

Leistung



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

**Stadtsparkasse  
München**

über 100 mal im Stadtgebiet

**SCUDERIA**



**MÜNCHEN**  
im ADAC e. V.

4/77 53

# scuderia report



*Diese Rallye-Sprechanlage bietet zu einem fairen Preis das Optimum*

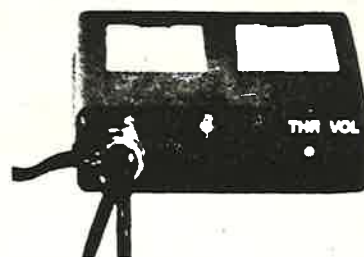
*für uns!  
Ich habe sie ausführlich getestet*

*Euer  
Reiner Conrad*



## TEVOG INTERCOM RALLYE 1

Die kleine Anlage mit regulierbarer Lautstärke ist wie alle Anlagen störungsfrei an das normale Bordnetz anzuschließen. Das Gerät ist übersteuerungsfest, das heißt, ein schreiender Co bringt die Sprechverbindung nicht zum Erliegen. Eine frequenzkompensierte Verstärkerregelung hält die Sprache auf dem manuell am Regelknopf vorgegebenen Sollwert.



## TEVOG INTERCOM RALLYE 2

Diese Anlage wird von einem Computer gesteuert. Außerdem verfügt sie über ein Zweikanal-Meßsystem. Das Mikrofon dient nicht nur zur Aufnahme der Sprache, sondern wird gleichzeitig als Meßsonde eingesetzt. Der erste Meßkanal ist für die Sprache, der zweite für die Geräuschmessung zuständig. Die Auswertung übernimmt dann ein Computer. Dadurch kann sich die Anlage blitzschnell auf den jeweiligen Sprecher einstellen, die Geräusche dämpfen und die Sprache klar wiedergeben. Die Sprachwiedergabe wird optimal und übersteuerungssicher ausgeglichen: die verbleibenden Restgeräusche werden in den Sprachpausen durch die Zurückschaltung auf „Ruhestellung“ ganz unterdrückt. Mit der ersten Sprachsilbe schaltet die Anlage sofort wieder voll ein. Die Lautstärke der Sprachwiedergabe wird automatisch an die Wageninnengeräusche angepaßt. Also bei Schotterfahrten oder hochdrehenden Motoren wird die Lautstärke selbständig an den hohen Geräuschpegel angepaßt. Bei Asphalt oder geringer Motordrehzahl senkt der Computer die Lautstärke. Die Hände bleiben somit für Wichtiges frei.



Technische Vertriebsorganisation GmbH  
Franz-Hals-Strasse 4, Postf. 7106 26  
8000 München 71, Telefon 089/797079  
Telex 5 212 500

Liebe Clubmitglieder,

das Gesellschaftsereignis des Clubs ist gelaufen und hat seine Spuren hinterlassen; verletzte Fußballspieler und magen- kranke Rausch(gold)engel.

Ich freue mich, daß Sie auch heuer so zahlreich erschienen sind und wünsche mir schon jetzt, daß Sie nächstes Jahr dem Fahr- leiter Jürgen Elberskirch die gleiche Freude bereiten.

Das nächste Ereignis, die Wies'n wirft bereits seine Schatten voraus:

### W I C H T I G !

Der Clubabend am 20. September 1977 fällt aus und wird auf den 27. September 1977, ab 15.00 Uhr auf die Wies'n verlegt, wo er wieder im Augustiner-Festzelt, Empore I stattfindet. Rege Beteiligung ist erwünscht, da wieder 60 Plätze reserviert sind!!

Für unsere, am 15. Oktober 1977 stattfindende Rallye werden noch dringend jede Menge Funktionäre gesucht.

Ich bitte Sie a l l e, den Club durch Ihre Hilfe zu unter- stützen. Jeder wird gebraucht, um die Veranstaltung reibungs- los durchführen zu können. Ich bitte Sie, diesem Aufruf unbedingt Folge zu leisten und diesen Tag einzuplanen!!

Gesonderte Einladungen werden rechtzeitig versandt.

Ihr

*Gerhard Verlaan*

Das Titelbild zeigt unsere Clubmitglieder Karl-Heinz Gerber und Andreas Wurmenstätter bei der Skoda-Rallye 1977.

## SCUDERIA MÜNCHEN

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

oder an die offiziellen Vertreter:

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

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

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten D I E N S T A G im Monat im Lokal "DIE SÄNGERWARTE, Ecke Pettenkofer-/St.Paul-Straße.  
Gut bürgerliche Küche - jede Menge Parkplätze

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

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

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH WILLKOMMEN

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

## ACHTUNG PREISAUSSCHREIBEN ACHTUNG PREISAUSSCHREIBEN ACHTUNG PREISAUS

### Motto: Humor im Motorsport

Sehr verehrte Clubmitglieder!

Sie haben als einzige Menschen dieser Welt die einmalige Gelegenheit den märchenhaftesten Super-Renner aller Zeiten kennenzulernen und dabei noch etwas zu verdienen.

Wie Sie aus dem nachfolgenden Inserat ersehen können hat sich seine Durchlaucht BAYERNHERZOG G.C.BEGTE schweren Herzens entschlossen seinen weltberühmten G O G G E R A R I vom Typ Superpronto GTSL 4.000 zu veräußern. Nur solche Menschen die dieses Fahrzeug erlebt haben können ermessen wie schmerzhaft seiner DURCHLAUCHT der Abschied fällt, von Beileidsbezeugungen bitten wir Abstand zu nehmen. Zur steten Erinnerung an das dynamische Monster wollen wir seiner DURCHLAUCHT einige, nämlich Ihre, Kunstsportskizzen anfertigen.

Ihre Aufgabe besteht nun darin das im Inserat näher beschriebene Fahrzeug in Form einer Schwarz-Weiss-Skizze darzustellen, Ihren darstellerischen Künsten entsprechend mit einem Maximum seiner sagenhaften Technik. Das Fahrzeug ist so zu skizzieren, daß eine Breitseite und die Frontpartie zu sehen sind. Es ist weiterhin zu beachten, daß die Luftansaug-Trichter der Vergaserbatterien am Vertikal-Motor über dem Dach in Fahrtrichtung zeigen. Bevor Sie an die gestellte Aufgabe gehen überlegen Sie bitte welchen Typ des Superpronto Sie darstellen wollen: Rallye-Slalom-Berg-Rundstrecken-oder Landstrecken-Ausführung! Das Fahrzeug ist in voller Aktion auf der Rennstrecke zu zeichnen.

Ihre Zeichnung wollen Sie bitte bis spätestens 30. September 1977 bei G.Verlaan einreichen. Die Ermittlung der Preisträger erfolgt durch eine Jury bestehend aus dem Konstrukteur des GOGGERARI sowie zwei Personen aus dem Vorstand. Die Bekanntgabe der Preisträger erfolgt am darauffolgenden Clubabend!

- |          |             |
|----------|-------------|
| 1. Preis | 1 Autom.    |
| 2. Preis | 1 Autom.    |
| 3. Preis | 1 Motorrad. |

Der letzte Preisträger erhält vom Konstrukteur einen kräftigen und von Herzen kommenden Händedruck!  
Teilnahmeberechtigt sind Mitglieder und Freunde der SCUDERIA MÜNCHEN; der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Wir wünschen Ihnen für die Lösung der gestellten Aufgabe viel Spaß und

viel Erfolg!

## ACHTUNG MOTORSPORTFANS !

Seine Durchlaucht

BAYERNHERZOG GEORG C. DER BEGTE

verkauft wegen Erreichung der äußersten Altersgrenze und auf-tretens einiger Materialfehler an seinem Körper schweren Herzens seinen bekannt schnellen und berühmten

ORIGINAL GRUPPE 1 - G O G G E R A R I

vom Typ Superpronto GTSL 4.000 an den meistbietenden Interessenten.

### Grundausrüstung:

**Motor:** Ferrari 12- Zyl. 4.000 ccm/ 400 KW mit Radial-Elastic-Lagerung senkrecht stehend auf der Hinterachse, einschl. Direktkoppelung mit dem Lenkrad, bei Kurvenfahrten neigt sich der Motorblock dem Lenkradeinschlag entsprechend mehr oder weniger stark in die Kurven-Innenseite.

**Karosserie:** Goggomobil in GFK mit Titanfaser-Verstärkung, Silberdampflackierung.

**Mix-Racingreifen** mit während der Fahrt stufenlos verstellbarer Profiltiefe, vom glatten Slick über verschiedene Regenprofile bis hin zum grobstolligen Geländeprofil einstellbar.

**Lager:** Alle Lagerungen im Fahrzeug kontaktfrei mittels Hochdruck-Gaspolster.

**Bordküche:** Tiefkühl-Behälter für alle gasförmigen, flüssigen und festen Lebensmittel. Feste Nahrung wird mittel verchromten Kunstbeisern speichelfrei vorgekaut, mit Vorkau-Elektronik zur Einstellung von Brockengrößen. Verpflegung ausreichend für 3 Renntage.

**Toilettentopf** in Flachausführung, unter dem Beifahrersitz kardanisch gelagert, mit Entleer-Automatik zur geruchfreien Beseitigung von Abfällen aller Art, einschl. zugfreiem Durchgang zu den Sitzflächen, erspart unnötige Zwangspausen unterwegs. Besonders gut für Formel 1 Piloten auf dem Nürburgring geeignet.

**Pfützenansaug-Düsen** beidseitig vor den Vorderrädern am Spoiler befestigt mit nachgeschaltetem Feuchtigkeits-Verdampfungs-Ölbrenner zur Erzielung vollkommen trockener Fahrspuren bei Regenfall, nur bis 30mm Pfützentiefe wirksam.

**Weck-O-Matic-Schalter** am Armaturenbrett, vom Piloten zu bedienen, gibt bei Einschaltung über die Stereo-Anlage wüste Beschimpfungen und Beleidigungen an den/die Insassen ab, beseitigt Ermüdungserscheinungen und macht hellwach, baut über die entstehende Wut starke Aggressionen auf. Mehrere Tonbänder mit Schimpfkanonaden zur Auswahl vorhanden, garantiert beste Wirkung durch Band Nr. 4: Wehnerrede vor dem Bundestag!

**Kühlerfigur:** Es kommt nur das Familienwappen des neuen Besitzers in Betracht.

### Sonderausstattung für Rallye - Piloten:

Stelzenfahrwerk in dauerelastischer Ausführung zum Durchwaten größerer Untiefen im Gelände.

**Sprung-O-Matic-Einrichtung** mit Landungsbremse zum Überhüpfen kurzer Querrinnen in der Fahrbahn.

**Schaumstoffbremse:** Bei Annäherung des Fahrzeuges an zufällig in Fahrtrichtung herumlungernde Bäume werden selbsttätig größere Mengen Schaumstoff aus der Frontpartie zum Schutz der Bäume ausgestoßen.

**Greifklammern** beidseitig unter den Scheinwerfern befestigt, beseitigen Gebüsch aller Größen im Gelände zur Erzielung des notwendigen freien Blickes durch blitzschnelles ausrupfen des Unkrautes.

**Druckluftkompressor**, bläst eventuell vorhandene und durch schnelle Fußgänger verursachte Staubwolken beiseite.

**Watsch-O-Matic-Vorrichtung** am oberen Ende der Beifahrer-Rücklehne, ohrfeigt beidseitig den Beifahrer auf Knopfdruck des Fahrers hin für den Fall daß der Franzer falsche Fahrweisungen oder sonstigen akustischen Schmarrn von sich gibt. Watsch'n - Zahl und Zuschlagkraft der eingebauten Kunstpfoten über handlichen Drehgriff durch den Piloten einstellbar.

**SAP (Schnüffel-Auto-Pilot)** findet Verwendung bei langen einsamen Nachtfahrten, während sich der Pilot der verdienten Ruhe oder sonstigem hingibt findet der SAP selbstständig den richtigen Weg. Über eine vorher auf der gesamten Fahrstrecke angebrachte Duftspur ( am besten mit Naphtalin-Kugeln) orientiert sich der SAP durch einen unter der Stoßstange befestigten Schnupperrüssel-Sensor und gibt die eintreffenden Duftsignale zur weiteren Verwertung an den SAP weiter.

**Bon-Bon-Matic**, vollautomatische Zuckerschleuder, mißt mit seiner Radar-Elektronik nicht nur die Fluchtgeschwindigkeit von Zuschauern am Wegesrand sondern auch deren Größe, bei Meßergebnissen bis zu einer Körperhöhe von 120 cm (also Kinder) wird dem Meßopfer ein Zuckerl nachgeschossen, dient zur Intensiv-Nachwuchs-Werbung für den Motorsport.

**Miez-O-Matic** in Verbindung mit dem SAP für den Piloten mit Beifahrerin. Bei Verwendung dieser Einrichtung wird der Schaltknopf der Watsch-O-Matic mittels Kunstgriff entfernt! Edle Erziehung und Gesinnung sowie vornehme Zurückhaltung verbieten dem Verkäufer die Angaben von technischen Einzelheiten !

### Sonderausstattung für den Slalom - Piloten:

**Greifklammern** beidseitig unter den Scheinwerfern befestigt, zur schnellen Aufnahme von verirrten Pylonen, Greifer zieht Pylone in das Vorderteil des Fahrzeuges, dort wird diese atomar zerkleinert und dann frei von Rückständen umweltfreundlich verbrannt. Vermeidet somit die ungerechte Auferlegung von Strafzeiten. Bitte nur einsetzen wenn der Veranstalter nicht fähig ist, einen guten Kurs abzustecken!

**Antikipp-O-Matic**, Dachausleger mit hydraulischem Drehkranz einschl. Außenbord-Stützrad, wird über elektronische Schwerpunkt-messung gesteuert, besonders gut für eng gesteckte (sogenannte Karnickel-Rennbahnen) Strecken geeignet.

### Sonderausstattung für den Berg - Piloten

**Video-Matic**, Kamera die an einem aus dem Kühlergrill ragenden und ca. 50 m langen Voreil-Ausleger befestigt ist, mit waagrechter vollautomatischer Kurven-Aussteuerung, dient dem Bergpiloten über einen im Amaturenbrett angebrachten Monitor zum Voraus-ahnen seiner Flugbahn hinter der nächsten Kurve, weiterer Vorteil: Voreil-Ausleger bringt Zielschranke der Zeitmessung rechtzeitig zur Auslösung. Wegen Parkverbotes auf den engen Bergstrecken

nur in Verbindung mit dem Toilettentopf zu empfehlen.

#### Sonderausstattung für den Rundstrecken - Piloten:

Greifklammern in Superausführung, elastisch gelagert, zur stoßfreien Aufnahme von auf der Fahrbahn stehenden Streckenposten, diese werden von den gepolsterten Greifklammern verletzungsfrei aufgenommen und mittels 90 Grad-Schwenkarm am Streckenrand abgestellt.

Kneif-O-Matic, zwei elektronische Blechscheren am Grill befestigt, zerschnitzeln vorausfahrenden Konkurrenten die Heckpartien wenn sich diese bei Ihrem Eintreffen nicht unverzüglich von der Idealinie entfernen, nur bei Konkurrenten aus dem Junior-Team oder berufsmäßigen Seitenspringern verwendbar.

#### Sonderausstattung für den Langstrecken - Piloten:

Einachsanhänger rennfertig in Daytona-Ausführung mit integriertem 1.000 ltr. Großtank, Seitenbeschriftung NETOZINTN ( für Auslands-Starts Aufkleber mit der Beschriftung INFLAMMABLE vorhanden), mit Mix-Reifen und Heck-Spoiler versehen, auf dem Tankdeckel schräg gestellter Groß-Schnorchel zur Spritversorgung aus der Luft mittels getunten Versorgungsjäger.

#### Allgemeine Angaben

Sämtliche Sonderausstattungen können beliebig ausgewechselt, wegge-lassen oder hinzugefügt werden. Alle Ausleger-Konstruktionen an der Karosse in wetterfester Scherengitter-Ausführung. Der GOGGERARI fährt ausnahmslos bei allen Veranstaltungen mit der Startnummer " 1 ", die Nummer ist mittels Golddampf-Lackierung an beiden Türen wischfest auflackiert.

Auskünfte technischer Art werden - nur bei schriftlicher Anfrage - durch das Sekretariat SD erteilt.

# AUTOEDER

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

## Alfa Romeo erreicht Rennsiege auch mit Serienwagen.

# Alfa Romeo

## Sicherheit der Serienfahrzeuge aus der Erfahrung unzähliger Rennsiege.



Alfetta 2000  
Das moderne Auto der Spitzenklasse

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

Samstags Notdienst

# AUTOEDER

Neuwagen Gebrauchtwagen Reparatur Tankstelle

# mazda

Jedem den seinen.

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

# mazda

### Mazda 1000/1300. Das robuste Alltags-Auto.

1,0 l/45 PS, 2- und 4-türig  
1,3 l/60 PS, 4-türig  
1,3 l/60 PS, 4-türig, Automatik

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

### Mazda 818. Die sparsame Familien-Limousine.

1,3 l/60 PS  
1,6 l/75 PS  
1,3 l/60 PS, Automatik

### Mazda 818. Das sparsame Sportcoupé.

1,3 l/60 PS  
1,6 l/75 PS

### Mazda 818. Der Großraum-Variabel.

### Mazda 616. Die große Familien-Limousine.

1,6 l/75 PS  
1,6 l/75 PS, Automatik

### Mazda 929. Die klassische Reiselimousine.

1,8 l/83 PS

### Mazda 929. Das sportlich-elegante Coupé.

### Mazda RX 5. Die 115-PS-Faszination.

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

Nichts fehlt mehr.

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

# AUTOEDER

## 24. RALLYE ACROPOLIS

Wenn man " IHN " sehen will muß man einige Strapazen auf sich nehmen und dann kann es noch passieren, daß man " IHN" doch nicht sieht, weil man einfach bei km 21 am Sprunghügel stand und nicht bei km 8 wo er seinen Abgang hatte. Und es war ein schwaches Aus für "IHN". Baum mittschiffs voll - Fahrer okay - Beifahrer Brustbein und Rippen gebrochen. Na ja, gesehen und gesprochen hab' ich "IHN" schon, aber nur am Strand der Asteria Bungalows, wo sie alle waren. Doch ich hätte "IHN" schon gerne fahren sehen, denn die anderen habe ich alle schon 'mal heizen sehen. Walter Röhrle meint, daß "ER" noch ein paar Autos wegschmeißt und dann wird er noch ruhiger, ja und dann ist "ER" der Chef.

Als Klaus Nagel (mit dem Flugzeug) und ich (mit dem Auto) am 25.5. in Athen eintrafen waren wir beide schon happy. Das Wetter war wunderbar, im Asteria Beach Hotel trafen wir die ersten Fahrer und unsere Freunde Jutta Fellbaum und Horst Rausch, die uns sofort unter ihre Fittiche nahmen. Um 1/2 4 Uhr stiegen wir nach ausgedehntem Abendessen und Besuch der Athener Altstadt in die wohltemperierten Betten.

Am Freitag machten wir Ortsbesichtigung auf dem 22 km langen Prolog. Eine Sprungkuppe, wo das griechische Fernsehen schon 7 elektr. Kameras für die Direktübertragung aufbaute schien uns am fotogensten.

Samstag: Abnahme im Industrieviertel von Athen. Wir bekamen alle Stars für Porträtaufnahmen vor die Kamera.

Sonntag Prolog: Als erste starteten die mit den höchsten Nummern, bis zur Nummer 40. 1 Stunde Pause, danach kommen die Stars, mit Nr. 1 Harry Källström (sprich Schällström). Bei den Privaten, von denen nicht alle fahren, legte Heidi Hetzer aus Berlin mit der sympatischen Idar-Obersteinerin Helga Bauer einen satten "Jump" hin, aber auch nur, weil sie die Kuppe nicht kannte. Die Herren die einfach alle Spitze sind kamen auch nicht alle, denn Fiat ließ, da sie 5 Wagen am Start hatten, um Serviceballungen zu vermeiden, Bacchelli und Andruet gar nicht starten. Beachtlich schnell und mit gutem Flug war die Nr. 17, ein EHT Ascona aus den 75er Beständen unterwegs. Über den Herrn Pesmazoglou, mit seinen aschfahlen Gesichtszügen und Gipshalskrause kann man 65 Seiten schreiben - für jedes Lebensjahr eine. Nun, sein Schwiegersohn "Sciroco" war etwas schneller auf dem Werks-Datsun. Doch vor dem griechischen Rallye-Opa, der fährt wie 25, hätte "ER" kommen müssen, Ari Vatanen, für den die Fotografen schon 10 Meter zurückgegangen sind. Doch er ist auf der Ölspur, die Hannu Mikkola hinter seiner Celica herzog, ausgerutscht.

Montag: Start in Athen

Als erster ging Björn Waldegaard von der Rampe, gefolgt von M. Alen, Ove Andersson, M. Verini, W. Röhrle, S. Lampinen, R. Clark, H. Källström, Andruet, Bacchelli, Mikkola. Als 56. starteten H. Rausch/J. Fellbaum, Startplatz 72 hatten H. Hetzer/H. Bauer.

Die Bayern N. Kollin/K. Rödel und Werner Brust/P. Emme fielen leider schon in der 1. Schleife Athen-Kalambaka aus. Beim Niki rissen die Radbolzen ab, was ihm noch nie vorher passiert war. Bei seinem Ausfall fand er sich am Ende der Prüfung in der Gesellschaft zweier weiterer Kadettfahrer. Ja und dann sagte da der Österreicher Sulc: "Hearst, da Opel is a Schaf, fahr ma an Lada." Bis zur Pause in Kalambaka waren auch 2 Fiat mit Bacchelli und Verini, sowie der Papst mit der Celica out. Mikkola führte 15 Sek. vor Björn.

Dienstag: Kalambaka - Kalambaka

Diese brutale Nachtschleife forderte wie immer ihre vielen Opfer. Mikkola - Differential. Ein paar Österreicher, ein paar Deutsche, Franzosen waren dann nicht mehr dabei. 66 Teams machten sich auf den Weg nach Athen. Die Reihung war Waldegaard, Clark, Källström, Lampinen, "Sciroco", Bertolo (Fiat 131), Moschous (Alfetta GT) und als 8. W. Röhrle. Der Lange hatte sich in der Nacht auf den 3. Platz vorgeschoben. Doch dann war ein richtiger Wackermann in der Straße und die Opel-Lenkung wollte nicht mehr so. Bei den knappen Zeiten warf ihn die Reperatur jedoch gleich wieder zurück. Von den Deutschen waren nur noch an 40. Stelle Gutzeit/Wittkowski auf Fiat 128 und Hense/Leutgeb auf Golf GTI an 45. Stelle.

Kalambaka - Athen

Viel tat sich auf dieser Etappe nicht mehr. Björn fuhr souverän, Röhrle fiel wegen Motorschaden aus. 49 Wagen erreichten Glyfada zur Übernachtungspause. Die Plätze 1-5 waren unverändert.

Nur mehr ein deutsches Team konnte sich am Mittwochabend auf den Weg rund um den Pelopones machen. Jedoch klagten Gutzeit/Wittkowski auch schon über viele Leiden ihres Fiat. Als lachender 14. startete Georg Fischer zur letzten Schleife. Er war der einzig übriggebliebene Österreicher und hatte die vollen Staatsmeisterschaftspunkte schon mit einer Hand fest im Griff. Durch eine Blitzaktion mittels Freund und Privatflugzeug und guter Verbindungen vom Flughafen Wien-Schwechat nach Glyfada konnten Achsschwinge für seinen Datsun 240 2 herbeigeschafft werden. Dem Datsun wurde dadurch wieder eine saubere Gangart verpaßt. "Jetzt trog i de Kraxn um an Pelopones ume" meinte er beim Start zur letzten Schlacht.

Von den 49 kamen nur noch 29 zurück ins Ziel. Für die Verbliebenen an der Spitze war es eine Pflichtübung ohne großen Kampf.

Sieg für Björn. 2. Platz für Clark, 3. Källström(Datsun) 4. Lampinen ( einziger 131), 5. "Sciroco"(Datsun), 6. J.P.Luc auf Citroen CX.

9 Deutsche waren am Start - keiner im Ziel.

18 Österreicher - nur einer am Ziel und der will jetzt auch noch Staatsmeister werden vor den Gelb-Schwarzen.

Der Letzte war übrigens nur 4 Stunden 53 Minuten und 36 Sekunden langsamer als Björn. Das Auto war eine 1200 Corolla Gruppe 1.

Chr. Fellingner



## Die 13

oder:

Ein unheimlich starker Abgang

Die Möglichkeit, viele, viele Punkte für das Sportabzeichen zu machen, schöne Erfolge von K.H.Gerber bei den vergangenen Ost-blockveranstaltungen und der Ehrgeiz, 1977 bei der Int.Skoda-Rallye anzukommen, nachdem ich 75 ausgefallen war veranlaßten mich, das Angebot des " wilden BMW-Treibers aus der Lohstraße" anzunehmen. Außerdem juckte es mich, auch 'mal einem "heißen Ofen" beizuschlafen, was mir in meiner bisherigen Laufbahn leider verwehrt blieb.

Nachdem Gerber bereits am Montag in die CSSR reiste, um einige Aufschriebe für die vielen WP's anzufertigen, fuhr ich im "heißen Peugeot" aus Zeitmangel erst am Donnerstag nach Mlada Boleslav nach. Am Freitagvormittag dann die im Osten übliche lasche Startabnahme( es ist eigentlich mehr ein "Ansehen" der Fahrzeuge durch die TK's) mit anschließend hermetisch abgeschlossenem parc fermé. Die anschließende Zeit wurde ausgiebig genutzt zur gemeinsamen Erstellung des Serviceplanes mit unseren Spitzenserviceleuten Hartwin und Michael, sowie zum Organisieren von neuen Barum-Schotterlatschen. Der obligatorische Rundkurs auf einem total gesperrten Autobahnkreuz am Stadtrand von Mlada Boleslav mit vielenTausenden zahlenden Zuschauern folgte am Nachmittag, wo ich feststellte, daß unser Autospitze vorbereitet war, wo aber auch der erste Schreck in Gestalt eines in unsere Fahrbahn schleudernden Porsche an meinen Nerven zerrte.

" In medias res" fing es dann am Abend. Eine 800 km Etappe mit 12 WP's und 60er bis 70er Schnitten ( bei nur 30 Minuten Karrenz) sollte die Spreu vom Weizen trennen. Nach der Devise:" Ankommen- dann bist du bei den Leuten" ließen wir die Sache vorsichtig angehen und waren erstaunt, als die anderen auch kaum schneller waren ( die dachten wohl ebenso). Abwechselnd schöne WP's und knappe Waldetappen sorgten für kurzweil im Wettbewerbsfahrzeug, weite Überführungen und ungenaue Karten für Hektik im Servicewagen. Die Erzgebirgsetappe im frühen Morgengrauen und eine irr knappe Etappe kurz vor der Zwangspause ließen keine Langeweile aufkommen und sorgten für diverse Minutenstrafen bei unseren Konkurrenten.

Die kurze Zwangspause nutzten wir, eine Mütze voll Schlaf zu nehmen. Pünktlich um 13.06 Uhr starteten wir, nach dem Zwischenklassement bis zur 8. WP an 13. Stelle im Gesamt liegend an 6. Startposition zur 2. Schleife. Hier begannen auch unsere eigenen Schriebe, das Wetter war nun auch trocken (im Gegensatz zur 1. Schleife) und es war Tag - also alles paßte für einen Angriff. Außerdem wußten wir, daß unsere härtesten Gegner mit gerissener Motoraufhängung kämpften bzw. bereits Minuten gefahren hatten.



Bereits einige km hinter Mlada Boleslav wartete die erste WP des 2. Abschnittes, die WP 13. Nach Eintragung unserer Startzeit stellte ich erstaunt fest, daß es 13.13 Uhr war und meinte scherzhaft zu Karl Heinz, ob dies schon gut sei. Es war keine Zeit zu einer Antwort, denn schon kam das Startzeichen und Gerber schoß los, daß es eine wahre Freude war. Es lief wunderbar auf unseren Racing, die Rechts 3 nach 500 m fast gerade optimal, ebenso die folgende Links 4 mit anschließender Linkskehre weit. Spitze auch das Beschleunigen durch das 4er-Geschlängel am Ortsrand und die überhöhte Rechts 3. Die folgende Links wäre auch sauber gegangen, hätten die Straßenbauer nicht noch am Tag vor der Veranstaltung neue Bordsteine (Gußbeton - ca. 1 t schwer) gesetzt und das ausgerechnet so in der Auslaufzone der Kurve, daß plötzlich 2m weniger Platz zur Verfügung

stand. Nachdem wir 2 solcher Boliden ausgegraben hatten und nach Dreher einen 3. stürzten streckte unser Weiß-Blauer alle viere von sich und verurteilte uns zum Zuschauen, welches zumindest noch bei den ersten ca. 20 vorbeikommenden Schnellen in verzweifelter Warnen bestand, da unser Auto genau in der Abschußzone stand. Als das Schlimmste vorbei war (bei den Wartburgs und Trabants) wurden die Nerven bei einem kühlen Blonden bzw. Cola mit gutem Schuß Rum beruhigt (einschl. örtlichem Feuerwehrhauptide, der nachher ganz schön glänzte).

Der Abtransport, der mittels 15 t LKW und Autokranwagen à la Schmidbauer erfolgte bleibt noch zu erwähnen, wie auch der Grenzübergang in Bayr. Eisenstein, als die CSSR-Grenzer meinten, Heinz dürfe nur mit seinem Auto wieder zurück in die Heimat. Doch nach längerem Aufenthalt und Bezahlung von einigen Kronen für "nicht ausführbare Reifen" ging's dann doch weiter, einem guten Frühstück auf heimatischem Boden entgegen.

Auch wenn es keine Punkte brachte, Spaß hat's gemacht und vielleicht klappt es 1978 beim 3. Versuch, die Skoda in Wertung zu beenden.

Wurmi

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

**SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS**  
**kreillerstr. 71**  
**tel. 435791**  
**auto service scherer**

DER ERSTE .....

Veranstalter, der Mut bewiesen hat.

Achim Warmbold wegen bewiesenem Besitzes von unerlaubtem Gebetbuch aus der Wertung genommen.

Was war geschehen?

In der Ausschreibung steht klipp und klar: wer mit Gebetbuch erwischt wird, fliegt 'raus!

Doch es stand auch, daß der Veranstalter gekennzeichnetes Papier ausgeben wird, damit sich der Teilnehmer Notizen machen könne. Und hier lag der Hund begraben. Verlangte man Papier, bekam man teilweise keines. So machte man sich halt auf sein eigenes Notizen. Ja - und diese wurden dann auch bei Christian Geistdörfer gefunden. Toyota stellte sich auf den Standpunkt, daß das rechtens ist. Achim verlangte selbst im Beisein von H.Wünsch Papier - und bekam keines.

Nun werden Schriftsachverständige prüfen ob die Aufzeichnungen im Wettbewerbstempo oder am Schreibtisch gemacht wurden.

Ich bin überzeugt, daß nicht nur Warmbold Schriebe vorher hatte. Inwieweit diese vollständig waren, bleibt dahin gestellt. Ich wünsche mir auch, daß es beim Ausschluß von Warmbold bleibt, und daß andere Veranstalter diesem Beispiel folgen. So könnte man unseren totkranken Sport in Deutschland doch noch ein paar Jahre am Leben erhalten.

C.F.



## OPEL MOTORSPORT WICKENHÄUSER



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

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

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

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

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

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

## Kadett GT/E.



1875 ccm, 105 PS  
Homologationsgewicht 851,5 kg  
Hinterachssperre 3 44 und 4 75  
Recaro-Sport- oder Rennsitze  
Mit optimaler Motoruberarbeitung  
ca. 20 PS Mehrleistung



## Wickenhäuser

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

## DIE RALLYE

### in Deutschland

Athen , 28.5.77

Meinungen über Rallyes in Deutschland werden geäußert. "Ich fahre nur eine, die Hunsrück, aber ich weiß noch nicht mit wem." Mehr habe ich über Rallyes in Deutschland nicht zu sagen. Horst Rausch fragt bei Jutta Fellbaum an: "Hab' ich einen Beifahrer für die Hunsrück?" Jutta: "Nein, Burkhard hat einen, weil ich schnell aufschreiben kann!" H.R.: "Ich hab auch einen, Christian, du kannst doch auch schnell schreiben." Somit war alles klar für das Wochenende im Juli. Um dem leidigen Problem der Zimmerüberbelegung aus dem Weg zu gehen nahmen wir einen Wohnwagen mit, den wir auf dem Parkplatz vor dem Merian Hotel abstellten. Eigentlich ärgerte ich mich ein wenig, daß ich die Rallye fahre und nicht zuschaue, denn wer hier am Start ist, den sieht man sonst nur bei einem WM-Lauf. 90 Ausländer aus 15 Nationen. Ari Vatanen, Stig Blomquist, Tony Pond (Donnerkeil TR 7) Lars Carlson, ... Nr. 1 klebte am weißen Porsche von W. Röhl der unter Bewerber H. Maracek startete. Der lange Walter hatte seit 3 Tagen die offizielle Freigabe der Gilbs. Wuschel-Walter humpelte am Donnerstagabend zur Papierabnahme. Völlig neu, er holte die Fahrtunterlagen, den Trainingspaß, kurz er machte die Aufgaben des Beifahrers recht ordentlich. Durch einen Treppensturz konnte er mit seinem rechten Haxn das Gaspedal nicht drücken, mußte darum bei Peter Max Hainbach mit dem rechten Sitz vorlieb nehmen. Opel hoffte, daß der junge Hesse dem Leader zu weiteren Punkten verhilft. Bei der Papierabnahme traf ich noch einige Leute, die man sonst auch nur höchstens als Zuschauer in Deutschland sieht.

Von der Scuderia waren noch Anderl mit Fritz Gerold, die Familie Kaufhold, M. Salat mit dem Scirocco-Treiber Kuhnt am Start. Trainiert haben wir von den 5 freigegebenen Prüfungen nur 2, die anderen schrieb ich von Jutta Fellbaum auf.

Freitagmorgen war man schnell durch die techn. Abnahme im Bilstein Werk, so daß man sich die Zeit zum Start mit Ratsch vertrieb. Nur Konrad Schmidt war etwas unruhig. Er hatte noch bevor die Rallye lief einen Protest gegen die Startnummer 58 seines Fahrers eingereicht. Peter Hermann ist neuerdings ONS-Fahrer und hätte 20 Nummern früher seinen richtigen Startplatz gehabt. Doch der Protest ging negativ aus. Hermann mußte hinter dem Team Hainbach/Smolej als 58. starten. Übrigens, der letzte gesetzte Fahrer war Franz Wittreich/E. Stobel (Toyota) mit der Nummer 80. Über unsere 84 konnte man sich nicht be-

klagen. Der Veranstalter hatte echt was für die Fahrer getan, denn vom Startplatz aus sah man die ersten 1,5 km der 1. Prüfung ein. Tja, und dann gings auch für uns los. Ganz ehrlich, ein bißchen Sorgen hatte ich schon, denn Horst ist sehr gute Beifahrer gewöhnt. Ich aber mit meinen halbjährlichen Einsätzen und seit 2 Jahren das erste Mal wieder in einem Gruppe II Auto. Doch schon nach den ersten Kilometern der SP 1 merkte ich, es geht, und jenes komische Magensausen war weg. Nach den ersten 3 Prüfungen hatten Röhl, Blomquist und mein Favorit Vatanen schon die Hunsrück-Bäume mit den Hintern der Autos gestreichelt. Das große Schrotten ging los. R. Petersen stellte seinen Porsche rechts etwas tiefer ab. Ein anderer Markengeführte leste das teure Gerät aufs Dach.

SP 4 war eine schöne, schnelle Prüfung. Kuppe voll, Links sehr schnell + Rechts sehr schnell + Kuppe voll usw. Es begann schon herrlich. Frau Doktor Herrmann verbog hier ihren Porsche, nachdem sie hinter einer Sprungkuppe die man so mit 200 überflog, den Carrera nicht mehr auf der schmalen Straße halten konnte. Ihr Gatte trieb einen 1500 Lada Gr. II, bei dem vor dem Start schon Probleme auftraten. Die Schrauber hatten einen kleinen Fehler im Getriebe eingebaut. Aber als der Meister probierte, merkte er sehr schnell: 1 Vorwärtsgang und 4 Rückwärtire sind nicht ideal.

Man dachte nun, da man 4 Prüfungen absolviert hatte, daß es jetzt nach Baumholder ginge. Aber denkste, es standen noch weitere 3 SP's außerhalb des Trü-Platzes an.

Dann fuhr man zum Appetitkriegen 5 km Baumholder um für die ausstehenden 50 km ein wenig warm zu werden. Danach standen gleich nochmal 50 km an. Als wir auf der Panzerplatte gerade in die WP einfahren wollten kam Achim heraus. Horst wechselte ein paar Worte mit ihm und orderte den Service P 7 aufzuziehen.

Nach 11 km Hurra kam der Patschn. Wechsel auf einen M+S. Die restlichen km waren eine recht unangenehme Fahrerei. Das war es für Freitag in Baumholder. Über Wäschertskaulen kleiner Kurs kam man nach Idar-Oberstein zurück.

Am nächsten Morgen wurde nach der Plazierung des Vortages gestartet. Inzwischen waren aber schon einige Favoriten ausgefallen. Walter Röhl und Wipi winkten uns in Baumholder zu. Ari, der Wilde hatte auch einen Platten, sodaß Reinhard Hainbach als erster am Samstag um sechs startete. Unser 42. Platz resultierte aus dem Reifenwechsel in Baumholder. Kaufi mit Frau war 6 Plätze hinter uns.

6 km vom Restart war auch gleich die erste Prüfung, auf der man gleich wieder warm wurde. Nach 4 Prüfungen kam man wieder zur Panzerplatte, wo 100 km als "Morgensruß" anstanden. Trotz der Versuche unseres Service war es bislang noch nicht möglich CN 36 Rotpunkt

von Pirelli zu ergattern, da alle Reifen für Smolej und W. Hauck, der mit H. Menne den zweiten Werks Kadett Gruppe I fuhr zurückgehalten wurden. Die 100 km wurden von uns ohne Ausritt abgespult.



Zu kritisieren gab es nur, daß ein Symbol im Buch nicht stimmte. Ich sagte ein T rechts an, die Pfeile aber zeigten nach links. Ein Dreher war unvermeidlich. Nachdem aber die Funktionäre, die dort standen uns in die Richtung der Pfeile wiesen, war es eindeutig, daß hier das Buch nicht stimmte. Hier war eigentlich das einzige Manko der Veranstaltung. Nachdem ich der Meinung bin, daß das Buch verbindlich ist - es können Pfeile auch umgefahren werden, also gar nicht mehr vorhanden sein - könnte man hier dem Veranstalter an den Kraren. Wehe, einer der Favoriten hätte in dieser Prüfung größere Probleme gehabt. Ich erinnere an die Hessen 76, wo Herr Linzen in ähnlicher Manier die Berufung gewonnen hat.

Nach einigen herrlichen Prüfungen in den Wäldern des Hunsrück und auch in Baumholder kam man zur Zuschauerspektakelprüfung. - Wäscherts-kaulen-. Hier wurden 6 Autos in 15 Sekunden Abstand gestartet. Schön, wenn man als erster dran ist, dann hat man wenigstens in der ersten der beiden Runden keinen Staub. Als Fünfter wenn man angefliegen kommt kann man nur hoffen, daß sich keiner gedreht hat, denn ich trieb Horst aufgrund des Aufschriebes zum absoluten Blindflug. Nach dieser Gaudiprüfung war man eigentlich schon in der Stimmung das Ziel anzusteuern. Doch des Wünschens Wunsch war es, nochmal

100 km in Baumholder zu arbeiten, bevor man den Ankunftssekt schlürfen kann. Im stark gelichteten Feld machten wir uns als 25. Auto auf die Reise. Das positive der Prüfung war, daß man die ersten 21 km schon 2mal als Einzelprüfung gefahren ist, also einen Aufschrieb hatte. Die restlichen 80 km hatte man auch schon 2mal absolviert. Hier hatte ich zwar keinen Schrieb angefertigt, doch es war noch gut im Gedächtnis meines Fahrers. Nach 18 km hatten wir den 1. Min. vor uns gestarteten Gruppe IV Kadett eingeholt. Aber plötzlich war die Kupplung im Arsch. Der 3. Gang, der drin war ging nicht mehr raus. Drückte Horst die Kupplung, rührte sich nichts mehr. Die 82 km, die noch vor uns lagen, wurden zur Qual. Es schwirrte in meinem Kopf. Dreimal bist du hier schon ausgefallen-heuer, schon so weit gekommen und jetzt das noch. Horst schien meine Gedanken über die Sprechanlage zu hören. Er beruhigte mich, daß das Ding bestimmt bis zum Schluß hielt. Es war eine Scheißfahrerei - in den schnellen Passagen nur 130 km/h und aus den Ecken raus wollte ich am liebsten mitlaufen. Doch wir hatten Glück und kamen ans Ende. Anders Ludwig Kuhn dessen Lenkung wieder brach, Schewe, der beim Überholen einen Hinkelstein mit dem linken Hinterrad küßte. Peter Brink, der durch seine schnelle aber durchaus nicht spektakuläre Fahrweise einen dritten Platz hielt, mußte nach 60 km mit Getriebedefekt den Parcours verlassen. Das hieß Maximalzeit + 50% für diese Prüfung. Aber alle, die hier ausgefallen sind bleiben in Wertung.

Nachdem wir nicht auskuppeln konnten stellte Horst am Ende der WP bei der DK den Motor ab. Nach einem kurzen Gespräch mit Ernst Appel und Raimund Thalmeier wollten wir - alle Strapazen schon vergessend - nur noch die 17 km nach Idar-Oberstein ins Ziel fahren. Doch der BMW wollte nicht mehr. Kein Benzindruck. Auch das Nachtanken brachte nichts. So bastelten wir halt noch, bis sich etwas Druck einstellte. Langsam zockelten wir ins Ziel. Geschafft! Nach 3 Anläufen das erste Mal in der Edelsteinstadt im Ziel. Die letzte WP brachte einige noch um eine gute Platzierung. Dem Anderl Wurmannstätter war der Service mit 2 Rädern nach Hause gefahren. Als sich der erste Platten einstellte wechselte er noch munter das Reserverad. Doch beim 2. Platten konnte er nur noch das platte Rad nach hinten wechseln. So blies er die restlichen 40 km durch Baumholder. Funkensprühend und krachend. Am Ende drehte sich nichts mehr. So baute er für die Rückfahrt ins Ziel wenigstens noch eine Felge drauf, die sich drehte. Stig Blomquist like erreichte er das Merian Hotel. Niki Kollin hatte schon am ersten Tag seinen Kadett wegen Bruchs des Getriebegehäuses abgestellt. So kamen von 5 gestarteten Scuderianern nur 3 ins Ziel. Ich will über die Veranstaltung eigentlich nur noch sagen, daß es

wirklich die einzige Rallye ist, die ich in Deutschland fahre. Schade ist nur, daß sich nach meiner Meinung bemüht ein WM-Prädikat zu bekommen, durch Überorganisation kleine Mängel einschlichen, die aber das positive Bild der Veranstaltung nicht beeinflussen. Wegen dieser Kleinigkeiten wird auch Achim Warmbold seine Berufung gewinnen.

Chr. Fellingner



**FUNK-TECHNIK-ELECTRONIC GMBH**

I H R C B - F A C H M A N N U N D F U N K P A R T N E R

Hier ein Auszug aus unserem Programm:

|                       |                                                |           |
|-----------------------|------------------------------------------------|-----------|
| <u>FT AM 2001</u>     | m. 12 Kanälen bestückt                         | DM 575.00 |
| <u>DNT 540 M</u>      | m. 12 Kanälen bestückt                         | DM 520.00 |
| <u>DNT COMB 1</u>     | m. 12 Kanälen bestückt<br>Autoradio integriert | DM 640.00 |
| <u>WALTHAM WT 200</u> | m. 2 Kanälen bestückt                          | DM 109.00 |

Quarze, Antennen und sämtliches Zubehör am Lager!

## Das könnte Sie interessieren

- 8. - 9.10.77 Sportliche Prüfungsfahrt Stuttgart
- 13. - 15.10.77 ÖASC - Rallye
- 15.10.77 ADAC-Rallye München
- 22. - 27.10.77 Rallye "Kohle und Stahl"
- 29.10.77 ADAC-ACL Herkomer Rallye
- 29. - 30.10.77 6.Tag der Hohenloher ADAC Sonderprüfungen
- 12. - 13.11.77 Int. 2. ADAC-Rallye Südbayern

## Nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen

- 2.10.77 Club Orientierungsfahrt MSC Ingolstadt
- 8.10.77 Club Rallye MSC Unterpfaffenhofen-Germering GP
- 9.10.77 Club Slalom MSC Pöttmes
- Club Slalom MC Wasserburg
- 15.10.77 Club Rallye MSC Fürstenzell
- Club Rallye AC Illertissen
- 16.10.77 Club Slalom MSC Straubing
- 22.10.77 Club Orientierungsfahrt MSC Isen GP
- 23.10.77 Club Rallye MC Kehlheim
- Club Slalom MSC Gleisental GP
- Club Slalom MSF Olching
- 29.10.77 Club Rallye RG Vöhringen
- 6.11.77 Club Slalom MSC 12 München
- 12.11.77 Club Rallye MSC Karlsfeld
- Club Rallye Scuderia Starnberger See



Funk Technik Electronic  
GmbH  
8 MÜNCHEN 70  
Zöggenstraße 1 Tel. 78 94 50



Funk Technik Electronic  
GmbH  
8 MÜNCHEN 70  
Zöggenstraße 1 Tel. 78 94 50



Funk Technik Electronic  
GmbH  
8 MÜNCHEN 70  
Zöggenstraße 1 Tel. 78 94 50



Funk Technik Electronic  
GmbH  
8 MÜNCHEN 70  
Zöggenstraße 1 Tel. 78 94 50

# Was war

## Volan-Rallye 27./28.5.77

Gerber- (Schmidt) BMW 2002 2.Kl. 13.Ges.

## Int. Rallye Campagnolo 1./2.7.77

(Tröndle) - Conrad Ford Escort ausgefallen

## Int. Skoda-Rallye 1.-3.7.77

Gerber-Wurmannstätter BMW 2002 ausgefallen

## Int. Rallye Vorderpfalz 2./3.7.77

(Sedlacek) - Hesse Simca R 2 7.Kl. S  
Smolej - (Menne) Opel Kadett GT/E ausgefallen

## ONS-ADAC-RGR-Inntal-Slalom 19.7.77

Schöttl Georg BMW 3.0 CSI 1. Kl.  
Brenner Angelika Audi 50 15.Kl. beste Dame  
Wendt Hans Fiat 128 ausgefallen

## Int. ADAC-Hunsrück-Rallye 22./23.7.77

Wurmannstätter - Gerold F. Peugeot 304 S 7.Kl. S  
Kaufhold - (Kaufhold) Opel GT/E 8.Kl. G 23.Ges.  
(Pausch) -Fellinger BMW 3.20 9.Kl. G 17.Ges.  
Herrmann W.- (-) Lada ausgefallen  
Kuhnt - Salat Scirocco ausgefallen  
Kollin - (Fischer) Opel GT/E ausgefallen  
Dr.Herrmann Chr. - (-) Porsche ausgefallen  
(Hainbach P.)- Smolej Opel GT/E ausgefallen

## NG-Veranstaltungen

### Club Slalom Karlsfeld 12.6.77

Schöttl Georg Lotus Elan 5.Kl.

### Club Slalom Schonrau 12.6.77

Schöttl Georg Lotus Elan 1.Kl. 1.Gruppe

### Club Slalom Geretsried 12.6.77

Schöttl Georg Lotus Elan ausgefallen

### Club Orientierungsfahrt MC Oberföhring 3.7.77

Krug-Eilert Audi 80 1. Ges.

## Club Slalom Gehörlosen AC 3.7.77

Schöttl Georg Lotus Elan  
Wendt Hans Fiat 128  
Sterr Karl Opel GT/E

## Club Slalom Gleisental 10.7.77

Schöttl Georg Lotus Elan 1.Kl. 1.Ges.

## Club Slalom Erding 17.7.77

Schöttl Georg Lotus Elan 2.Kl. 6.Ges.

## Club Slalom MC Rosenheim 17.7.77

Schöttl Georg Lotus Elan 1.Kl. 1.Ges.

## Gaudi-Rallye Scuderia München 16.7.77

Elberskirch - (Elberskirch) 4. Ges.  
Kollin - (Hillmer) 8. Ges.  
Ondrusch - Kolb 14. Ges.  
Freisler - (Matthes) 16. Ges.  
Eilert - ( - ) 19. Ges.  
Scharnowsky - Gerber 20. Ges.  
Scherer - (Scherer) 22. Ges.  
Brenner - Brenner 23. Ges.  
Naumann - Naumann 27. Ges.  
Feldmeier 28. Ges.  
Hesse - Hesse 31. Ges.  
Wenz - (Haubold) 34. Ges.  
Fellinger - ( - ) 38. Ges.  
Appel - (Elberskirch) 40. Ges.

## Club Slalom AC Ingolstadt 24.7.77

Schöttl Georg Lotus Elan 1. Kl.

## Club Slalom MSC Miesbach 24.7.77

Schöttl Georg Lotus Elan 1. Kl. 1. Ges.

# Der Kommentar

Liebe Freunde!

Schnell sein ist etwas Wunderschönes; und wenn man den eigenen Namen in den Ergebnislisten an exponierter Stelle lesen kann, dann ist das ein großartiges Erfolgserlebnis. Aber wenn Ihr nicht über diese private Lust hinaus ein bißchen weiter denkt, dann wird es bald damit vorbei sein, weil es keine Wettbewerbe mehr gibt.

Auch wenn es Euch langweilt, ich muß immer wieder einmal auf dieses Thema zurückkommen – diesmal aus einem ganz konkreten und brennenden Anlaß: Die Rallye München 1977 ist nunmehr, nach langwierigen und ernsthaften Diskussionen des Für und Wider, der Wens und Abers endgültig beschlossene Sache. Trotz aller behördlichen, organisatorischen und finanziellen Widrigkeiten ist die Mehrheit unseres Clubs der Meinung, daß wir diese wirklich nicht sehr dankbare Aufgabe auf uns nehmen sollen, weil wir gegenüber den Fahrern eine gewisse Verpflichtung haben, anspruchsvollen Sport zu bieten, wenn dazu nur halbwegs die Voraussetzungen gegeben sind.

Eine moderne Rallye (d.h. in unserem Fall fast 200 km Sonderprüfungen!) erfordert aber den Einsatz einer großen Anzahl motorsportlerfähiger Funktionäre. Und hier liegt der Hase im Pfeffer; denn es gibt leider unter uns sehr viele Egoisten, die zwar gerne selbst starten wollen, womöglich noch lauthals am Veranstalter herumkritteln, sich aber nie herablassen würden, selbst einmal einen DK-Stempel in die Hand zu nehmen.

Ich muß sagen, daß ich ein solches Verhalten nicht nur in hohem Grade unsportlich finde, sondern ausgesprochen dumm und uneinsichtig. Denn durch solche Leute werden die paar Idealisten, die viel Zeit und sogar ihr eigenes Geld für die Vorbereitung und Durchführung einer Rallye opfern, schließlich vergrault, und das Ende vom Lied ist, daß der Rallyesport eines Tages nicht an den behördlichen Pressionen zu Grunde geht sondern an der Uneinsichtigkeit der Rallyesportler.

Allerdings muß ich einräumen, daß von offizieller Seite auch wenig Einfluß in dieser Richtung auf die Fahrer ausgeübt wird. Weder die großen Automobilclubs noch die O.N.S. haben offenbar bis heute dieses wirklich brennende Problem erfaßt. Eine "Ewald-Kroth-Medaille" ist als Ansporn einfach zu wenig. Da mußten schon effektivere Maßnahmen kommen. Vielleicht könnte man für den Lizenzwerb eine Funktionärstätigkeit in gewissem Umfang zur Auflage machen.

Solche Möglichkeiten werden sich natürlich bis zu unserer Rallye am 15. Oktober nicht realisieren lassen. Deshalb kann ich nur auf Euer aller Einsicht hoffen.

Bis dann

*Euer Reiner Conrad*



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



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

# Krug tuning

## MÜNCHEN