ließ mit zwei fehlerlosen Läufen keinen Zweifel aufkommen und siegte vor Günter Schmid, dessen NSU weniger durch gute Straßenlage als durch eine beeindruckende Drehmomentkurve überzeugte.

Bei den 1600 er gewann Erich Öppinger relativ klar vor Nickolaus Wagenstetter, der allerdings mit einem nagelneuen Motor, der erst in der Nacht vor dem Start fertig wurde, gehandicapt war. Als Einstellfahrt gesehen war das Ergebnis allerdings vorzüglich.

Peter Förster hatte in der Klasse über 1600 eigentlich nur einen Konkurrenten, nämlich Josef Blöchl auf Kadett. Nach dem ersten Durchgang führte Förster knapp vor Blöchl, sowohl in der Klasse als auch im Gesamten. Blöchl vergab durch eine Pylone beim 2. Umlauf seinen 2. Platz im Gesamt, konnte aber in der Klasse diesen Rang behalten. Auf dem 3. Klassenrang lief überraschend Martin Krisam mit seinem großen BMW ein. Seine Läufe waren sehr unauffällig, aber Zeiten unter 80 sec. sprachen für sich.

Die GT-Klasse war mit 9 Teilnehmern sehr stark besetzt und hatte mit Siegfried Kerndl auf Porsche Carrera auch einen eindeutigen Favoriten. Gefahr drohte ihm nur von seinem Clubkameraden Breuer auf dem Schöttl-Lotus. Breuer markierte im Training absolute Bestzeit, hatte aber im ersten Lauf mit einem im Auto herumliegenden Hut solche Probleme, daß er nur die schlechteste Zeit der Klasse erreichte. Durch die 2. schnellste Laufzeit überhaupt verbesserte er sich aber noch auf den 3. Klassenrang. Im Gesamtklassement konnte er aber nicht mehr eingreifen. Kerndl siegte somit mit über 4 sec. Vorsprung vor dem Lindenberger Tiede, ebenfalls auf Porsche Carrera. Der dritte ACI-Starter in dieser Klasse, Svejkskovsky, kam auf den vierten Klassenrang, noch vor Herbert Wohlschläger, der mit seinen neuen Reifen nicht sehr glücklich war.

Siegfried Kerndl lag nach dem ersten Lauf auf dem vierten Gesamtrang, verbesserte sich aber durch die Patzer von Blöchl und Öppinger auf den 2. Rang, hinter dem fehlerlos fahrenden Peter Förster.



Eine kleine Spielerei am Rande, eine Klassement der Einzelzeiten:

1. Förster	BMW 2002	2. Lauf	1.14.90
2. Förster	BMW 2002	1. Lauf	1.15.40
3. Breuer	Lotus	2. Lauf	1.15.41
4. Blöchl	Kadett	1. Lauf	1.15.81
5. Ostler	NSU TT	2. Lauf	1.15.90
6. Öppinger	BMW 1602	1. Lauf	1.16.08
7. Kerndl	Carrera	2. Lauf	1.16.12
8. Kerndl	Carrera	1. Lauf	1.16.65
9. Wieheu	NSU	2. Lauf	1.16.73
10. Schmid	NSU	2. Lauf	1.16.98

Speziell das Beispiel von Kerndl zeigt, daß man durch Gleichmässigkeit sehr weit nach vorne kommen kann. Seine 7 und 8 beste Zeit brachte den 2. Rang im Gesamtklassement. Nur noch der Gesamtsieger Förster kam mit beiden Läufen unter die ersten Zehn.

Raimund Thalmair

Heiße Bilder

Die Bilder vom NG-Slalom schoß Rainer Balzer, bei der Metzrallye betätigte sich Servicemann Klaus Nagel nach "Erledigung" dieser Aufgabe für uns als Fotoreporter. Die Aufnahme vom Slalom München stellte uns Herr v. Oppen freundlicherweise zur Verfügung.

Von den beiden Letztgenannten können Sie von fast allen Motorsportveranstaltungen Aufnahmen zu zivilen Preisen erhalten. H. Oppen ist Schwarz-Weiß Spezialist, während unser Mitglied Farb-dias und Fotos bevorzugt, was leider die Wiedergabe im Scuderia Report etwas beeinträchtigt. Wenn allerdings viele neue Abonnenten dazukommen, genehmigt der Vorstand vielleicht demnächst (1980?) Vierfarbendruck!

Als neue Mitglieder konnten wir begrüßen:

Rainer Baltzer	Michael Bausbach
Tomy Jugović	Michael Scharnowsky
Robert Übermasser	

Der von unserem Verein am Grab von Norbert Diebald niedergelegte Kranz wurde von dem Blumengeschäft Höfner gestiftet. Unser Clubmitglied Höfner steht Ihnen immer mit preisgünstigen Blumen zur Verfügung. Clubsonderpreise! - mit Clubausweis.

Die eingegangenen Spenden haben wir auf dem Unfallsonderkonto verbucht.



2. Rallye Horb-Sulz

Angelockt durch die zu erwartende Orientierung (lt. Ausschreibung: 25 km Orientierungsfahrt + 4 Orientierungsetappen mit ca. 20 km) und freie Streckenwahl zog es das Ascona-Team Appel/Kaspar wegen einer 270 km-Rallye bis in den Schwarzwald. Ein weiteres Scuderia-Team - Smolej/Scholz - wollte sich dort versuchen und den neuen Gruppe II Ascona vor der "Metz" einem Härte-test unterziehen. Walter erschien zwar in Horb, allerdings nicht mit "Schönes Hannes" auf dem heißen Sitz, dafür mit anderer Lieblichkeit. Terminalschwierigkeiten für eine TÜV-Abnahme verhinderten jedoch seinen Start.

Kleine Episode am Rande: Auf der Hinfahrt suchte sich Ernstl einen schönen Waldweg aus, um die Gerberschen Reifen zu testen: "Halten gut!" meinte er und zieht voll in leichte unübersichtliche Rechts. Weg zu Ende - 4 m Böschung - Bahngleise unten!!! Ein Handbrems-Turn bereinigte jedoch die heikle Situation. Doch nun zur Fahrt: Fast 90 Teilnehmer bei diesem Lauf zur Würtemb. Rallyemeisterschaft. Porschetreter wie Duge, Dehnelt und andere Mitfavoriten am Start. Schwierigkeiten bereitete manchem Teilnehmer der Gruppe I der wieder vorgeschriebene 5 kg-Löschers. Aufgelockert wurde die Rallyeszenerie durch eine Blaskapelle, die bis zum Start unterhaltsame Weisen in die Luft schmetterte. Dann wurde es "heiß." Start um 15.30 Uhr. Ausgabe der Fahrtunterlagen nur 10 min. vorher (1 Blatt Fahrplanweisungen, 3 Topos, 1 Folie für Topo, 1 Kopie Shell). Einen vom Veranstalter für DM 10,-- angebotenen Aufschrieb für die WP's lehnten wir ab. Unsere Startzeit: 16.11 Uhr. Co Sepp Kaspar hatte gerade noch den Weg bis zur ZK 2 eingezeichnet und schon ging's los. Freie Streckenwahl bis zur ZK 1 in Mühlen a.N. "Ernesto" machte Gas und fuhr sich ein. 2 Minuten Vorzeit an der ZK 1 zeigten, daß man auf der Strecke nicht pennen durfte. WP 1 - Bergprüfung ca. 5,5 km: 2 Spitzkehren am Anfang, leichtes Geschlängel bergab, an der Bahn entlang, Steigung, scharfe Links, voll Stoff zum Ziel. Der fehlende Schrieb machte sich kaum bemerkbar. Ernst schoß nach dem Ziel auch noch an der DK vorbei, was dem Co zu einem 200 m Spurt verhalf. Wieder freie Streckenwahl über SK 1, SK 2 zur SK 3. Am folgenden T war der Fahrer so in Gedanken, wie viele Kalorien er wohl heute noch zu sich nehmen dürfe, daß er eine Ansage falsch verstand (Tita hätte Diebold hier gefragt: "Zu mir oder zu dir umma?") und daraufhin in einer Wiese wenden wollte. 4 Minuten Schiebearbeit des Co's wurden benötigt um wieder flott zu werden. Dabei ist das Homologationsgewicht des Asconas zur Zeit günstig, denn Appel u. Kaspar befinden sich z.Zt. in einer Schlankheitskur und nahmen bis dato zusammen 18 kg ab. Nun wurde Ernst vom Co angeheizt und die ZK 2 in der "Stechminute" erreicht. Zwischen ZK 2 und ZK 3 die ersten beiden OE's. Wir machten ordentlich Gas, mußten aber sehr oft anhalten - hinter jedem Eck stand eine OK. Abkürzen und Verfahren wurde hier gnadenlos bestraft. Außer einem Verbremser kurz nach dem Start der OE 2 lief alles wunderbar. Wir holten 3 vor uns gestartete Fahrzeuge auf - doch an der ZK 3 Seehaus hatten wir 5 min. Verspätung. Die Sollzeit von 17 min. zur ZK 4 in Böffingen wurde leicht gehalten. 4 weitere SK's mußten auf dem Weg zur ZK 5 Diessen angefahren werden, was wir ohne Schwierigkeiten schafften. Schnee und schlechte Wege erlaubten uns nur 2 min. Vorzeit. Problemlos erreichten wir die ZK 6 in Dettingen mit großer Vorzeit. Sepp Kaspar hatte jedoch keine Zeit zum Aussteigen - die weitere Strecke mußte ausgearbeitet und eingezeichnet werden.

WP 2 - Bergprüfung: 3 Spitzkehren und scharfe Links und voll zum Ziel. Eine lange Verbindung (130 min.) mit freier Streckenwahl folgte. Über DK's in Vordersteinwald, Kniebesdorf und dem Schwarzenbachstausee fuhren wir über die Schwarzwaldhochstraße zur ZK 7 in Schorrenal. Ein gesperrter Weg ließ uns eine kilometerweite Umfahrung über Klosterreichenbach genießen. Kommentare von Ernst zu tollen Hotels und einer beleuchteten Skipiste an der Strecke: "Riesig!"

Inzwischen war es schon reichlich Nacht. WP 3 - Sprint leicht bergab: Hier wäre ein Schrieb für die leichten unübersichtlichen Kurven von Vorteil gewesen. Gesperrte Wege in der Ortschaft Erzgrube und im Wald und die dadurch notwendige Umfahrung ließen Ernst ordentlich anglühen. - ZK 8 Durrweiler mit 30 sec. Vorzeit erreicht. Auf der freien Streckenwahl zur ZK 9 Gündringen ließ Co Kaspar seinen Fahrer ein Stück die bereits eingezeichnete Orientierung fahren, was sich später im Finden einer versteckten OK positiv auswirkte. Was von ZK 9 bis zum Ziel folgte, war ein "Furiosum". OE 3 mit verzwickten Gabelungen, auszufahrenden Ecken, Schnee und Schlamm, flurbereinigten Wegen und einer tollen Gabel 50 m vor OE-Ende, die 5 Autos vor uns einen falschen Weg bescherten - all dies ließ unsere Herzen höher schlagen. Ohne Verfransen wurde OE-Ende erreicht. 1 km weiter OE 4: Ungefähr gleich wie vorher - die schwierige OK war uns ja bereits bekannt. An der ZK 10 jedoch wieder 5 min. gefangen. ZK 10 - ZK 11 nur eine Ortsdurchfahrt. ZK 11 Obertalheim - ZK 12 und Ziel einer Kurzetappe von 6 min. Tolle Orientierung und Co Kaspar rief vor Begeisterung vor jeder kniffligen OK aus: "Der Josef hat's halt!" Ernst war ganz aufgekratzt und selbst die schwierige Einfahrt zur ZK 12 (Feldweg parallel zur Teerstraße) meisterten wir - der Erfolg - 4 min. drüber. Ausrollen bis zur Turnhalle in Horb - Abgeben der Bordkarte - 1 Stunde Parc fermé und Heimfahrt. Ohne unser Ergebnis gekannt zu haben, mußten wir dem Fahrleiter und Tour d'Europe - Sieger, Kurt Waldner, bestätigen, daß er eine organisatorisch und sportlich einwandfreie Fahrt (ohne Tricks) aufgezogen hat, die andere 200 km-Rallies der letzten Zeit um Lichtjahre und viele 400 km-Rallies um Längen übertraf.

Klare Aufgabenstellung, WP's, OE's mit vielen, vielen OK's usw. werden uns und hoffentlich noch andere Scuderia-Teams nächstes Jahr wieder erscheinen lassen. Ein Anruf beim Fahrleiter am nächsten Mittag offenbarte uns das Ergebnis unserer Bemühungen: Klassensieg und 3. Platz im Gesamt. Kommentar von Ernst: "Riesig!"



Int. Wallonen - Rallye oder Zwei "Anfänger" in der Pfalz

Der Eine startet zu seiner ersten genehmigungspflichtigen Fahrt als Fahrer, der Andere nimmt nach mehreren mehr oder weniger mißlungenen Versuchen als Fahrer zum erstenmal auf dem heißen Sitz Platz. Und nachdem man sich zu all dem sehr spät entschließt, muß man schon etwas weiter fahren um das ganze durchzuführen. Also, auf nach Kaiserslautern zur Wallonen-Rallye.

Nach einigen aufmunternden Worten vom lieben Gerber Heinz: "Wenn'st die da verfranst, finst 3 Tag nimma aussü aus de Weinberg", entschließt man sich, bereits am Freitag Nachmittag aufzubrechen, um wenigstens die 7 bekannten (die uns bekannten) Teer SE's und SP-s anzuschauen. Die rund 400 km Anfahrt verlaufen ohne Probleme und nach einem guten Abendessen und einer kurzen Weinprobe geht es auf zum Aufschrieb machen.

1. SP und dann gleich 2 SE's. Alles Teer, sehr schnell bergauf, bergab mit einigen wenigen SSR und SSL. Dann Hotelsuche und weiter geht es. Dem Schreiber ist schon ein wenig mulmig im Magen, aber das wird sich schon geben. SP 2 und SE 3 ebenfalls wieder sehr schnell. Dem Schreiber wird es plötzlich noch viel mulmiger. Schade um das schöne Abendessen. Na ja, wird morgen eben nichts gegessen und 1 Tablette mehr genommen.

Samstag 12.30 Uhr Abnahme. Wir haben Startnummer 20.

"Bitte Fernlicht an, Nebel an, Hupe - Danke! So schnell geht es bei uns." Man sieht sich um, fragt dezent an, ob denn niemand einen Aufschrieb der geheimen OE's zu verkaufen hätte. Breites Grinsen bei den Einheimischen ist die Antwort.

15.30 Uhr Start, endlich geht es los.

Jetzt gibt es auch die Fahrtunterlagen. Freie Streckenwahl zwischen den SE's und OE-s. Der Schreiber kommt mit der Orientierung ganz gut zurecht. Dann die erste SP und die ersten beiden SE-s. Alles fährt Gürtel oder Racing, nur wir fahren M+S. Ich frage mich, was die Leute wohl auf Schotter machen. Am Ziel von SE 2 ist es mir klar. Eine Armada von gut und gerne 25 Serviceteams wartet auf seine Schützlinge. Unser Service mußte wegen eines Unfalles zu Hause bleiben. Leider entpuppen sich diese - wie auch alle anderen Teer SP's und SE's - wie befürchtet, zudem noch als reine PS-Strecken. Auf den 5 Teer-Prüfungen bis zur Zwangspause (17 min.) führen wir jeweils Zeiten unter den letzten 5 in der Klasse (20 Starter). Von den 4 Schotter-OE's der 1. Etappe fielen 3 dem behördlichen Rotstift und 1 einer streikenden Uhr zum Opfer. Bis zur Zwangspause also eine sehr lahmte Geschichte. 200 km Strecke und 5 SE's zwischen 2 und 4 km Länge.

Nach der Pause aber geht es los. 1. OE, schmieriger Lehm Boden, viele schöne Kurven und viel Wald. 5-beste Zeit in der Klasse. Dann wieder zweimal Teer. Von den Zeiten reden wir wieder lieber nicht. Nächste OE, wieder schmieriger Boden - sehr schnell - drittbeste Zeit in der Klasse. Dann nochmal eine Teer SE mit den üblichen Zeiten. Es folgen dann noch 3 OE's, auf denen der Franz jeweils Zeiten unter den ersten 5 in der Klasse fährt, obwohl man bei einigen Leuten Aufschriebe dieser geheimen OE's im Auto liegen sieht. Noch 4 km, dann sind wir im Ziel. Es ist kurz nach 1 Uhr. Um 4 Uhr Aushang. 6. in der Klasse - Silber, 13. im Gesamt. Manche mögen darüber lachen, aber wir sind zufrieden. Morgens um 6 Uhr geht es ab in Richtung Heimat.

Alles in allem kann man sagen, die Veranstaltung war weder gut noch schlecht. Hätte man die Verbindungsetappen (es waren 2 weit entfernte DK's zu holen) gekürzt, so hätte man eine sehr schöne 200 km Fahrt daraus machen können.

Ein Erlebnis am Rande: Als der Co von Start-Nr. 19 hört, daß man das erstmal als Co fungiert, bietet er sich prompt an, nach den SE's zu warten und uns über schwierige Streckenabschnitte zu führen. Eine sehr nette Geste finde ich. Danke!

Fritz Gerold

Herzlichen Dank !

An dieser Stelle möchten wir uns recht herzlich bei denjenigen bedanken, die den "Scuderia Report" durch ihre Spende unterstützt haben:

Helmut Beierbach, Max Feichtmeyer, Wunibald Hieber, Christa Klaus, Udo Seegerer, Joachim Steinberger.

SCUDERIA REPORT 1975

Haben Sie ihn schon bestellt ?

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

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

Bestellschein

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

Name Vorname Clubzugehörigkeit

PLZ Wohnort Straße

Der Betrag von DM ist beigefügt in bar / Scheck.

Gau - Pokal für Orientierungsfahrten

Der zweite und dritte Lauf um den Gaupokal für Orientierungsfahrten fand im April in Isen bzw. Bad Aibling statt. Bei beiden Veranstaltungen waren Teams der Scuderia München am Start. Die Aufgabenstellungen bei diesen Orientierungsfahrten, in Isen Skizze-Generalkarte, Topokopie, in Bad Aibling ausschließlich Topokopie, waren zu leicht um auf den vorderen Plätzen eine klare Entscheidung herbeizuführen. So wurde nun das Leistungsgewicht bzw. das bessere Ergebnis auf bestimmten Etappen zur Ermittlung der Platzierung herangezogen. Dies muß zu Ungerechtigkeiten führen, da doch die "Orientierungsleistung" und nicht die Motorleistung entscheiden sollte.

Wenn eine Fahrzeugabnahme durchgeführt wird, dann sollte sie auch korrekt gehandhabt werden. In Isen durfte der Chronist mit ausgefallenem Abblendlicht starten und in Bad Aibling gingen Teilnehmer mit M&S Reifen an den Start, obwohl diese Reifen zur Vermeidung von Straßenschäden, lt. Ausschreibung, verboten waren.

Noch ein interessantes Detail aus Bad Aibling: Am Ziel konnte mit der Auswertung nicht sofort begonnen werden, da das einzigste Exemplar der Ausschreibung gerade nicht greifbar war. Bei DM 25,-- Startgeld sollte man den Teilnehmern nicht zumuten, die Ausschreibung und damit die Wertungsgrundlage am Start abzuschreiben.

Die Ergebnisse der Scuderianer:

Isen: 1. Hieber 3. Thalmair/Wutz E.

Bad
Aibling: 4. Hieber/Wutz E.

E.W.

SCUDERIA - Orientierungsfahrt

Die für den 12. Juni geplante Orientierungsfahrt im "neuen Stil" müssen wir auf den Herbst verschieben. Diese Fahrt soll Orientierungssport auf guten Straßen (viel Teer, wenig Schotter) bieten.

Die Streckensuche zeigte, daß dies jedoch nur nach Einbruch der Dunkelheit und zu einer Jahreszeit, in der nicht mit Ausflugsverkehr gerechnet werden muß, möglich ist. Wir werden diese Fahrt jetzt im Spätherbst 1975 durchführen.

Erwin Wutz

Sportfahrerstammtisch

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



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



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

Krug tuning

MÜNCHEN

Slalom Gleisenthal

Dem Motorsportclub Gleisenthal kommt das Verdienst zu, die Slalomsperre innerhalb des Münchner Stadtgebiets zu beenden. Das neue Gelände an der Schleißheimerstraße ist darüberhinaus auch von den Örtlichkeiten ideal.

Zum 2. Lauf des Gaupokals trat eine stattliche Zahl von 85 Startern an, die auch den Veranstalter überraschte, ihn aber vor keinerlei Probleme stellte. Der Parcours war relativ flüssig gesteckt und übersichtlicher als der erste Augenschein vermuten ließ.

Die beiden Lotusfahrer, Heyne und Schreiber, traten entschlossen an und wollten die Gesamtsiegscharte vom Scuderiaslalom auswetzen. Heyne langte kräftig hin und markierte absolute Bestzeit, die sich, wie man später sah, auch bis zum Schluß hielt. Sowohl Schreiber wie auch der später startende Kerndl vom AC-Isartal auf Porsche Carrera konnten in ihren Trainingsläufen die Zeit von Heyne unterbieten, verfuhrten sich aber bzw. erreichten in den Wertungsläufen nur langsamere Zeiten. Bestes Scuderia Mitglied war unser Oberammergauer Gerold, der die Klasse A bis 2000 ccm souverän gewann.

Karli Sterr belegte in dieser Klasse den dritten Rang.

"Wiggerl", alias Reinhold Wriesnik, konnte nach einer strapaziösen Rallye (Wallonen) nicht in den Kampf um den Klassensieg eingreifen, verwies aber unseren Newcomer (im Gaupokal), Franz Liebl, auf die Plätze.

Vor allem die Waldkraiburger Slalomtruppe zeigte sich sehr nervös und konnte ihr gutes Ergebnis vom PMC-Scuderia-Slalom nicht wiederholen.

Durch verschiedene Favoritenstürze ergab sich die Situation, daß die Fahrer Bichler-Alfa Romeo, Gerold-Opel, Wohlschläger-Carrera und Heyne auf Lotus punktgleich führen.



8 München 70
Brudermühlstraße 49-51
Telefon 089 / 7 23 31 47

Ein KFZ-Meisterbetrieb,
der Ihnen nicht nur den Neuwagen verkauft,
sondern auch eine Sportbetreuung bieten kann.
Rallyezubehör, normalen Pflegedienst und
KFZ-Reparaturen können Ihnen zu scharf kalkulierten Preisen angeboten werden.

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

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

Chancengleichheit im Rallyesport

Kommt heute jemand unbedarft zum Rallyesport, wundert er sich meistens nach kürzester Zeit darüber, daß seine Konkurrenten (oder zumindestens ein großer Teil von ihnen) auf den nicht bekannten Sonderprüfungen um so viel schneller als er selber ist, obwohl er sich meistens gar nicht so langsam eingeschätzt hat. Alte Hasen wissen natürlich, daß das am Training und an den Aufschrieben liegt, die heutzutage jeder ernsthafte Bewerber auf einen einigermaßen guten Platz als selbstverständliche Voraussetzung für seinen Start betrachtet. Für einen Großteil der Starter bei noch so kleinen Rallies gibt es keine geheimen Strecken und Sonderprüfungen mehr. Dies trifft auch und gerade auf Rallies zu, bei denen sich die Veranstalter mit größter Geheimhaltung brüsten.

Es sollen hier jetzt nicht die Methoden angeprangert werden, auf die sich die Nutznießer die notwendigen Informationen beschaffen. Auch möchte der Verfasser klarstellen, daß er der Meinung ist, ein Aufschrieb oder Training einer Strecke vermindert das Unfallrisiko erheblich.

Nichtsdestoweniger hat es nicht viel mit fairem Sport zu tun, wenn die Teilnehmer einer Veranstaltung unter völlig verschiedenen Voraussetzungen an den Start gehen. In anderen Sportarten handhabt man diesen Grundsatz konsequent. Wird z.B. festgestellt, daß ein Skirennfahrer eine Slalompiste unberechtigt trainiert hat, wird er nicht mehr zum Start zugelassen oder die Strecke wird zumindestens umgesteckt.

Da es meistens aus bekannten Gründen nicht möglich ist, eine Rallyestrecke oder Schottersonderprüfungen lang vor der Veranstaltung bekannt und zum Training freizugeben, muß zwingenderweise eine andere Alternative gefunden werden. Die bisherige Haltung: "Es darf nicht trainiert werden, wir wissen aber, daß doch eine Menge Teilnehmer auf der Strecke waren" kann meines Erachtens auf die Dauer nicht vertreten werden.

Oder sollte das Rallyefahren nicht so sehr ein Sport, sondern mehr ein abgekartetes Spiel, wie z.B. eine Catcherveranstaltung sein?

Pater

3. Int. Metz - Rallye

Nachdem mir mein Freund und Spitzenbeifahrer Hannes Scholz großzügig und freiwillig (entgegen anderslautenden Aussagen) seinen "warmen" Platz neben Humpi für die 3. int. Metz-Rallye zur Verfügung gestellt hatte, konnte es am Freitag, dem 1.4.75 nach langem Fiebern endlich losgehen.

Langes Fiebern des-halb, weil dies gleichzeitig mein Debut auf dem Meisterschaftsfelde sein sollte. Den Rallyeeinstand konnte ich bereits kurz vorher mit "Klein-Bausback" in Haunstetten geben, wo wir trotz vorheriger Beschwörungen immerhin angekommen sind und das bei Einbruch der Dunkelheit.

Doch wieder zurück zur Metz-Rallye.

Tatsächlich wurde in Stein bei Nürnberg gleich eine doppelte Premiere gefeiert: Humpi fuhr zum ersten Mal mit neuem Gerät - und ich überhaupt zum ersten Mal - über die steile Rampe Rallyefreuden entgegen. Nach dem Start - für uns um 14.27 gmt - dauerte es nicht lange bis zum Beginn der ersten SP "Hainberg". Dort schieden sich allerdings zu Anfang schon die Geister.

"Spitzen"-Fahrer in der vordersten Reihe zeigten die lockersten und elegantesten Ausritte der Saison. Der "Favorit" in unserer Klasse, Hauck, auf einem aus Luxemburg eingeflogenen Escort machte es besonders hübsch. Seine Zeit bestach durch den größten Abstand zum Schnellsten - offensichtlich hatte er etwas zuviel Zeit -, während Freund Walter mit Beifahrer Wi-Pe-Pi (er soll dem Vernehmen nach nur der Zweitschönste sein...) noch nicht ganz das Rohr aufmachte und in zweiter Linie lauernd verharrte. Der kleinwüchsige Schewe muß wohl schon geahnt haben, daß die Rallye für ihn vorzeitig enden sollte, nur so läßt sich erklären, warum er auf dieser und den folgenden materialmordenden SP's Bestzeiten fuhr.

Im weiteren Anstieg der Brutalität der SP zeigte sich vor allen Dingen wie gut die Fahrzeuge vorbereitet waren.

Nachdem schon beim ersten Durchgang der SP Spermaslohe, Eckersmühlen und Laffenau etliche Stoßdämpfer, Federbeine, Auspufftöpfe und ähnlich suspekten metallische Gebilde auf der Strecke blieben - es soll von ganzen Karosserien die Rede gewesen sein -, häuften sich bei der zweiten Auflage der gleichen SP die im Wald und am Rande parkenden Fahrzeuge in erschreckendem Maße.

Nachdem Humpert/Baltzer gerade bei diesen an Brutalität nicht zu überbietenden SP mit gelinden Schwierigkeiten zu kämpfen hatten (verhaktes Gasgestänge bei Vollgas zwischen zwei Teichen - Notwasserung wurde vom Piloten vorsorglich eingeleitet und über das Bordradio bekanntgegeben) ging es weiter zu etwas harmloseren Etappen.

Dort gab es zur Abwechslung größere Wartezeiten, da der Starter einer WP es sich nicht nehmen ließ, seine Startuhr durch Befestigen an einem Wettbewerbsfahrzeug einem besonderen Härtestest ala "Timex" zu unterziehen. Dabei vergaß er wohl, daß die Reihe der zum Start wartenden Teilnehmer immer größer wurde. Auf einer der durch tiefe Schlaglöcher aufgelockerten und für die Durchblutung sorgenden SP gelang es Humpert zum wiederholten Male (Übung macht den Meister?) einem am Wege harmlos harrenden Kilometerstein Respekt abzuverlangen, indem er ihn mit dem linken Vorderfuß küßte. Eine etwas "humpernde" Fahrweise bis zum Ziel war die Folge. Der Schaden ließ sich jedoch mit geringem Aufwand beheben. Etwas anders sah es bei Hohenfels 2 aus, doch dazu später, denn die Behebung dauerte dort insgesamt etwas länger.





Trotz zweier gelungener Geradeausfahrten in Hohenfels 1 zeigten Humpert/Baltzer einen flotten 8. Platz in dieser oft gefeierten Orgie, selbst der Hohenfels-Übersättigte Happy Freisler auf Lipp-Toyota musste sich mit 14 sec. Rückstand zu Humpi abfinden.

Nach erfolgreichem Beenden der SP "Amberg" flogen die verbliebenen, teilweise durch Radar ausgesiebten Teilnehmer zu einer kurzen Zwangsrast in die Kaserne Gärnersdorf ein. Von dort aus wurde der TÜP Hohenfels - für viele schon zum Trauma geworden - ein zweites Mal in Angriff genommen. Humpert/Baltzer ereilte kurz vor der "Seegerer"-Gedächtniskurve der große Schicksalschlag: Schlamm, größere Hügel, kein Überschlag, sondern nur längeres Festsitzen im Dreck - also Karenz überzogen und adw. Wenige hundert Meter weiter traf Freund Happy die Vorsehung: Lipp-Motor kaputt adw.... Von nun an folgte für die soeben Ausgerittenen eine verantwortungsvolle Tätigkeit, nämlich die nachfolgenden Aspiranten vor ähnlichem zu bewahren, u. a. gelang es auch, den Ökonom aus dem Chiemgau, schon weit über die Grenzen des Gaues bekannt, mit Fahrer Abt vor einem netten Hohenfelsausflug zu bewahren. In der Folge waren nur noch der Rundkurs bei Oberviechtach und die WP "Painten" interessant. Fast alle zu Beginn der Rallye gefahrenen SP wurden wegen Nichtbefahrbarkeit neutralisiert, so daß sich bis zum Ziel keine entscheidenden Veränderungen mehr im Gesamtklassement ergeben konnten.

Fazit: 1. Smolej/Pitz, diedamit ihre Anwartschaft auf die Deutsche Meisterschaft entscheidend ausbauen konnten.
2. in der gewohnten Beständigkeit: Rack/Köhler.
Nach Herrmann/Schwägerl belegten überraschenderweise Demuth/Witte Platz Nr. 4 auf einem in aller Eile hergerichteten Vorführ-Toyota. Insgesamt gesehen bot die Veranstaltung alles was man von einem Deutschen Meisterschaftslauf verlangen konnte: Ein hervorragend ausgearbeitetes Streckenbuch, mit Bedacht bereits im Herbst letzten Jahres ausgewählte - dann allerdings wohl nie mehr besichtigte Sonderprüfungen und vom Start bis zum Ziel eine einwandfreie Betreuung der Teams, die bis auf geringfügige Kleinigkeiten nichts zu wünschen übrig ließ.

bascho

Der letzte Versuch - Beifahrerlehrgang

Am 26.5.75, einem Montag, veranstaltet die Scuderia München wieder einen Beifahrerlehrgang und die Vorstandschaft hofft, daß diesmal das Interesse von Clubmitgliedern, deren Familienangehörigen und unseren Freunden die Durchführung rechtfertigt.

Ab 19.30 Uhr werden in unserem Clublokal der Sängervarte verschiedene Instrukturen über die verschiedenen Beifahreraufgaben sprechen. Der Lehrgang wird Vorbereitung verschiedener Veranstaltungsarten sowie Kartenlesen, Gebetbuch, Ernährung während der Fahrt, Hilfsmittel und "Mauschelanleitungen" enthalten.

Für die kleine theoretische Veranstaltung ist unbedingt eine Deutsche Generalkarte vom Raum München (östlich) mitzubringen.

Über Ihr zahlreiches Erscheinen freuen sich die Instrukturen.

Jo, mir san mim Radl do !

Am Fronleichnamstag, dem 29.5.75 veranstaltet der rührige MC Waldkraiburg eine

F a h r r a d - R a l l y e .

Heiße Sache: Absolut geheime Spezial- und Orientierungsetappen, teilweise auf Schotter ("Gebetbücher" beim einschlägigen Händler!).

Ausschreibungen auf Anforderung beim Veranstalter.

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



GEOGRAPHISCHE
BUCHHANDLUNG
8000 München 2 · Rosental 6

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

Leuchtlupe nur DM 7.80

oder

SCUDERIA MÜNCHEN und "DAS JAHR DER FRAU"

Als die UNO das Jahr 1975 zum "Jahr der Frau" proklamierte, als man weltweit begann gesellschafts- und sozialpolitisch umzudenken und der Frau ihren berechtigten Mitführungsanspruch verständnisvoller entgegen zu kommen, genau zu diesem Zeitpunkt ging in der Scuderia München eine langjährige "Aera der Frau" zu Ende. Seit Bestehen der Scuderia München e.V., dem Motorsportclub mit dem höchsten Anteil der mit ONS-Berechtigung motorsporttreibender Mädchen, auf dem Rallyesektor auch überregional gesehen, durften die Scuderianerinnen fleißig an der Führungsarbeit des Clubs mitwirken, weniger als Arbeits- oder Befehlsempfängerinnen, sondern als echt gleichberechtigter Führungspartner. Man sollte dabei auch nicht verschweigen, daß viele Inspirationen, die mit zum Ansehen des Clubs beigetragen haben von den "gleichberechtigten Frauen" ausgegangen sind.

Auf der Slalomstrecke oder im Rallyeauto wurde schon seit Jahren kein Unterschied zwischen Männlein und Weiblein gemacht. Erfolge in Damenklassen waren kaum der Rede wert, man mußte auch erfolgsgewohnte Männer hinter sich lassen, um als Frau lobend erwähnt zu werden, das heißt also, daß man in der Scuderia als Frau den Männern gegenüber schon gleichgestellt war. Im Rallyeauto ging es nicht anders zu, ob weiblicher oder männlicher Co-Pilot, sie wurden bei Fehlern die ihnen unterliefen gleichermaßen zusammengeknallt, sie wurden also gleichberechtigt behandelt, sogar dann noch, wenn das Auto am Baum angenagelt wurde.

Damit ist die Motorsportlerin die erste voll emanzipierte Frau, denn der Motorsport macht schon lange keinen Unterschied mehr zwischen den Geschlechtern. Wie antiquiert sind da noch andere Leistungssportarten.

Ihre
Giftspritze "a.d."

SIMMERL schämt sich

oder geht es Ihnen anders, wenn Sie feststellen, daß Sie schadenfroh sind?

Ort der Handlung: Hohenfels

Darsteller: ein Porschefahrer, ein bekannter Gaumenschler und
SIMMERL

An einer Spitzkehre der WP Hohenfels I stand SIMMERL und der Gaumenschler (im folgenden GM genannt), um die Teilnehmer zu beobachten. Nach ca. 30 Fahrzeugen kommt ein sehr lautes Auto, welches sich als Porsche entpuppt, auf unsere Kurve zu, um diese dann im Großmutterstil zu umrunden. Einige Zeit sprachen wir noch darüber, daß die Phonstärke des Auspuffs oft in starkem Kontrast zum Fahrkönnen steht und die techn. Abnahme wohl "auf den Ohren" gegessen hat (techn. Abnahme unter anderem H. Hohlheimer).

Nach dem ersten Hohenfelddurchgang wechselten wir unseren Zuschauerstandplatz und hatten den Porsche vergessen. Als wir an unserem nächsten Standort eintrafen, bemerkten wir in einiger Entfernung an einem Kurvenausgang Licht und daß sich dort im Unterholz etwas tut. Nachdem bis zum Start noch Zeit war, zog uns unsere Neugier zu dem geheimnisvollen Geschehen. Wie bereits vermutet lag ein Rallyeauto im Gebüsch. Beim genauen Hinschauen entdeckten wir unseren Porsche. Als sich unsere Schadenfreude legte, schämte sich SIMMERL "sehr".



Sind Sie Sportfahrer?
Oder fahren Sie gern sportlich?

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

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

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

Kommen Sie doch einmal bei uns vorbei

- ganz unverbindlich natürlich -

Als Deutschlands führender Rallye-Sport-Händler und Ford-Tuner freuen wir uns auf Ihren Besuch.



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