



Sie denken nicht ans Sparen und sparen doch.

Wie? Automatisch. Per Dauerauftrag bei der Sparkasse.
Man kann das Sparen vergessen und spart doch. Regelmäßig.
Denn jeden Monat ein bißchen ist viel, viel mehr als nichts.

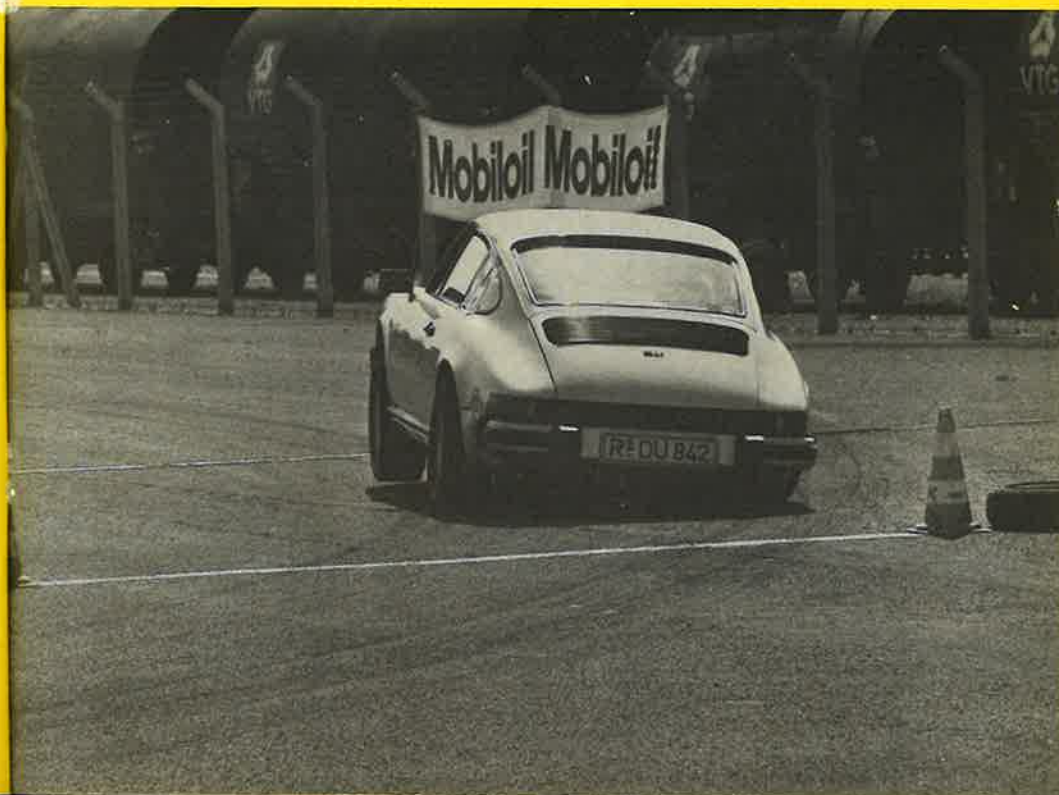
Stadtparkasse München 

46 4.76
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report



Scheel sitze

richtiger s i t z e n bedeutet s i c h e r e r f a h r e n !



Modell 101 Sport

Neuentwickelter Sportschalensitz mit Komfort.
Besonders geeignet für den sportlichen
Fahrer. Dieser Sitz hat eine 15 Grad
stufenlos verstellbare Rückenlehne.

harte Bedingungen

Voraussetzung dafür

Forderungen 100%ig erfüllt

Wir führen ihn in vielen Ausführungen und Preislagen,
schnell auswechselbar.
Prospekte und Preislisten erhalten Sie von der Firma

stundenlang hinterm
Steuer hocken und
trotzdem nicht ermüden
keine Kreuzschmerzen
bekommen.

Sitzlinie der physio-
logischen Krümmung
der Wirbelsäule ange-
paßt.
Sitzschale trägt Rück-
grat, stützt Schulter-
blätter und oberen
Brustwirbel.
Erhöhte Seitenteile
schützen Nieren und
bieten besonders in
Kurven festen Halt.

Lange Sitzfläche, nach
vorne verbreitert, ent-
spannt die Muskeln der
Schenkel.

Höhe und Neigungswinkel
individuell verstellbar
ermöglichen die Wahl der
idealen Sitzposition!

der echte SCHEEL-Gesund-
heitssitz. Achten Sie
darauf, daß Sie auch tat-
sächlich einen echten
SCHEEL-Sitz bekommen,
natürlich den von
Rolf SCHEEL mit der gro-
ßen Erfahrung!!!

Liebe Clubmitglieder,

als nächstes gesellschaftliches Ereignis steht unser Sommer-
nachtsfest am 24. Juli 1976 in Obing auf dem Programm.

Ich hoffe, daß die Beteiligung heuer größer ist, als in den
letzten Jahren!

Der Termin wurde von uns bewußt so gewählt, daß noch keine
Schulferien sind und auch keine Motorsportveranstaltung
stattfindet.

Bei dem geplanten Fußballspiel gegen die Scuderia Magra wollen
wir doch die Clubfahne hochhalten, ja vielleicht sogar gewinnen!?!

Ich glaube bestimmt, daß es diesmal fast allen von Ihnen mög-
lich ist, dieses Ereignis miterleben.

Heute schon viel Vergnügen in der Stimmungshochburg in Obing
am See, wünscht Ihnen,

Ihr

Seihard Verlaen

Titelbild: Clubmitglied Dr. Peter Krieglsteiner beim Slalom am 1.5.76
in Action

TEVOG

TEVOG Technische-Vertriebsorganisation GmbH. Franz Hals Str. 4
Postfach 71 06 26 (Sportabt.), Telefon 089/79 70 79

Die größte Show der F-1 Artisten.

Aus beruflichen Gründen war ich eine Woche zum Grand Prix in Monte Carlo. Durch einen sich alles öffnenden Paß konnte ich mir zum erstenmal diesen Zirkus aus nächster Nähe betrachten.

Donnerstag: Anreise der verschiedenen Teams und Klassen als da waren: Formel 1, Formel 3, Formel Super Renault Europa und Formel Renault 5 International. Das Fahrerlager der Formel 1 am Hafen-Kai wird beherrscht von den Riesenautolegern der F-1 Teams. Top lackiert mit dezenter Werbung versehen, ganz im Gegensatz zu den Rennwagen. Dann die Formel 3, nur kleine Lastwagen zum Teil noch in guten Zustand und Campingwagen, da dies im feudalen Hafen von Monte Carlo nicht ganz passt, bekamen sie eine Straße für sich in halber Höhe am Berghang.

Das Fahrerlager der Renault Monoposti wurde in eine Tiefgarage gelegt. Eine rein französische Formel, in der auch nur Franzosen am Start waren. Die R 5 hatten kein festes Fahrerlager, sie waren nur Rahmenprogramm. Deshalb durften sie auch auf den umliegenden Campingplätzen ihre Zelte aufschlagen. Am Donnerstag-Nachmittag noch etwas Hektik für den Veranstalter durch Max Mosley, der die Reifenbusse von Goodyear an den Boxen platzieren will, was dann natürlich auch geht.

Freitag: Erste Trainingssitzung für alle Formeln. Alle haben irgendwelche kleinen Probleme, manche allerdings auch größere, wie verbogene Autos und total vernichtete Bremsen.

Wie bei Bertram Schäfer, einer der wenigen Deutschen die genannt hatten und dann auch antraten. Im zweiten Training klappte es bei ihm und er schaffte eine 4. Startposition für den Vorlauf am Samstag.

Samstag: Um 6 Uhr eine Riesenüberraschung, die liebe Frau ist zur Verstärkung der Scuderia in Monte Carlo angekommen. In einem Rutsch, es sind ja nur lumpige 950 Autobahnkilometer.

Ab 8 Uhr Training. Die Artisten gehen zur Sache mit einem Striezel Stuck, der sich für die dritte Reihe qualifizierte. Er war den amerikanischen Kommentatoren und Jackie Stewart (Chef Kommentator) bereits am Freitag aufgefallen "What's the first name Hans or Joachim". Sehr ruhige Fahrweise und Riesenherz beim Anbremsen brachten die gute Zeit.

Bertram Schäfer kurz vor dem Start zum Vorlauf der Formel 3: "Im 2-ten Training ist es recht ordentlich gelaufen. Der neue Motor von der Motorsport GmbH läuft sehr gut. Probleme? Nur beim Überholen, denn das ist nur an den Anbremspunkten möglich. Na ja dann alles Gute. Danke".

Bertram Schäfer erreichte einen 2. Platz im Vorlauf und im Finale am selben Tag schaffte er einen sensationellen 2. Platz. Hoffentlich sahen dies auch die anwesenden Teamchefs der Formel 1.

Anschließend drifteten die fliegenden Kisten (R 5) um den Kurs manche rollten auch. Die Spuren am Dach einiger Fahrzeuge ließen darauf schließen. Dieser Samstag war, was das Geschehen auf der Strecke betraf, der Höhepunkt des diesjährigen Grand Prix, war doch die am Sonntag folgende Schau der F-1 etwas langweilig. Für die verlangten Tribünenpreise von 150 Franc bis 300 Fr. lohnte sich diesmal wirklich nur der Samstag.

Sonntag: Grand Prix Start im Beisein des Fürstenpaares. In der ersten Runde "AUS" für das Verbüterliauto von Jones durch Reutemann an der neuen Schikane. An den Boxen tut sich nichts. Mit Ohrenschützern versehen schauen wir (Carolin und ich) das Rennen am Monitor und an der Strecke an.

Diese F-1, die wie Flipperkugeln durch Monte Carlo bis zum Bingo schießen, sind nur mit Watte in den Ohren zu ertragen.

Das erstaunliche für mich ist, daß sie aber auch schon mit 2000 Touren genauso gehen. Im Fahrerlager oder aus den Boxen brozelten sie immer ganz gemütlich hinaus.

Erste Runde abgeschlossen. Ein Lauda der voraus fährt, ungefährdet. Ein Peterson, der als einziger an diesem Tag in der Lage gewesen wäre, Lauda zu folgen, eliminiert sich selbst. Stuck und Mass fahren unauffällig aber effektiv, 4. und 5. Platz und Punkte.

Von einem Platz über dem Hafen (Höhe Burg Monte Carlo) konnte ich beobachten wie Niki Laudas Ferrari auf der Start-Ziel-Geraden allen anderen überlegen war. Dieser Wagen hat wahrlich einen Supermotor. Das war rein optisch schon zu sehen. Mit Emerson Fittipaldi am Hinterrad biegen beide (Niki und Emerson) in die Start-Ziel-Gerade. Es wird hochbeschleunigt. Emerson bleibt zurück als würde er einen F-3 steuern und keinen F-1. Der Unterschied war eklatant. Ob das 4 Zylinder mehr ausmachen wage ich nicht zu entscheiden.

Sehr interessant auch die Fahrweise der anderen F-1 zu studieren. Direkte Einsicht von oben in die Gasometer Kurve, eine echte Kehre. Die unterschiedlich eingeschlagenen Vorderräder lassen auf differierende Fahrwerksabstimmung und Ansichten schließen.

Ein Laffite der bei jeder Runde mit einem Hinterrad über den Bordstein der Schikane fährt und dadurch seinen fünften Platz einbüßt. Die Aufhängung bricht nach der Baddurchfahrt. Folge: Dreher. Jochen Mass kann sich gerade noch innen vorbeimogeln, versetzt dem Ligier allerdings noch einen Stoß, so daß die Aufhängung entgültig zum Teufel geht.

Ein letztes Hochbeschleunigen. An der letzten Ecke ein letztes Mal das Nachschießen der einzelnen Zylinder, dann ist der Spuk aus.

Die Mädchen auf den Yachtdeck's können sich wieder der hüllenlosen Sonnenanbeteri widmen. In den Bistro's kann wieder der Pastis in aller Ruhe geschluckt werden.

Der Rummel geht zu Ende. Gefeierte wird im kleinen Kreis.

Montag: Abreise. James Hunt genießt sein Frühstück, Jackie Stewart muß die letzten Autogramme geben. Die letzten Motorsportler verlassen das Ferienparadies.

Mit Ihnen auch wir; um ein Erlebnis und einen kurzen Einblick in das F-1 Geschehen reicher.

Bleibt noch nachzutragen, daß es in Monte Carlo oder im angrenzenden Frankreich Hotels gibt, die als durchaus preiswert gelten können. Doppelzimmer mit Dusche für 45,- Franc. Vom Essen zu reden, würde heißen Bier nach München tragen. Eine durchaus einladende Landschaft nicht nur zum Grand Prix.

Jürgen Kaufhold

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

Nur für Clubmitglieder- nur für Clubmitglieder- nur für Club-

I.

Wenn Sie jetzt den Report lesen und es fällt Ihnen auf, daß über den NG-Sport nichts oder nur sehr wenig darin zu lesen ist, sollten Sie sich einmal fragen, warum?

Es wäre doch wirklich nicht zuviel verlangt, wenn das einzelne Clubmitglied am Ende einer solchen Veranstaltung, egal ob Slalom oder Ori, einen Bleistift und ein Stück Papier zur Hand nähme um ein paar Zeilen über die Veranstaltung und die mitgefahrenen Clubmitglieder, auch wenn sie unter einem anderen Bewerber oder Club starteten, zu schreiben.

Es wäre auch nicht schlecht, den Platz in der Klasse oder im Gesamt zu wissen.

Wir bitten um Beherzigung unseres kleinen Anliegens!

II.

Ein Aufruf an alle Reportschreiber -- auch an die Zukünftigen! Schreiben Sie bitte etwas mehr über die Clubmitglieder (wieso oder warum ausgefallen oder langsam), weil wir uns anderenfalls bald mit anderen Sportzeitungen vergleichen könnten.

Es soll ja unsere Clubzeitung sein!

III.

Betrifft: Werbung in unserer Clubzeitung!

Wenn sich jedes Clubmitglied ein bißchen um Anzeigen für den Report bemüht und nur 10% hätten damit Erfolg, wäre das für die Reportkasse gar nicht schlecht.

Sie wollen doch auch nicht, daß es Ihre Clubzeitung einmal nicht mehr gibt -- oder??

Die "Macher"

mitglieder-nur für Clubmitglieder- nur für Clubmitglieder- nur

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 Sängervarte 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.

SCUDERIA MÜNCHEN

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

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

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

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten **DIENSTAG** im Monat im Lokal "Die Sängervarte" in der Pettenkofer-, Ecke St. Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche.

Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und eine gutflorierende Fahrer- und Reifahrerbörse geboten. Auch 1976 werden wieder aktuelle Dia- und Filmvorträge in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.



Motorenöl von ELF.

Damit die Schmierung stimmt.



BATROX-CHEMIE-VERTRIEB-KG.

Vertrieb für Chemieprodukte und Schmierstoffe der ELF-Mineralöl GmbH

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

Lasst mal die Alten ran

Impressionen eines Zuschauers, einschließlich unfreiwilligen Begleitern

Die 4. ADAC-Ries-Rallye, ein südbayerischer Meisterschaftslauf mit Faktor 2, sah 84 Teams am üblichen Start der Fa. Bremshey. Das gute Starterfeld ließ spannende Kämpfe erwarten. Gewitzt durch enorme Straßenschäden der vorangegangenen Ries-Rallyes beschränkte man sich auf 4 Sonderprüfungen, davon 2 Rundkurse, die zweimal zu durchfahren waren. Durch behördliche Auflagen verkürzten sich zwar die Sonderprüfungsstrecken, es blieb jedoch genug übrig - für etliche immer noch zuviel. Ein ausgezeichnetes Streckenbuch mit Kartenkopie der Gesamtstrecke, sowie Topokopien der einzelnen Wertungsprüfungen fielen angenehm auf. Daß die Sonderprüfungen nur mit besseren Chinesenzeichen beschrieben waren, trübt das Ganze zwar, aber wer kann und will schon ein auf alle passenden Gebetsbuch schreiben. Fluch und Lob liegen da sehr eng beieinander. Eine vorzügliche Organisation meisterte diese Rallye in souveräner Manier.

Kernstück und Glanzpunkt bildete der Truppenübungsplatz "Hahnenkamm" bei Heidenheim. Wenn der Standortkommandeur mitspielt, und es sieht danach aus, dann dürfte dieses, nicht eben große Gelände mit seinen vielen Wegkombinationen, mit Hohenfels und Grafenwöhr ein dritter Tummelplatz in Bayern für Rallye- und Bruchpiloten werden. Vormittags noch mit Riesel und pudrigem Staub belegt, wurde es nachmittags, mit bereits ausgefahrener Ideallinie, noch schneller. Allerdings machten sich dann Bodenwellen und einige wenige Löcher bei den hohen Geschwindigkeiten unangenehm bemerkbar. Ich habe diese Strecke vor Beginn zweimal und nach dem Schlußfahrzeug nochmals abgefahren. Sie wurde in brauchbarem Zustand zurückgelassen. Ein Glück, daß kein Regen fiel. Schlamm und Dreck hätten die Ausfallquote von 25 Fahrzeugen enorm in die Höhe getrieben. So bekam man eine Staubschlacht serviert, wie sie in Marokko und anderen südlichen Rallye-Gefilden üblich ist. Ich selbst postierte mich am "Stern". Hier konnte man das Herz (hin und wieder Doppelherz) und die Fahrkünste der Teams am besten beobachten. Nach einer scharfen Rechts, einer sehr langen Links bergab wiederum einer langen Rechts - alles voll - kam eine leichte Linke und 100 m weiter scharf Rechts. In ihrer ganzen Länge gut einsehbar.

Die Charaktere der Piloten, ihre Fahrweise und Schwächen wurden hier schonungslos aufgedeckt. Als Fazit blieben mir, mit wenigen Ausnahmen, die "Alten" am besten in Erinnerung. Sie zeigten den Jungen wie man mit Kopf, und wenn sie auch nicht mehr die jüngsten Kognatbeförderungssummen hatten, mit sehr viel Herz zu fahren hat. Die folgende Beschreibung der einzelnen Fahrer stammt von einem Beifahrer und erstmaligem Zuschauer einer Rallye, also eine subjektive Meinung. Bitte keine Briefbomben schicken. Unterstützt wurde ich nachmittags von einem erlesenen Häufchen "Ausgefallener". Diese lästerhafte "Jury" versorgte mich mit zahllosen Kommentaren.

Der SCHNELLSTE:

Er trägt zu Recht den Titel: "Tiefflieger der Nation", Harald Demuth. Wie er hier überholte und anscheinend mit Radaraugen aus dem Staub auftauchte - keiner konnte es besser, 62 Sekunden Rückstand aus den ersten drei SP's waren auf den Suttner gutzumachen. Aber durch eine katastrophale Beifahrerleistung bereits am Anfang des Kurses aus der Wertung. Startnummer 1, kein Staub und sein Co schickt ihn nach 2 km der Ausfahrt entgegen. Aber Demuth nicht dumm, (vielleicht

kann was reparieren - Bauer von rechts, Panzer von oben, usw.) dreht um und fährt 750 m entgegen der Fahrtrichtung. Siehe Ausschreibung - Ausschuß. Tragödie erster Akt. Das Auto vom Beifahrer, der Motor von ihm. Er geigte auf, daß Paganini seine Noten gefressen hätte. In der ersten Runde fuhren alle ziemlich verhalten. Nicht so Demuth. Stock war der einzige, der es auch von Anfang an schnell ansing. Vier, fünf Fahrzeuge auf dem rutschigen Riesel überholte er abblock. Da kommen einem die Tränen, daß es nicht mehr von diesen zuschauerfreundlichen Fahrern gibt. Tragödie zweiter Akt: Als die sechste Runde beendet war, sagt ihm sein rechter Ballast, daß er rausfahren soll. Eingedenk des vorhergehenden Fiaskos sieht er auf den Trip, und der zeigt zu wenig km an. Also wird die siebte Runde in Angriff genommen. Daß der Trip zeitweise hängenblieb, bemerkte der Co, vielleicht hatte er vor Angst die Augen geschlossen, nicht. Bei einem kurz darauffolgenden Überholvorgang rampte er ein Fahrzeug von hinten, der Kühler lief aus und der Motor verabschiedete sich in einer blauen Wolke. Schade.

Der BRUTALSTE:

MSC Stuttgart, Koch/Urban, blauer Datsun. Eine Shredderanlage ist was feines, Rallyefahren für den Koch etwas artgleiches. Wie der es an dieser Kurve krachen ließ, war furchterregend. Ohne ein Anzeichen des Bremsens quer in die tiefen Rillen - ein Glück, daß ich einen Lederhut aufhatte. Der Steinhagel hatte die Förderleistung eines mittleren Kieswerks. Nach jeder Runde sah das Auto verbogener aus, die Motorhaube hing nur noch schief in den Angeln. Jedesmal meinte man: Jetzt muß er doch umfallen! Aber nein, und beim zweiten Durchgang eine sagenhafte Fabelzeit. Sie erscheint tatsächlich schon zweifelhaft. Das Auto kann er wegschmeißen, aber das wäre nicht das erstemal. Und nicht das letztemal, für was hat man eine eigene Werkstatt.

Der VERBISSENSTE:

Eine Kämpfernatur ist Münchens schnellster Taxifahrer. Ernstl Appel lernte der Hildegard Ditscherlein das Fürchten. Absolut an der Grenze und wahnsinnig schnell, dabei sauber um die Kurve geschmissen, da sieht man halt die Könner. Die alte Garde hat noch lange nicht ausgedient. Die erste Runde noch etwas verhalten, dann immer in der gleichen Manier, keinen Deut schneller oder langsamer. Bei Schotter lebt der Ernst auf. Keines Blickes würdigte er die erlauchte Gesellschaft am Rande, volle Konzentration, und die war auch von Nöten, so wie er die Kurvenkombination hochbrach. Hut ab - Ruhen versteckt Euch.

Der ELEGANTESTE:

So ein Commodore ist ein großes Schiff, beim Rallyefahren nicht gerade das Handlichste. OK Klemenz kann es. In seinem fortgeschrittenen Alter ist eine bequeme Kutsche schon wichtig, aber wie man so ein Sofa bewegt - das war eine Demonstration. Kein unnötiges Bremsen, keine Drehung am Lenkrad zuviel und das Gaspedal virtuos in den Kurven bedient. Ein echter Genuß. Auch er lebt vom Schotter, hier legte er Zeiten vor, von denen in den schärferen Klassen, andere träumen. Und die haben noch handliche Autos. Ich sag es ja: Lasst die Alten ran.

Der LUSTIGSTE:

Mit seinem Veteran, (die Baupläne hat schon der selige Adolf gutgeheissen) dem KdF-Fahrzeug, Marke VW bolzte der Hark Manfred wieder-

mal zu einem Rallyeausflug. Gewinnen will er nicht mehr. Aber das gibt ihm den nötigen Abstand zu dem fast psychiatrischen Treiben der übrigen Rallyefahrer. Bei ihm merkt man noch den Spaß an der Sache, trifft er einen persönlich, so klatscht seine Pranke Dir in die Seite "als ob dich ein Pferd tritt". In der Kurve, wo es allerhand zu tun gab, grüßte er jedesmal raus. Oft mit dem Daumen zwischen den Fingern. Einmal etwas zu lange, ein kurzer trockener Ausritt und er mußte sein Gasgestänge in die alte Lage zurückklopfen, mit seinen Fingern natürlich. Hoffentlich bleibt uns der Naturbursche noch recht lange erhalten. Das Menschliche vermißt man schon arg auf den heutigen Rallyes.

Der BLINDE:

Vor dieser Kurve stand das Zeichen 200 m und dann 100 m, gut sichtbar. Der Lancia von Dadlhuber schoß darauf los, als ob es geradeaus weiterging. Im letzten Moment merkte er die Rechts - zu spät. Ein Graben wurde mit Karacho genommen. Der weiteste Ausritt, das Fahrwerk macht solche Späße nicht mit. Auf jedenfall - er ward nicht mehr gesehen. Mit Kurven hat er es wohl nicht.

Die ZAGHAFTESTE:

Ein Peugeot kam gekrochen, man will schon schieben. Es wird doch nicht das Gaspedal abmontiert sein, aber nein, nichts fehlt. Als das wandelnde Hindernis vorbeikommt, erkennt man eine Frau am Steuer. Schnell das Programmheft aufgeschlagen - Ehepaar Schwarz. Der lästerhafte Kommentar warum er nicht fährt, wird mit dem Satz gekontert: Er will seine Kräfte bei einem Ausfall aufsparen. Im Wald und auf der Heide.

Der GEWINNER:

Am Anfang fiel er überhaupt nicht auf. Kein nervtötendes Hupen - nichts. Schnell schon, aber Spektakuläres? Der 16 - Ventilator von Suttner lief wie ein Uhrwerk, ebenso der Fahrer. Im zweiten Durchgang mit weniger Staub mußte man anerkennen: "Mei is der schnell". Keiner dachte zu diesem Zeitpunkt daran, daß er den Gesamtsieg holen wird, richtig unauffällig. Schön in die Kurve rein und auf Samtpfötchen raus. Wo der die Auspuffanlage her hat. Krach verleitet einen halt doch dazu, aufmerksam zu werden. Ich glaube, daß ich ihn nicht einmal fotografiert habe, so farblos für den Zuschauer fuhr er vorbei. Nur am Ausgang der Kurve wunderte man sich, daß er beim Gasgeben linksquer und rechtsquer kam. Leise und doch der volle Hammer.

Die STAUBIGSTEN:

Zwei Fahrzeuge mußte man bemitleiden. Der eine bekam es von vorne, der andere von hinten. Simon Leinfelder, Veteran, 64 Jahre alt (ein Pokal auch dafür), fuhr als Co und auf eigenem Audi GT/E mit dem Aubele Peter als Fahrer. Erste Runde anbremsen (leider nicht bei mir) und eine seitlich eingesprungene überschwäbische Todesspirale krönte das blockieren einer hinteren Bremse. Etwas verbeult und ohne Frontscheibe (vielleicht hätten Halter doch geholfen) ging es weiter. Wer den Staub da oben kennt, kann sich vielleicht ein Bild davon machen. Simons Zigarren müssen wie Betonbolzen ausgesehen haben. Aubele ließ den Audi auch ordentlich hupfen, zur zweiten Runde ging es dann aber langsamer. Der Tank hatte schon in der Zwangspause ein Loch und Simon (a wa) schickte den guten Peter wie Demuth auch in der ersten Runde raus. Da er ein neues Auto

hatte, wurden nur 5 statt 6 Runden gefahren. Ja, Beifahrer müßte man halt lernen oder an einer Hand einen Finger mehr haben. Den es von hinten traf, war die Startnummer 83. Pfefferle heißt er und gepfeffert mit Staub wurde er. Wenn bei einem Audi 50 GL die Heckklappe sechs Runden aufsteht, da bildet sich keine Träne. Anbremsen - Klappe ganz oben, Beschleunigen - Klappe waagrecht. Wie bei einem Flugzeug. Aber so schnell waren sie nicht, daß sie auch das Fahrwerk einziehen mußten. Trotz dieser widrigen Umstände, ans Aufgeben dachte keiner der beiden Teams. Echter Sportgeist, auch wenn man schmutzig wird.

Zwei GT:

Daß die beiden Platz 2 und 3 des Gesamtklassements belegen, ich glaubte nicht daran. Kuchler/Kohl auf Fiat Abarth, einschließlich gebrochenem Auspuff und Ebenhöf/Lutter Claudia (als Ehefrau kann sie nichts mehr erschüttern - diese Nerven sind den größten Belastungen aussetzbar) auf Renault Alpine sind eine Sache für sich. Ca. 50 cm bis 1m niedriger als alle anderen bolzten sie im Staub einher. Es war leider kein Porsche am Start, von der Straßenbeschaffenheit ein gefundenes Fressen. Ohne ihre Leistung zu schmälern, es war eine Rallye, auf solche Autos zugeschnitten. Beide fuhren astrein und absolut sauber. Kein Schlenker zuviel - optimal, Gratulation an beide. (Etliche sind schon eifrig am Suchen nach rallye-erfahrenen Porsches - Gruppe 3 natürlich.

Der WAIDWUNDE:

Der rote Schreck ist fertig. Rien ne va plus. Schöller/Scherer mit ihrem überstarken Fiat 128 gaben ihm den Gnadenschuß - obwohl sein Herz noch kräftig schlägt. Ziemlich zu Beginn der Hahnenkammprüfung verloren sie ein Hinterrad. Die Bolzen steckten noch drin, aber das Radl war weg. Zeitverlust. Anscheinend starteten sie eine Aufholjagd, denn bei jedem Vorbeikommen sah das Gefährt anders verbogen aus. Das linke Vorderrad schob das Beinchen wie ein Hund zum Pissen raus, (dabei pißt ein Hund nicht vorne - Biologie 4.Kl.) und die Bedenken, daß die Mannschaft der Scuderia platzt, sah man im Gesicht des großen Vorsitzenden immer deutlicher werden. Aber sie kamen an - kaputter geht es zwar nicht mehr, der rote Eumel streckt so schnell nicht die Beinchen. Ruhe sanft und träume von besseren Straßen. Oder wir sehen sein ungebrochenes Herz in einem anderen Gewande.

Der G'STINKERTSTE:

Es geht die Rede, daß er Tomaten in der Kühlerpartie züchten will. Ich glaube nicht daran. Kartoffeln, das Gold des Bauern wird er pflanzen! Düngung für die nächsten drei Jahre ist genügend drin. Also entweder wird er Gärtner oder ein paar Riesen sind fällig. Einen Misthaufen umfahren, so etwas tut man auch nicht. Eine rausgesprungene Feder soll schuld daran sein. Im Cockpit lag auch eine, sauber, ohne ein Scheißbatzerl dran. Die wird er doch nicht mitgebracht haben. Ich wollte ihn schon lange sehen, wie er fährt, keine Freud macht er einem - höchstens Umsätze im nächsten Parfümerieladen, so ist die Welt.

Bernd Velte

INTERNATIONALE

4. ADAC



TV RALLYE

LAUF ZUR DEUTSCHEN RALLYE-MEISTERSCHAFT
7.-9. Mai 1976

Die, terminlich gesehen, ungünstige Auswahl der Läufe zur deutschen Rallyemeisterschaft brachte es mit sich, daß, nach einem Vorgeplänkel bei der "Markttredwitz" und der "Harz" sowie Ende März der "Trifels", sich das Geschehen auf 5 Wochen mit 4 Veranstaltungen von Ende April bis Ende Mai konzentrierte.

Otto Normalverbraucher mußte wohl oder übel entscheiden, wo er nun an den Start zu gehen gedachte. Bei Namen wie "Saarland", "Metz", "Hunsrück" und "Hessen" mußte diese Entscheidung natürlich schwer fallen.

Da für mich die Teilnahme an der "Hessen" bereits feststand, lag mir die "Metz" mit 3 Wochen vorher, günstiger. Außerdem liegt Nürnberg näher als Idar-Oberstein, die bekanntgegebenen WP's ließen eine schöne Peureut-Strecke vermuten und zur Inn-Chiemgau sind wohl auch mehr Starter aus Nordbayern als aus dem Westen der BRD zu erwarten. Meinen "Vize" bei der Inn-Chiemgau konnte ich für den "heißen Sitz" verpflichten und so rollten wir dann am 7.5. gut gerüstet gen Norden.

Außer dem "DM-Leader"-Dreigestirn Smolej, Warmbold und Schewe war natürlich auch die gesamte Verfolgergruppe, allen voran Demuth, am Start anwesend. Die Scuderianer mußten wohl mehr Geld haben bzw. auf evtl. eigene (Mit-)Veranstaltung keine Rücksicht nehmen, da sie größtenteils in Idar-Oberstein genannt hatten und nur ein kleines Häuflein Unentwegter in Stein erschien (vielleicht hatten sie auch plötzlich Angst vor viel schönem Schotter).

Insgesamt 3 Scuderianer waren es also nur, als am 7.5.76 die für einen DM-Lauf mageren 81 Teams auf die Strecke geschickt wurden. Vor dem Start wurden dabei schon Hesse's Nerven arg strapaziert, da sein Driver immer noch nicht am Start erschienen war. Als ich 5 Min. später am Start, bereits an der nur 1,5 km entfernten ZK 1 Vorzeit abwartete und Jansen/Hesse schon fast wieder von uns von der Starterliste gestrichen waren, kamen sie doch noch mit vollem Pauch an der wartenden Fahrzeuschlange vorbei, dahergeschossen und erreichten die ZK fast noch in der Zeit. Zu diesem Zeitpunkt war uns auch schon bekannt, daß Smolej bereits weg war, ebenso wie Röhl, da beide bereits auf der WP 1 "Hainberg" mit technischen Problemen kämpften (Smolej's Kampf war kurz).

Die unvollständige Auskunft eines südbayerischen "Rallyefreundes" bezüglich der Wassertiefe in der Wasserdurchfahrt kostete mich hier bereits 8 1/2 Minuten gegenüber meinen Klassenkollegen, so daß ich vollständig unbelastet als Schlußlicht der Klasse die Rallye unter die Räder nehmen und die Aufholjagd beginnen konnte.

Es folgten einige schöne Schotter- und gemischte WP's, welche, wie überhaupt die ganze Veranstaltung, sehr fahrerisch betont waren und die PS eine weniger große Rolle spielen ließen. An der WP 4 bereits, mußte ich zu meinem Leidwesen feststellen, daß ich vom Scuderia-Häuflein als einziger noch unterwegs war, da auch Eugen der Exitus bereits ergriffen hatte. Meine Aufholjagd zeigte hier auch schon die ersten Früchte, hatte ich doch gegenüber einiger meiner Klasse schon die erste Minute gutgemacht. Noch war es aber hell und ein leichter Wind blies den Staub schnell zur Seite. Wie würde es aber nachts aussehen, wenn sich der Tageswind gelegt hatte? Bereits an der WP 6, in der späten Dämmerung und noch vor der kleinen Pause, sollte uns das deutlich gezeigt werden. Wie einigen vom Fernsehen (Sport am Montagabend) bereits bekannt war, ohne den geringsten Luftzug liegenbleibende Staub fürchterlich für die Teilnehmer und für die WP tödlich - sie wurde neutralisiert.

Nach der nun folgenden (Zusammenzieh-)Zwangspause kam der Rallyetross in das z.Teil bekannte Gebiet vom Vorjahr. In Gegenrichtung sollten die 1975 gefahrenen 4 WP's, sowie zwei sehr schöne zusätzliche Prüfungen gefahren werden. Der Staub blieb, wurde jedoch teilweise durch 2-Minutenstart etwas gemildert. Dies hatte zur Folge, daß der Zeitplan hoffnungslos durcheinander geriet und sich z.B. meine Etappenzielankunft um mehr als 3 Stunden verzögerte. Der Aushang vor dem wieder pünktlichen Start am folgenden Morgen zeigte, daß ich auf 11 gewerteten WP's zweien meiner Konkurrenten bereits meine Wasserlochverspätung wieder abgenommen hatte. Der nach diesem Zwischenklassement erfolgende Restart sah, da Smolej, Röhl und Schewe (die 3 Walter -- mein Gott, Walter) bereits weg waren, Warmbold überragend in Front. Die Strecke dieses 2.Tages wies mehr Teer, jedoch immer noch viel Schotter auf. Nach 6 WP's hatten wir uns wieder um einen Platz vorgeschoben, da der zur Zwangspause knapp 3 Minuten vor mir liegende Plischka aus Nürnberg schwach unterwegs war. Weiterkämpfend kamen wir bis zur viertletzten WP sogar noch in Schlagdistanz bis zum 2., dessen 6Min.-Vorsprung auf 59 Sek. zusammengeschlumpft war. Nachdem diese letzten 4 WP's wieder mehr (und härteren) Schotter aufwiesen, sah ich Land und

wollte auch den noch packen. Den Joker setzend, fuhr ich in die folgende WP ein bis mich ein Graben, aus dem ich mit eigener Kraft nicht mehr herauskam, weitere 5 1/2 Min. aufhielt und meine Hoffnungen zunichte machte. Ohne Hoffnung, den nun wieder vorne liegenden Plischka noch schaffen zu können, ging ich die letzten 2 prügelharten WP's trotzdem voll an, um wenigstens den hier wieder zahlreichen Zuschauern noch für ihre Ausdauer etwas zu bieten. Der Lohn für diesen menschenfreundlichen (nicht fahrzeugfreundlichen) Einsatz zeigte sich allerdings erst am Sonntagvormittag beim pünktlichen Aushang, als ich feststellte, daß ich trotzdem noch 3. in der Klasse geworden war. Ich hatte damit auch, und das freute mich besonders, den 10. Platz in der Gruppe und damit auch hier Punkt(e) in der DM erreicht.

Und das mit einem um die Rücksitzbank erleichterten Gruppe 1 Fahrzeug bei den "heißen Öfen".

Im Ganzen gesehen war die "Metz" ein DM-Lauf, welcher organisatorisch und von der Auswahl der Strecke her optimal war und eine wesentlich höhere Starterzahl verdient hätte.

Die (vielleicht bewußte) kleine Übertreibung in der Ausschreibung soll hiermit verziehen sein.

" Wurm!"

WUSSTEN SIE SCHON,.....

daß man auch ohne eine WP zu fahren, eine Zeit dafür bekommen kann

daß hessische " Straßen" auch einen Peugeot kaputtmachen können

daß Humpi mal wieder ankommen möchte

daß Verlann mal wieder ankommen möchte

daß Gerber mal wieder angekommen ist

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

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

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

Ausschreibung

5. Int. Gaudi-Fahrt der Scuderia München mit anschließendem Sommernachtsfest in Obing am See genehmigt vom ADAC mit Reg.-Nr. 123/76

Termin: 24./25.7.76
 Start: 24.7.76 12.00 - 14.00 Uhr auf dem Gelände der ESSO-Tankstelle Gronegger, Leopoldstr. 146
 Ziel: Nach ungefähr 100 km in Obing am See
 Etage: Liegt an Ihnen -- in jedem Fall aber zwischen Samstag 20.00 und Sonntag 20.00 Uhr
 Kosten: DM 15,-- pro Person, zugleich Spende für das Sommernachtsfest
 Ausrüstung: Die üblichen Unterlagen, eine Schuh-Schachtel, Badezeug, viel Glück und Humor
 Preise: Jedes in Wertung angekommene Auto, auch das Letzte nach Punkten, erhält einen Preis
 Übernachtung: Für Liegen, etc. steht ein großer Raum zur Verfügung. Zimmer können n i c h t gestellt werden!

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

! EINLADUNG !

Zum Sommernachtsfest am 24. Juli 1976 in Obing, bei unserem Clubkameraden Andreas Wurmanstätter, in den neu gestalteten Räumlichkeiten laden wir alle Clubmitglieder und Freunde der Scuderia München herzlich ein.

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

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

Wer? Zu Ihrer Unterhaltung spielt die, durch Funk und Fernsehen bekannte Kapelle Maier. Außerdem bestreitet die Scuderia München gegen die Scuderia Magra ein Fußballspiel.

Warum? Auf der gesamten Strecke werden Sie von einem int. Filmteam begleitet und beobachtet.-- Bitte recht freundlich!

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

Wichtig! Um ausreichend Speis und Trank bereitstellen zu können, bitten wir Sie, sich bis zum 20. Juli 1976 bei unserer Geschäftsstelle, Tel. 089/ 40 31 34 anzumelden.

Zeitplan: 20.7.76 Nennungsschluß 17.00 Uhr (Clubabend)
 24.7.76 12.00 - 14.00 Uhr Start an der Tankstelle Gronegger, Leopoldstr. 146
 16.00 - 18.00 Uhr Ziel in Obing am See
 16.00 Uhr Anzapfen des 1. Faßes
 18.00 - ca. 19.30 Uhr Fußballspiel
 (Fußballspieler bitte entsprechend früher starten--Fußball-oder Turnschuhe nicht vergessen!!)
 19.30 Uhr " Das große Fressen " und Saufen
 20.30 Uhr Siegerehrung für beide Veranstaltungen
 25.7.76 4.00 Uhr Wanderung um den Obinger See für die Standfesten, unter der Führung von Onkel Ernst
 10.00 Uhr Beginn der Aufräumarbeiten, jede Hilfe wird angenommen!!

Die "Ausrichter" wünschen Ihnen viel Vergnügen!

Hifi-Rallye

Mitteilung über eine Rarität in Deutschland - zur Erbauung der Fans, zur Ergötzung der Aktiven und zum Ansporn für die Veranstalter aufgezeichnet
von
archimedes

I.

ARITHMETISCHES. Die Beurteilung der Qualität einer Rallye scheint auf den ersten Blick recht kompliziert und undurchsichtig zu sein, da sie abhängig ist von einer Vielzahl verschiedenartigster Kriterien. Wenn man aber etwas weiter denkt, dann gibt es eine ganz einfache Zahl - einen Leistungskoeffizienten für Rallies, der genügt, um die Teilnehmerfreundlichkeit einer Veranstaltung schon vorab annähernd beurteilen zu können: In jeder Ausschreibung finden wir zwei wichtige Zahlen - das Nenngeld und die Gesamtlänge aller Wertungsprüfungen. Da moderne Rallies nur noch auf den WPs entschieden werden, hat die Gesamtlänge als sportliches Qualitätsmerkmal nur noch untergeordnete Bedeutung.

Wenn wir die beiden genannten Zahlen durcheinander dividieren, erhalten wir eine Zahl, die angibt, wieviele WP-Kilometer uns der Veranstalter pro D-Mark fahren läßt.

Derzeit liegen die Zahlen zwischen 0,85 und 1,1; diese Veranstaltung jedoch konnte mit dem hervorragenden Wert 1,84 km/DM aufwarten.

II.

ORGANISATION. Daß diese Rallye in jeder Hinsicht perfekt organisiert ist, daß die Veranstalter bei allen ihren Überlegungen und Maßnahmen in erster Linie die Interessen der Fahrer - und vor allem der Privatfahrer - respektieren, das ist nun ja schon seit einigen Jahren bekannt. Das Erstaunliche ist vielmehr, daß Henning Wunsch und sein engagiertes Team immer wieder neue Ideen findet, die das Herz des Rallyefahrers höher schlagen lassen.

So hatten sie heuer für jede WP eine Maximalzeit vorgegeben, die innerhalb der allgemeinen Karrenz strafpunktfrei überschritten werden durfte, und die nicht wesentlich über der effektiven Fahrzeit der langsameren Fahrzeuge lag. Dadurch fiel ein Fehler (Ausritt, Defekt) in einer einzelnen WP bei der Endabrechnung nur noch minimal ins Gewicht.

Alle ZKs durften mit Vorzeit angefahren werden; die Funktionäre trugen jedoch von Hand die Idealzeit ein. Dadurch kam es teilweise vor, daß die neue Startzeit an der nächsten WP früher lag als die davorliegende ZK-Zeit. Vorteil für den Fahrer: Das häufige langweilige Warten vor den ZKs, wie wir es aus den heutigen Veranstaltungen kennen, unterbleibt; andererseits kann man die so gutgemachte Zeit für notwendige Reparaturen sinnvoll nutzen.

Daß der Zeitplan bis auf eine kleinere Verzögerung in der WP 1 (mehrere Unfälle hintereinander) minutiös eingehalten wurde, daß Papier- und technische Abnahme ohne Wartezeiten reibungslos funktionierten (für frühzeitig angereiste Teams war sogar die Möglichkeit der freiwilligen Abnahme am Vorabend der Veranstaltung geboten), daß Streckensicherung (Rettungsschrauber), Auswertung (laufend Zwischenergebnisse während des Wettbewerbs) und Siegerehrung (riesiges kaltes Buffett) einfach Spitze waren, das alles - bei anderen Veranstaltungen alleine Grund genug zu Juhu-Schreien - gehört hier schon zum Selbstverständlichen.

III.

STRECKE. Gut 400 Kilometer Wertungsprüfungen bei einer Gesamtlänge von 600 Kilometern, das sagt schon fast alles. Daß diese Kilometer aus vielen Kurven aller Schnelligkeitsgrade und nur wenigen - sogar fast keinen - PS-Geraden bestanden, daß zwar reichlich Schotter, aber kaum fahrwerkverdnder Buckeluntergrund geboten war, verdeutlicht noch besser, wviel Spaß dort das Fahren macht.

Sicher - Baumholder ist ein idealer Tummelplatz für eine Rallye; aber die Auswahl der Streckenführung bewies eben darüber hinaus den Rallyeverstand der Veranstalter: Trotz vieler Rundkurse gab es kaum Behinderungen durch langsamere Fahrzeuge, weil immer wieder genügend breite Wege zum gefahrlosen Überholen eingebaut waren.

Neben den vielen langen, selektiven WPs selbstverständlich auch einige kurze, spektakuläre, damit die Bevölkerung Rallyeatmosphäre kosten kann. An die WP "Wäscherskaulen" - eine 2,5 km-Cross-Strecke - kamen 6.000 (!) zahlende Zuschauer, die von einem wirklich sachkundigen Streckensprecher auf dem Laufenden gehalten wurden. Die WP "Bostalsee" führte gar auf herrlichen engen Teersträßchen zum Teil mitten durch eine Ortschaft - und die Anwohner jubelten den Fahrern zu!

IV.

TEILNEHMER. Spannend bis zum Schluß - aber das ist ja schon aus den Gazetten bekannt - war der Kampf der beiden Walter an der Spitze: nach 5 Prüfungen Schewe 6 Sekunden vor Smolej; nach 10 Prüfungen Smolej 53 Sekunden vor Schewe; in die letzte WP geht Smolej mit gut 1 Minute Vorsprung - und dann schlüpft wieder so ein dummes Pleuel durch einen seitlichen Notausgang aus dem Motorblock.

Von den übrigen Clubmitgliedern zeigte Winfried Herrmann auf einer Leih-Alpine A 310 anfangs einige gute Zeiten im Feld der ersten 20, hörte aber bald mit technischen Problemen auf.

Für die Haudegen Hesse/Jansen gibt es nach wie vor nur zwei Alternativen - Ausfallen oder gewinnen. Sie schlugen in den beiden ersten WPs ihrer Klassenkonkurrenz wie üblich kräftig aufs Haupt (z.B. WP 2 11'17 gegenüber 11'40 für den späteren Klassensieger Kromm); fielen aber bald der verfluchten Technik zum Opfer.

Tapfer hielten sich Wurmseher/Salat, die als Ersatz für ihren Uralt-Ascona einen Alt-BMW erstanden hatten; sie schraubten nur schnell Unterschutz und Bügel an, beließen aber alles andere im Urzustand eines Einkaufsautos. Am Ziel waren sie 9. ihrer Klasse mit Silber; der gute Wurmseher jedoch gilt seit dieser Veranstaltung als Erfinder des Zweifußbremsens - BMW machts möglich.

Jürgen Kaufhold gab seinem Ascona so kräftig die Sporen, daß von den anständigen Golfs keiner mithalten konnte. Mit einem Satz Reifen und ohne Service bewies er, daß ein schneller Privatfahrer auch mit relativ geringem Aufwand durchaus erfolgreich mithalten kann, wenn er sein Auto sorgfältig und intelligent vorbereitet, körperlich fit ist und mit Verstand fährt. Dann kann letztlich auch das bis dato unbekannte und ungeübte Ereignis eines Reifenwechsels in der WP (die 5 Minuten dauerten 2 Stunden und mindestens 100 Fahrzeuge überholten uns, weil der Wagenheber nicht wollte) die Platzierung nicht beeinträchtigen; am Schluß war lediglich Demuts Werks-Celica und Eberhards ?-Golf vorne.

Der Stärkste aus unseren Reihen aber war eine Dame: Christa Herrmann. Die Frau Dr.med. hat nun bei dieser Veranstaltung auch noch in den Rallyewissenschaften promoviert. Die ersten beiden Prüfungen noch vorsichtig zur Gewöhnung an den Carrera nutzend ließ sie schon bei WP 3 mit der 11. Zeit ahnen, was da kommt. Durch konsequenten Einsatz auf den langen Rundkursen hielt sie sich dauernd unter den ersten 25 bis zur letzten - 112 km langen - WP. Dort aber schockte sie die männliche Konkurrenz mit einem 8. Platz; Endstand: 16. Gesamt, 9. Gruppe B. Ein so hervorragendes Damenteam hat es hierzulande schon jahrelang nicht mehr gegeben.

V.

VERANSTALTER. Der Veranstalter der beschriebenen HIFI-Rallye am 15.16.Mai war das STH-Idar-Oberstein im AvD und der Name der Veranstaltung war - eigentlich braucht das garnicht extra erwähnt zu werden - Int. AvD/STH-Hunsrück-Rallye. Die FIA hatte einen Beobachter entsandt, weil diese Rallye nächstes Jahr EM-Lauf werden soll - sie hat es verdient.

VI.

FAZIT. Ich wünsch' allen Rallye-Veranstaltern einen Wunsch. (Dann könnte es sein, daß unser Sport eines Tages doch noch in Deutschland hoffähig wird.)



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

DMV Rheinpokal-Rennen Hockenheim 19./20.6.1976

Rundstreckenpremiere des Opel Kadett GT/E

Zum Nachmittagsstraining gingen die Tourenwagen nach der Formel 2 auf die Piste, bei denen man schon im Training sah, daß Hockenheim fest in Stuck's Jägermeister-March-BMW-Hand ist. Auffallend schön und giftig die 2 gelben und 2 blauen Monoposti mit den Renault-Motoren. Doch die Qualitäten des March mit dem Grainauer am Steuer, zeigte jede Motodrom-Durchfahrt.

Bei den Tourenwagen der Division 1 nur Porsche am Start, die sich außer in den Lackierungen auch im "Sound" unterschieden. Die Saugmotoren im Vergleich zu den Turbos unverschämte laut.

Bei der Division 2 zeigte H. Heyer im Zak-Escort deutlich, daß Obermoser wohl im Rennen einiges zulegen muß. Klaus Ludwig schoß dann noch kurz vor Trainingsschluß H. Kelleners ab. Die Gelbschwarzen unter Manfred Trint, dem Super Vau Fahrer und Walter Röhrl, der seine Herkunft in keinster Weise verleugnen konnte, zeigten im Training mangels Leistung (ca. 270 PS), daß sie nur für einen Mittelplatz gut sind. Die Trainingszeiten brachten sie auf den 8. (Trint) und 9. (Röhrl) Startplatz.

Sonntag 1. Rennen : Junior Cup

Die Schwarzen haben es schon ordentlich gelernt, obwohl einige immer noch anlehnungsbedürftig sind. Vorne weg waren Rainer Braun und Wolfgang Schütz. Um die Plätze kämpfen W. Bergmeister und Luis Bachmaier, der vor diesem Rennen die Cupwertung anführte. Nachdem Rainer Braun als Gastfahrer keine Punkte erhält, gehen die vollen Punkte an Schütz, vor Bergmeister und Bachmaier.

2. Rennen: 1. Lauf Formel 2

Klarer Start-Ziel Sieg für Stuck, dahinter Leclere, Tambay, Jabouille und Arnoux. Ein Informationsgang durch's Fahrerlager wurde dem 3. Rennen Formel Super Vau vorgezogen.

Daß die Rallyefahrer einen von ihnen nicht alleine ins fremde Lager schicken, zeigte sich durch die Anwesenheit von W. Schewe, H. Demuth, W. Hauck, W. Biebinge, W.P. Pitz, W. Smolej und Chr. Geistdörfer, die dann auch dem, die Sachs-Kurve im sauberen Drift nehmenden, W. Röhrl am meisten zujubelten. Dieser Lauf zur Rennsportmeisterschaft wurde eine klare Angelegenheit für Bob Wollek auf der Flüstertüte, mit dem Vaillant Hasen drauf, in der Division 1. In der Division 2 kam Heyer vor Ludwig und Obermoser ins Ziel. Manfred Trint fiel mit dem Kadett in der 3. Runde aus, Walter Röhrl

wurde siebenter- mehr war einfach nicht drin.

Dazwischen war noch der spannende Renault 5 Pokallauf zu sehen, bei dem sich die Führungsspitze immer änderte und schließlich Georg Weber aus Kempten vor K. Fix und Rainer Braun ins Ziel kam.

H. Stuck bescherte den Zuschauern noch ein bißchen Spannung, als er nach schlechtem Start im 2. Lauf erst in der 10. Runde die Führung vor Arnoux - , der dann noch Jabouille vorbei lassen mußte, - übernahm. Die übrigen Deutschen konnten hier außer Harald Ertl, der im 2. Lauf einen anderen Motor fuhr, nicht überzeugen.

Alles in allem ein Wochenende, an dem man viel Motorsport zu sehen bekam und viele Bekannte traf - man fühlt sich fast wie bei der Rallye, -- nur war es viel lauter.

C.F.

LEBENSVERSICHERUNG · RENTENVERSICHERUNG · AUTOVERSICHERUNG · KRANKENVER

INVESTMENTS
SICHERUNG · BAUSPARVERTRÄGE · RECHTSSCHUTZVER
AUSSTEUERVERSICHERUNG · AUSSTEUERER

VERS.-AGENTUR REMELE

8 München 82

Schneebergstrasse 35

Tel. 426327



Alte LEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

SICHERUNG · UNFALLVERSICHERUNG · KINDERUNFALLVERSICHERUNG · KIN

18 Tote von 34 Möglichen

ADAC-Heft 1.76 Bericht über Braunschweig

Morgen-Konzept

Fußgängerprüfung

Theorie: Wie Führerschein nur strenger, da Götze "KFZeterl" erhalten werden muß.

150 km gehen an einem Tag, natürliche Auslese.

Fußgängeranzug, innen Blutabwaschbar, schweißfördernd, außen Gummiabriebfest, zur Wiederverwendung.

Rückspiegel in der Hand zu tragen. Rückstrahler auf 500m reflektierend. Ø 25 cm. Frontstrahler mit Reinigungsapparat für Verschmutzung durch spritzende "Kfzeterl", verformbare Schaumstoffkissen um Blechteile zu schützen.

Der Kopf ist ab; Frau, Kind, Oma, Oma, Mann kahl zu scheren und mit erneuerbarer Leuchtfarbe zu bestreichen, in 2 Farben, gestreift. Tritt- und rutschfeste Turnschuhe mit Streifen in fluoriszierenden Abstufungen täglich zu erneuern, aufklebbar.

Am besten ist als Anzugstoff Leder zu wählen, würde den Bayern passen, und die anderen tragen es sowieso. Die Knöpfe müßten flammabweisendes Hirschhorn sein. Trachtenvereine, -bücher zu Rate ziehen.

Herr Östergaard könnte für Homos besonders enge Anzüge herstellen (SHEIL). Gestreifte Anzüge für Durchgefallene mit Nummern auf dem Rücken, diese dürfen auch das Auto zu Fuß nicht verlassen. Geprüfte Fußgänger können gebeten werden, diese zu tragen (die Durchgefallenen).

Fürderhin wird es keine Gehsteige mehr geben, denn diese elitäre Minderheit kann bei ihrer Trainiertheit auch die Wände benutzen. Sie werden dann in Parks von Baum zu Baum springen können. Wenn sie genügend geübt haben, werden sie sicherlich auch Alleebäume benützen. Besonders schöne Bäume werden dann zu richtigen Treffs für Handgänger. Da wird es durch die Berührung von Autos möglich sein, die Hängenden herunterzuholen, die größeren Autos sind dazu besonders geeignet (Mercedes, BMW, Kapitän, Citroen). Beschädigungen werden durch vollkasko wiedergutmacht, usw.

Ein Pilsbedanke, oder ?

P's

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

17. ADAC - Rusel - Bergrennen

Mit den anderen 169 Fahrern begab sich auch der Verfasser auf den Weg nach Deggen Dorf, an den Start seiner motorsportlichen Karriere.

Bereits am Samstagabend wurde von vielen Fahrern ein inoffizielles Training auf nicht abgesperrter Strecke abgehalten, das gefährlicher war als das Rennen, trotz Regen im 1. Wertungslauf.

Am Renntag selbst wurde mein Höhenflug bereits im ersten Trainingslauf auf ein vernünftiges Maß zurechtgestutzt und der Fiat in einer Linkskurve an einer Leitplanke kaltyverformt.

Der 1. Trainingslauf brachte auch die inoffizielle Einstellung des alten, von Sepp Greger gehaltenen Bergrekords durch den Formel 3 Fahrer Joachim Dauer auf seinem Marco Toyota, den er im Rennen wiederholen konnte, zweimal unter der 2 Minuten-Grenze blieb und den Rekord auf 154,7 km/h schraubte.

Claus Oestreich, Johann Abt, Herrmann Neureuther und Toni Fischhaber waren die bekanntesten Namen im Programm.

Toni Spiegelsberger begeisterte die Zuschauer wiederum mit seiner beherzten Fahrweise und gewann die 2Liter Klasse auf dem Ex-Zacherl Kadett. Auch Herrmann Neureuther belegte den ersten Platz mit deutlichen 16 sec. Vorsprung auf seinem Gruppe 5 Porsche 911.

Hart gekämpft wurde bei den zweisitzigen Rennwagen über 1600 ccm, wobei Peter Stürtz aus Ebersberg auf seinem Chevron BMW mit 4:01,93 die Nase vorn hatte und Horst Deutsch (Freiburg) und Claus Oestreich (Neu-Isenburg) auf die Plätze 2 und 3 verwies.

Insgesamt war die Veranstaltung gut organisiert und zügig abgewickelt.

Wenn auch für den Verfasser noch kein Preis drin war, so wurde jedoch die Erfahrung gewonnen, daß es besser ist erst in den Wertungsläufen richtig anzuglücken, als bereits im Training das Rennen gewinnen zu wollen.

- TL-

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

Was war

Int. ADAC-Rallye Hunsrück 15./16.5.76

Kaufhold - Conrad	Opel Ascona 1600 SR	3.Kl.G	25.Ges.
Dr.Herrmann Chr.-(Werner)	Porsche Carrera	5.Kl.	19.Ges.
Wurmseher-Salat	BMW 2002 ti	9.Kl.S	40.Ges.
Herrmann W. - ?	Renault Alpine 310		ausgefallen
Hesse - (Jansen)	Simca Rallye 2		ausgefallen
Smolej - (Geistdörfer)	Opel Kadett GTE		ausgefallen

ADAC Slalom Bobingen 16.5.76

Gerold Josef	VW Käfer	KS
Wendt Hans	Fiat 128	ausgefallen

ADAC-Rallye Ulm 22.5.76

Appel- Feldmeier	Opel Ascona 1900	9.Kl.B
------------------	------------------	--------

Int. ADAC Rallye Hessen 27.-30.5.76

Smolej- (Geistdörfer)	Opel Kadett GTE	KS + GS
Schöllner-Scherer	Fiat 128	3.Kl.S
Herrmann W.-(Hübinger)	Porsche Carrera	3.Kl.S
Wurmanstätter-(Steil)	Peugeot 304	5.Kl.S
(Regelmann)-Scholz	BMW 2002 tii	8.Kl.S
Dr.Herrmann Chr.-(Borm)	Renault Alpine	11.Kl.B
Humpert-(Gruber)	Ford Escort	19.Kl.B

4. ADAC Ries Rallye 19.6.76

Gerber-Gerold	BMW 2002 ti	2.Kl.S	9.Ges.
Schöllner-Scherer	Fiat 128	6.Kl.B	
Appel-Ditscherlein	Opel Ascona 1900	7.Kl.S	
Dadlhuber-(Hagemann)	Lancia		ausgefallen
Abt-Balzer	Ford Escort		ausgefallen
Humpert-(Kuhn-Weiß)	Ford Escort		ausgefallen
Kaufhold-Conrad	Opel Ascona 1600 SR		ausgefallen
Hesse-Verlaan	Simca Rallye 2		ausgefallen

ADAC - RIOC - Rallye 25./26.6.76

Schöllner - Scherer	VW 1300	4. Kl. B
Verlaan - Wurmanstätter	Simca Rallye 2	ausgefallen
Gerber- Gerold	BMW 2002 ti	ausgefallen

Das könnte Sie interessieren

Nichtgenehmigungspflichtiger Sport

10.7. 76	MC Neuburg , Clubrallye (GP)
	Gau-Geschicklichkeitsturnier, PMC München
18.7. 76	Club-Ori MSC Straubing
	Gau-Geschicklichkeitsturnier AMC Bad Aibling
25.7. 76	Club-Slalom MSC Ingolstadt
15.8. 76	Gau-Geschicklichkeitsturnier MTC Bobingen
29.8. 76	Club-Slalom RG Rosenheim (GP) Süd-Ost
4.9. 76	Club-Ori MSC Schongau
5.9. 76	Club-Slalom MSC Ohlstadt
	Club-Slalom MSC Unterpfaffenhofen-Germering
11.9. 76	Club-Rallye Scuderia Magra (GP)
12.9. 76	Club-Slalom AMC Ebersberg (GP Mitte)
	Club-Slalom RC Hauzenberg (GP Ost)

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

Bereits am Freitagnachmittag fuhren wir nach Regensburg. Ab 16 Uhr mußten sich die Teilnehmer der RIOC-Rallye im PTL -Eckert-Berufsförderungswerk in Regenstau zu den Abnahmen einfinden. Die Papier- und technische Abnahme gingen reibungslos und schnell über die Bühne. Anschließend konnte man im PTL essen und trinken. Um 21³⁰ Uhr fand in der Mensa die Fahrerbesprechung statt, wobei die im Moment restlichen Unklarheiten beseitigt wurden. Ab 5 Uhr am Samstag gab es Frühstück, welches im Zimmerpreis von DM 20,-- pro Person (hätte leicht im Startgeld enthalten sein können - ebenso der Aufschrieb) inbegriffen war.

Um 6⁰¹ Uhr schickte man mit Startnummer 1 Demuth/Fischer auf Toyota Celica, Gruppe 2 auf die Strecke. Bekannte Leute, wie Mattig, Messmann, Härtl, Kuhlmann (späterer Gesamtsieger), Kurrle, Blank, Zanzinger, Kastenberger, Stock usw. waren mit am Start. Von der Scuderia konnten nach etlichen Ausfällen bei der Ries nur noch drei Teams teilnehmen, als da waren: Gerber/Gerold, Schöllner/Scherer und Verlaan/Wurmanstätter.

Nach einer kurzen Anfahstrecke zur WP 1 ging es gleich richtig los: sehr schöner Schotter, viele, viele Kurven, bergauf und bergab. Es war eine wahre Freude. In dieser WP kam schon das "Aus" für Gerber/Gerold. Sie ritten aus und kamen nicht mehr auf die Straße zurück, ohne das Auto zu verletzen. Bereits hier, wie bis zu ihrem Ausfall immer, waren Verlaan/Wurmanstätter auf dem Hesse-gesponzerten Simca mit Abstand Zeitschnellste in ihrer Klasse (Gruppe 2). WP 2 war ein wunderschöner Asphalttrudlkurs, der 2 1/2 mal zu fahren war. Auf dieser WP kassierten Schöllner/Scherer, auf ihrem neu erworbenen heißen Käfer ca. 20 Minuten durch einen unfreiwilligen Besuch im Graben. Auf der WP 4 (Truppenübungsplatz Bodenwöhr) parkte Demuth seine Celica im Unterholz. Nur ungefähr 1/3 dieser Prüfung war schön zu fahren, die anderen 2/3 waren brutaler Eisenbahnschotter mit Löchern und Bodenwellen.

In der WP 9 erwischte es unseren Simca. Das nachgefüllte Öl konnte unten genauso wieder aufgefangen werden. Anschließend besichtigten wir die WP-Neuburg und trafen zur allgemeinen Überraschung sehr viele ausgefallene Teilnehmer (59 Starter - nur 33 im Ziel). Eine WP mußte neutralisiert werden, da kein Krankenwagen anwesend war. Auf einigen anderen WP's war die Organisation schlecht, kein Funk, und zu wenig Streckenposten. Einige Funktionäre beklagten sich,

daß sie kein Programm erhalten hatten und auch von der Fahrtleitung niemand gesichtet wurde. Die Organisation war so schwach, daß der Zeitplan durcheinander geriet und 2 WP's zum Schluß nicht mehr gefahren werden konnten.

Als einzige vom Club erreichten Schöllner/Scherer das Ziel mit einem 4. Platz in der Klasse. Der Käfer sah allerdings so aus, daß mir, als Vorbesitzer die Tränen kamen.

Fazit: 400 km Strecke hätten auch genügt! Minimal- und Maximalzeit sollte man doch endlich 'mal vergessen (Kuchler - Fiat Abarth 124). Was früher mal gut war, muß es heute nicht mehr unbedingt sein!!

Seehund

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

ACHTUNG!

Bei amtll. Topo-Karten ab 10 Stück (gemischt) -- 20% Rabatt

Der Kommentar

Liebe Freunde,

leider muß ich heute über uns selbst schreiben, denn es geht im wahrsten Sinne des Wortes um die Existenz unserer Clubzeitschrift - des Report.

Wir dürfen ohne Überheblich zu werden hier auf die Bedeutung dieser Zeitschrift hinweisen: Sie ist eine der ältesten Clubzeitschriften im süddeutschen Raum, die sich ausschließlich mit dem aktiven Motorsport auseinandersetzt. Sie hat in nunmehr fast 50 Ausgaben mit einer durchschnittlichen Auflage von über 300 Exemplaren reinen Herzens für den Motorsport gekämpft - nicht immer mit vollem Erfolg; manchmal etwas aggressiv - zu aggressiv vielleicht für manchen; auch mal unsachlich, vielleicht sogar falsch informiert; aber doch von vielen gelesen, weit über den Rahmen unseres Clubs hinaus, sogar bis hinauf zu den Leuten, die das Sagen haben in der ONS, in der Industrie, im DSK.

Wir haben uns darüber hinaus immer bemüht eine gefällige äußere Form zu finden mit aktuellen Bildern und sauberem Druck; und auch das ist uns all die Jahre hindurch immer wieder gelungen - irgendwie. Aber jetzt stehen wir an einem Punkt, wo es einfach nicht mehr weiter geht, weil die Kosten die Möglichkeiten unseres 100 Mitglieder zählenden Clubs einfach überfordern.

Der Report kann nur weiterleben, wenn es uns gelingt, pro Jahr 1.600,-- DM durch Anzeigen flüssig zu machen.

Ich fordere deshalb alle Clubmitglieder und Leser dieser Zeitschrift herzlich aber mit großem Nachdruck auf: HELFEN SIE UNS, dadurch daß Sie in Ihrem Bekanntenkreis Inserenten auf unsere Zeitschrift aufmerksam machen.

In diesem Sinn - hoffentlich bis neulich

Ever Reiner Conrad

AUTOEDER Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 3147

Neu im Ford Capri Serie '76: Der kultivierte Schub des 2-Liter-Sechszylinders.

Der legendäre Ford 2-Liter-V6 mit 90 PS ist der serienmäßige Motor des neuen Capri im S-Tuning. Außerdem auf Wunsch gegen Mehrpreis 2.3-Liter (108 PS) und 3.0-Liter (138 PS).
Fahrwerk sportlich straff,

Gasdruck-Stoßdämpfer hinten, Hochgeschwindigkeits-Spoiler vorn, 5 1/2-Zoll-Alu-Felgen. Lederbezogenes Sportlenk-
rad, S-Sitze. Alle anderen Capri-Modelle kommen in der Serie '76 ebenfalls mit neuen Stärken. Ihr Ford-Händler sagt Ihnen alles über die Capri L, GL, Ghia und den neuen Capri S.



**AUTOHAUS
Diermeier**



Ford-Haupthändler u.
Rallye-Sporthändler

Autohaus Josef Diermeier KG

- Pasteurstraße 5, 8000 München 50 (Allach)
Fernruf Sa.-Nr. (0 89) 8 12 10 85
- Eversbuschstraße 138, 8000 München 50 (Allach)
Fernruf (0 89) 8 12 10 85
- Dachauer Str. 326, 8000 München 50 (Monsach)
Fernruf (0 89) 14 69 40



Das Zeichen der
Vernunft.