



Club der Stadtparkasse München

Über die besonderen
Vorteile und Vergünstigungen,
die der -Club bietet,
informiert Ihr Euch am besten
in der Clubzeitung.

Holt Euch die neueste Ausgabe
bei der Stadtparkasse. Kostenlos.



Coupon

für eine
kostenlose
-Clubzeitschrift

Name: _____

Adresse: _____

SCUDERIA



MÜNCHEN

**Scuderia
REPORT**

5/6 ★ 87

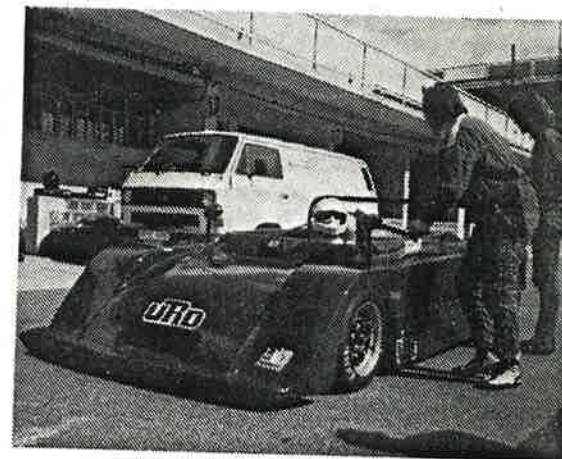
Liebe Clubmitglieder

Pokalläufe

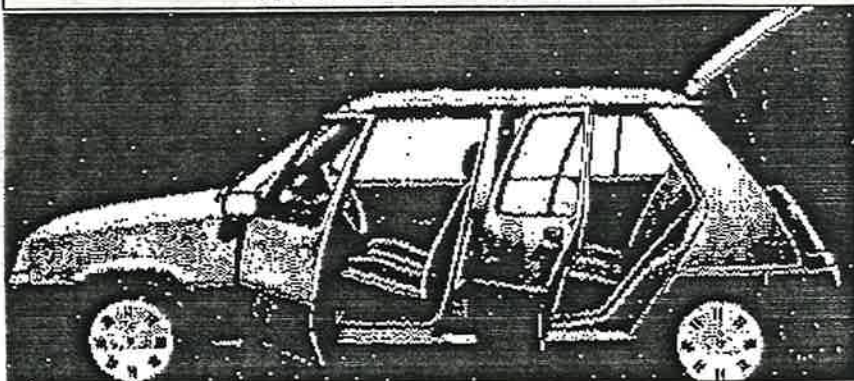
Was war

Oide Karrn in Corsica

(Drei Alte unterwegs)



Das aktuelle Freundschafts-Angebot
für Diesel-Freunde.



RENAULT VERTRETUNG
H.WIMMER-LIMESSTR.108-TEL.089 / 87 69 26

PETER SCHÖLLER

BÜROMASCHINEN
BÜROMÖBEL
DATENTECHNIK
MEISTERBETRIEB

SCHWEDENSTEINSTR.3
8000 MÜNCHEN 82
TEL.089 / 430 0 430

LIEBE CLUBMITGLIEDER!

Das Sportjahr neigt sich dem Ende zu und die Spannung im Clubpokal kocht sich zum Siedepunkt. So wie es aussieht, ähnlich der F1-WM entscheiden die Streichresultate.

Damit auch Sie Ihren Clubmeister würdig feiern können haben wir, wie letztes Jahr, die Weihnachtsfeier auf den Samstag, den 13. Dezember 1987, gelegt. Die Vorstandschaft plant diesen Tag ähnlich wie letztes Jahr zu begehen. Bitte finden Sie sich zu unserer Feier bis 18 Uhr ein. Es gibt wieder ein Kaltes- und Warmes Buffet, ebenso eine Tombola. Für das Essen müssen wir leider einen Unkostenbeitrag von DM 25,- erheben.

Die Feier, oder besser gesagt, die Preisverleihung für den Clubpokal findet wie üblich im Clublokal am 2. Dezember 1987 um 20,00 Uhr statt.

Bitte notieren Sie sich alle Termine und nehmen Sie auch zahlreich an den Veranstaltungen und Clubabenden teil.

Ihr Martin Krisam.

Was war

Öppinger Bergrennen:

E. Öppinger	1. Kl.	
M. Krisam jun.	1. Kl.	5 Gruppe

Auerberg Bergrennen:

E. Öppinger	2. Kl.	
M. Krisam jun.	1. Kl.	4. Gruppe
M. Krisam	1. Kl.	1. Gruppe

Alpentrophäe Salzburgring:

E. Öppinger	4. Kl.	
M. Krisam	1. Kl.	1. Gruppe

Apl - Bergpreis:

E. Öppinger	2. Kl.
-------------	--------

Langstrecken Pokal Nürburgring:

M. Anspann 3 x 1.Kl. 1 x ausgef
H. Göpfert 3 x ausgef. 1 x 8 Kl.

4. Lauf zum Clubpokal - Gaudi Rallye - 18.7.1987

1.	Axel Naumann	524 Punkte	25 Pkt.
	Ralph Naumann	524 Punkte	25 Pkt.
	Sieglinde Naumann	524 Punkte	25 Pkt.
4.	Fritz Gerold	547 Punkte	22 Pkt.
5.	Martin Krisam jun.	553 Punkte	21 Pkt.
6.	Bernhard Eilert	575 Punkte	20 Pkt.
7.	Martin Krisam	732 Punkte	19 Pkt.
8.	Jürgen Elberskirch	805 Punkte	18 Pkt.
	Christiane Herzog	805 Punkte	18 Pkt.
10.	Fritz Gendlgruber	864 Punkte	16 Pkt.
11.	Hildegard Verlaan	915 Punkte	15 Pkt.
12.	Herbert Wenz	973 Punkte	14 Pkt.
13.	Gunda Hesse	982 Punkte	13 Pkt.
14.	Karl-Heinz Gerber	1.044 Punkte	12 Pkt.
15.	Herbert Göpfert	1.110 Punkte	11 Pkt.
	Renate Göpfert	1.110 Punkte	11 Pkt.
17.	Jürgen Kaufhold	1.185 Punkte	10 Pkt.

Kart Turnier am 2.9.1987 5. Lauf Club-Pokal

1.	Fellinger	6.32.41	25
2.	Wurmseher	6.39.81	24
3.	Naumann A.	6.40.37	23
4.	Anspann	6.42.10	22
5.	Gerold F.	6.42.12	21
6.	Wimmer	6.42.30	20
7.	Göpfert Rob.	6.45.50	19
8.	Kolb	6.48.91	18
9.	Krisam	6.51.18	17
10.	Krisam jun.	6.51.24	16
11.	Thalmair	6.52.57	15
12.	Gendlgruber	6.56.32	14
13.	Elberskirch	6.58.68	13
14.	Wagner U.	7.00.06	
15.	Kaufhold	7.01.98	12
16.	Naumann S.	7.02.71	11
17.	Herzog	7.07.69	10
18.	Göpfert H.	7.11.04	9
19.	Göpfert R.	7.11.10	8
20.	Bartsch W.	7.13.11	7
21.	Wenz	7.15.09	6
22.	Franz H.	7.17.46	
23.	Bartsch	7.23.62	
24.	Franz P.	7.24.50	
25.	Gerold B.	7.37.63	
26.	Wurmseher G.	8.21.09	
27.	Wagner B.	9.12.65	
28.	Sterr	3.13.56	5

Ergebnisse: 6. Lauf zum Clubpokal

Berggeschicklichkeitssalom AC Dachau

25. Oktober 1987

1.	Herbert Göpfert	1.27.58	25 Punkte
2.	Axel Naumann	1.41.03	24 "
3.	Martin Krisam	1.41.77	23 "
4.	Renate Göpfert	1.43.82	22 "
5.	Jürgen Elberskirch	1.55.69	21 "
6.	Herbert Wenz	1.58.45	20 "
7.	Sieglinde Naumann	2.13.74	19 "
8.	Ralf Naumann	2.13.85	18 "
9.	Christiane Herzog	n.g.	1 "

Ergebnisse: 8. Lauf zum Clubpokal

14. November 1987

1.	Gerold / Wimmer	25 Punkte
2.	Krisam jun. / Summerer	24 "
3.	Naumann A. / Kolb	23 "
4.	Naumann S. / Naumann R.	22 "
5.	Elberskirch / Herzog	21 "
6.	Göpfert / Göpfert a.d.W.	3 "

Clubpokal 1987

1.	Axel Naumann	127 Punkte
2.	Martin Krisam jun.	126 Punkte
3.	Ralf Naumann	120 Punkte
4.	Sieglinde Naumann	117 Punkte
5.	Fritz Gerold	117 Punkte
6.	Jürgen Elberskirch	115 Punkte
7.	Herbert Göpfert	114 Punkte
8.	Christiane Herzog	100 Punkte
9.	Renate Göpfert	98 Punkte
10.	Martin Krisam	86 Punkte
11.	Johann Wimmer	47 Punkte
12.	Manfred Anspann	46 Punkte
13.	Jürgen Kaufhold	45 Punkte
14.	Wolfgang Kolb	44 Punkte
15.	Herbert Wenz	44 Punkte
16.	Fritz Gendlgruber	33 Punkte
17.	Christian Fellinger	26 Punkte
18.	Franz Wurmseher	25 Punkte
19.	Wolfgang Bartsch	25 Punkte
20.	Bernhard Eilert	21 Punkte
21.	Herbert Kleisinger	20 Punkte
22.	Raimund Thalmair	17 Punkte
23.	Hildegard Verlaan	16 Punkte
24.	Werner Reiter	15 Punkte
25.	Gunda Hesse	14 Punkte
26.	Karl-Heinz Gerber	13 Punkte
27.	Karl Sterr	7 Punkte

Die Sportmeisterschaft, das Leistungsabzeichen und das Punktesystem 1987

a) Sportmeisterschaft:

1. Für die Sportmeisterschaft werden die Erfolge des Sportjahres 1987 ab Eintritt in den Club gewertet. Beginn des Sportjahres ist der 1.12.86, Ende der 30.11.1987.
2. Für die Sportmeisterschaft können maximal 25 Erfolge angemeldet werden, pro Veranstaltung kann nur ein Ergebnis gewertet werden.
3. Es werden nur Veranstaltungen gewertet, bei denen unter Bewerber "Scuderia München" gestartet wurde.

b) Leistungsabzeichen:

1. Für das Leistungsabzeichen werden alle Erfolge ab Eintritt in den Club gewertet; Erfolge aus vergangenen Jahren können nachgereicht werden.

2. Das Leistungsabzeichen wird verliehen bei Erreichung von

100 Punkten	>	Bronze
250 Punkten	>	Silber
500 Punkten	>	Gold

Bei Erreichen von 1000 Punkten ist eine besondere Ehrung vorgesehen und zwar ein Abzeichen mit Brillanten und ein Geschenk nach Wahl des Bewerbers in Höhe von DM 150,--.

c) Punktesystem:

1. genehmigungspflichtige Veranstaltungen:

RUNDSTRECKENRENNEN :

Streckenlänge	1.P.	2.P.	3.P.	4.P.	5.P.	i.Wtg.	Teilnahme
über 500 km	36	24	18	12	9	6	4,5
über 300 km	24	16	12	9	6	4	3
über 100 km	18	12	9	6	4	3	2
über 50 km	12	8	6	4	3	-	1
bis 50 km	6	4	3	2	1,5	-	1

RENNSLALOMS UND AUTOCROSS INTERNATIONAL :

6	4	3	2	1,5	-	1
---	---	---	---	-----	---	---

LEISTUNGSPRÜFUNGEN, ZUVERLÄSSIGKEITSFAHRTEN

bis 300 km	12	8	6	4	3	2	1
über 300 km	18	12	9	6	4	3	2

SLALOMS UND SPRINTCROSS NATIONAL :

4	3	2	1,5	1	-	1
---	---	---	-----	---	---	---

BERGRENNEN :

Streckenlänge	1.P.	2.P.	3.P.	4.P.	5.P.	i.Wtg.	Teilnahme
über 10 km	12	8	6	4	3	-	2
über 6 km	6	4	3	2	1,5	-	1
1 km - 6 km	4	3	2	-	-	-	1

RALLYES :

Streckenlänge oder WP-KM	1.P. Gold	2.P. Silber	3.P. Bronze	4.P.	5.P.	i.Wtg.	Teilnahme
über 2000 km od. 250 km WP	30	22	16	10	-	7	4
über 1000 km od. 120 km WP	25	18	14	8	-	6	3
über 400 km od. 60 km WP	20	15	10	7	-	5	2
über 200 km od. 30 km WP	10	8	6	-	-	-	1
über 100 km od. 15 km WP	7	5	3	-	-	-	1

2. Orientierungs- und Findigkeitsfahrten sowie nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen:

20 % der gestarteten Teilnehmer	>	4 Punkte
25 % der gestarteten Teilnehmer	>	3 Punkte (= bis 45 %)
30 % der gestarteten Teilnehmer	>	2 Punkte (= bis 75 %)
Teilnahme o. Ausfall	>	1 Punkt
Klassen- o. Gesamtsieg zusätzlich	>	1 Punkt

d) Sonderpunkte:

Teilnahme an einem WM-Lauf im Ausland	>	5 Punkte zusätzlich
Teilnahme an einem EM-Lauf im Ausland	>	3 Punkte zusätzlich

Rallye:	Fahrtleiter	>	8 Punkte
	Fahrtsekretär	>	8 Punkte
	WP-Leiter	>	8 Punkte
	sonst. Funktionär	>	5 Punkte
ONS-Slalom:	Rennleiter	>	5 Punkte
	Rennsekretär	>	5 Punkte
	sonst. Funktionär	>	5 Punkte
Orientierungsfahrt	Fahrtleiter	>	5 Punkte
NG-Slalom	Rennleiter	>	5 Punkte
	Sekretär	>	5 Punkte
	sonst. Funktionär	>	3 Punkte
sonst. Veranstaltungen	Ausrichter	>	5 Punkte
(Gaudi-Fahrt, Fahrerlehrgang usw.)	Sekretär	>	5 Punkte
	sonst. Funktionär	>	3 Punkte

Voraussetzung für die Zuteilung von Punkten nach vorgenannter Tabelle ist, daß j e d e r Bewerber bei der ONS-genehmigungspflichtigen Veranstaltung oder dafür 1 x bei NG-Veranstaltungen als Funktionär tätig ist.

Ist dies aus einem wichtigen Grund nicht möglich (z.B. Krankheit) muß ein geeigneter Ersatzmann oder Ersatzfrau gestellt werden.

Bei Bewerbern, die in den entsprechenden Meisterschaftsbewerben Aussicht auf Erfolg durch Erreichung eines vorderen Platzes haben, kann die Vorstandschaft eine Sonderregelung treffen.

Jeder Bewerber um die Clubmeisterschaft ist persönlich dafür verantwortlich, daß seine erzielten Erfolge anhand von offiziellen Ergebnislisten nachweisen kann. Ansonsten können keine Punkte vergeben werden.

Außerdem zählen für die Punkteverteilung nur Funktionärs- und Ausrichtertätigkeiten, die bei eigenen Clubveranstaltungen oder vom Club ausgerichteten WP'S bei anderen Veranstaltungen getätigt wurden. Diese Veranstaltungen werden jedem Clubmitglied mitgeteilt.

SCUDERIA MÜNCHEN E.V.
im ADAC

gez. 1. Vorsitzender



DREI ALTE UNTERWEGS.

Zwei Personen leicht gesetzteren Alters und ein nichtmehr taufrisches Automobil wollten wieder einmal Rallye fahren. Angesteckt durch die immer staerker werdende Oldtimer-Szene erstand Peter Krieglsteiner einen Porsche 356 SC. Der dritte Alte war bald gefunden - Juergen Kaufhold -.

Die Veranstaltung, fuer welche sich die Drei fanden hiess "10000 Virages des Corse". Nach Angaben des Veranstalters sollten wir auf den Original-Strecken der Korsika-Rallye einen 42 km/h Schnitt fahren. Wobei natuerlich auf Korsika sowieso jede Strasse irgendwann mal von der Rallye gefahren wurde. Es sollte also eine Reprise der Rallye-Korsika werden. Eingeladen waren dann auch Fahrzeuge vom Beginn der Korsika-Rallye bis zur Jetzt-Zeit. Am Start, er war in Marseille in der Abfertigungshalle der Faehre nach Korsika, erschienen auch fast 50 Fahrzeuge. Renault 4 CV, Daf Marathon, AC Bristol, Austin Healy, Renault Gordine, Renault Alpine in allen Ausfuehrungen, Ferrari 308 GTS, Porsche Carrera 356 A und 356 B, Jaguar E, Alfa Romeo Giulia, Lancia Fulvia HF, Fiat 131 Abarth und als Kroenung Peugeot 205 16 Jumbo gefahren von Jean Pierre Nicholas.

Angekommen in Bastia, nach einer gemuetlichen Nacht an Bord der Faehre, ging es gleich los. Die erste Tagesetappe fuehrte von Bastia nach Norden ueber einen kleinen Pass zur Westkueste der Insel. Am Durchgangskontrollpunkt erwartete uns ein kleines Fruehstueck. Dann gings auf die erste Original WP. Linker Hand den Berg hinauf rechter Hand steil ins Meer hinab. Der Fahrer hatte tuechtig was zu tun, der Beifahrer wurde nicht so gefordert, er genoss die Landschaft.

Die Aufgaben fuer die Beifahrer bestand nur darin, die vorgegebene Startzeit einzuhalten. An der ZK am Mittag gab es keine Schwierigkeiten wir hatten wie alle anderen genuegend Vorzeit im Chez Walter. Einer der typischen Rallye-Treffs in Korsika.

Der 2. Teil der Etappe fuehrte uns von Chez Walter in den Sueden. Von der Kuestenstrasse fuehrte uns die Rallyestrecke wieder ueber kleinste Strassen rauf und runter hin und her durch die Berge Korsikas. Das Streckenbuch und Karten von Korsika vereinfachten die Navigation sehr stark. So konnte ich die Kastanienwaelder geniessen, inclusive der typisch korsischen Strassenbenutzer, den freilaufenden halbwildten Hausschweinen, die liessen sich durch nichts und niemanden stoeren, auch nicht durch die Rallye.



Die Strassen verfuehrten Peter zu flotter Gangart, so dass wir im letzten Teil der Strecke das Zeitnehmer-Team ueberholten. Also mussten wir an der ZK wieder warten. Zudem brachte uns das einen Tadel des Veranstalters ein. Wir sollten doch bitte nicht ganz so schnell fahren.

Ein opulentes Nacht Mahl, an dem natuerlich der ganze Rallyetross teilnahm beendete den 1. Tag.



Am naechsten Morgen stand die 2.te Etappe von Bastia nach Ajaccio auf dem Plan. Diese Etappe wieder ueber schoenste Rallyestrassen brachte für ein zweites deutsches Team das beruehmte a ha-Erlebnis. Das Team Kueke mit einem Porsche 356 B Super 90 Cabriolet. Zu Hause hatten Sie das Fahrzeug mit Racingreifen aufgeruestet. Ohne jede Erfahrung mit Racingreifen hatten sie auf den holprigen Teerstrassen ihre liebe Muehe.

Bei dem Versuch unserer flotten Gangart zu folgen, kamen sie in einer Kurve auf einer feuchten Stelle ins rutschen. Sie fuhren in den Hang hinauf dabei brach der Achsschenkel-Bolzen. Durch die blockierende Lenkung rutschte das Fahrzeug in Richtung Abhang, Meer. Doch einer der typischen dichten Buesche verhinderte den Abflug ins Meer. Das nachfolgende Jaguar Team zog den Porsche wieder auf die Strasse.

Nachdem wir weiter mussten ueber herrliche Strassen nach Ajaccio, bekamen wir die Nachricht, dass der Servicewagen der Rallye dem deutschen Team helfen konnte.



In Ajaccio angekommen wechselte ich die Bremsbelaege - die Kurven forderten ihren Tribut -. Noch waehrend des Service kam das 2. deutsche Team ins Ziel. Der Service hatte aus einer Schraube und einer Roehre einen neuen Achsschenkelbolzen gebaut. Wobei natuerlich sofort die Frage aufgeworfen wurde, ob denn dieses Teil noch historisch korrekt sei.



An diesem Tag war dann auch die alles entscheidende Sonderpruefung angesetzt. Natuerlich nach einem opulenten Abendmahl. Am Hafen von Ajaccio hatte die Fahrtleitung einen 300 m Slalom ausgesteckt. 150 m geradeaus, Kurve rechts, 50 m gerade, Hakel links-rechts und dann ins Ziel. In unserer Altersklasse war der Schnellste der AC Bristol und wir Zweite.

Der Bristol hatte aber auf der Strecke ein paar Minuten gefangen, so dass die Ausgangslage fuer uns klar war. 0 Minuten auf der Strecke und Zweite im Slalom, im Gesamten ca. der 7. Platz im Slalom. Im Slalom war zur Ueberraschung nicht der Peugeot 205/16 von J.P. Nicholas der schnellste, sondern der Ferrari 308 GTS uebringens ein Original Fahrzeug von Le Mans. Nun hiess es auf der 3.ten Etappe nur ins Ziel zu kommen. Es ging von Ajaccio nach Allene und Quenza. Eine Strecke die ueber 2 Paesse fuehrte 1300 und 1400 m hoch. Mittagspause war in Quenza. Nach einem weiteren



Riesenbuffet erwartete uns dann eine 86 km lange Kurven-Orgie bergauf und bergab. Auch hier viel Zeit fuer den Beifahrer die schoene Landschaft zu bewundern.

Viel zu schnell erreichten wir die DK und dann das Ziel in Ajaccio. Im Hotel gab es eine tolle Siegerehrung. Jeder bekam einen oder mehrere Pokale je nach dem, wie Ernst er die ZK genommen hatte. Wir hatten unseren Erfolg und gewannen unsere Klasse.

Auf dem Faehrschiff am naechsten Tag nach Marseille wartete dann auf den Fahrtleiter eine Ueberraschung. Die Teilnehmer hatten eine kleine korsische Sau (Schweinderl) besorgt und im Servicewagen versteckt. Das Ferkel wurde dann dem Fahrtleiter unter viel Gelaechter uebergeben. Sie soll nicht geschlachtet werden sondern auf einem Bauernhof die Legenden von korsischen Schweinen und Rallyefahrern weitergeben.

Das Fazit des Beifahrers: Eine wunderbare Woche mit wunderschoenen alten Autos auf einer wunderschoenen Rallye Insel namens KORSIKA.



Würth-Super-Cup 1987

Nach einem 2. Platz zum Auftakt der Serie in Hockenheim, ließ man an der Noris Dieter Heinzelmann aus sportlichen Gründen und auch wegen der etwas vertrackten Situation mit dem WM-Status, dieses Rennen nicht ans Steuer.

8 Tage später am Hockenheim-Ring war es unserem Dieter scheinbar etwas zu heiß; obwohl er eigentlich im Training schon die Basis für einen 2. Platz wieder gelegt hatte. Nach zweimaligen mysteriösen Aufschlägen der Fahrertür reichte es nur zu Platz Vier.

Mit einem fast taufrischem Auto fing man in Diepholz an, nachdem die Brands Hatch-Schäden in 14 Tagen á 12 Stunden ausgebügelt wurden. Bis zur Pace-Car Phase war Dieter Heinzelmann auch noch flott unterwegs und hielt krampfhaft den 4. Platz inne. Gleich nach der ersten Runde nach der Unterbrechung feuerte er dann den URD in einer

Schikane zu heftig gegen die Fahrbahnbegrenzung. Vorderachse krumm - Ausfall!

Zum letzten Lauf, ging man dann wieder mit sehr gemischten Gefühlen, auf dem Nürburg-Ring. Denn gleich am Montag nach dem Super-Cup-Lauf wollte man natürlich nicht unbedingt nur Schrott nach Japan verladen. Auch hier, im Super-Cup, entwickelte sich der Nürburg-Ring zu einem Spritfresser. Mittlerweile haben wir das Problem etwas besser im Griff, hinzu kommt, daß unser Fahrer sehr spritschonend fuhr. Was ihm aber nichts half.

Zu den Problemen in den letzten Runden kam noch ein gebrochener Schaltfinger. Modifikationen aus dem Silverstone-Trouble haben aber dazu geführt, daß man nun wenigstens noch einen Gang relativ schnell von außen einlegen konnte. So kam dieses Rennen mit seinem 3. Endrang noch zu einem veröhnlichen Ende.

Alles hat ein Ende

Auch die Prototypen-WM 1987 fand ihr Ende. Und wie sollte es schon anders sein, vorzeitig nach Absage des Sprintrennen von Nishi-Sendai, in Fuyi (Japan).

Nach dem Glück und den Erfolgen in der ersten Hälfte der Serie ging es zum Ende nicht mehr ganz so flott voran.

Am Noris-Ring konnte man mit der Vorstellung unserer Autos noch zufrieden sein; wenn auch als Ergebnis ein Ausfall 2 Runden vor Schluß des ersten Laufes, an dritter Stelle liegend, nur herauskam. Ausfallursache war ein gebrochenes Teller- und Kegelrad, ein typischer Noris-Ring-Schaden durch die holprige Strecke und die brutalen Beschleunigungsphasen hervorgerufen. Ähnliche Schäden erlitt auch Jaguar und das Team Brun.

Immer noch trotz Auslassens des 2. ten Rennens von Le-Mans waren wir an 3. Stelle in der C2-WM-Wertung.

Mit viel Aufwand und Hoffnung gingen wir dann nach Brands-Hatch, wo sich mit Sean Walker ein zahlungskräftiger und ebenso schneller Mann aus England als dritter Fahrer, sich zu uns gesellte. Bei nur 6 Startern in der C1-Klasse fanden wir uns auf dem 6. Startplatz der C2' wieder, wobei diesmal 21 C2-Fahrzeuge sich dem Starter stellten. Gleich vom Start weg ging Helmut Mundas die Sache recht frisch an und war nach 2 Runden an 3. Stelle in der Klasse bzw. am 8. Platz im Gesamtklassement, um dann aus der 3. Runde mit erheblicher Verspätung und ziemlicher demoliierter Front zu den Boxen zu kommen. Mit 7 Runden Rückstand nahmen wir dann mit gedämpftem Optimismus das Rennen wieder auf. Nachdem Sean Walker auch nicht mehr seinen Turn voll zu Ende fahren konnte, weil ein Tog-Zweisitzer eben doch leichter bewegt werden kann, als ein C2 mit fast 800 kg-Eigengewicht und er konditionelle Schwierigkeiten bekam, setzten wir alle unsere Hoffnungen auf Rudi Seher. Es ließ sich auch ganz gut an und zur Halbzeit waren wir schon wieder an 4. Stelle, als dann in der 83. Runde ein gewaltiger Abflug in Druids unserem Vorhaben weitere Punkte zu sammeln ein abruptes Ende gesetzt wurde.

Als nächstes stand dann im WM-Kalender das 1000 km-Rennen auf dem Nürburg-Ring. Nach einem hektischen Training, mit viel probieren und einstellen, verstellen und rückbauen standen wir am 7. Startplatz. Das Rennen selbst fand dann bestimmt seinen Platz in den Jahrbüchern des Motorsports als ein überaus spannendes Rennen; besonders zum Ende hin. Anhand der Rundenzeiten war allen klar, daß man knapp die volle Distanz wird schaffen können in der vorgeschriebenen Zeit von 6 Stunden; regnen hätte es sowieso nicht dürfen. Nach einem Spritkrimi ersten Ranges fielen in den letzten Runden einige Favoriten ihrem Verbrauch zum Opfer. Durch ein gerissenes Gasseil, zur Mitte des Rennens, waren wir nicht in diese verzwickte Lage gekommen. Unsere vorherberechnete Rundenzahl reichte für den letzten Liter Treibstoff dann noch zum 4. Platz, noch vor einigen C1-Teilnehmern.

Der große Hammer kam dann am Abfahrtstermin nach Spa-Francorchamps. Beide Fahrer sahen sich außerstande, das von Ihnen geforderte Budget aufzubringen. Da man in kurzer Zeit keine qualifizierten Fahrer mehr auftreiben konnte, Leute mit Geld waren schon etliche da, und wir keine Fahrschule gerade auf diesen so schnellen und überaus schwierigen Kurs eröffnen wollten, entschloß sich das Team nicht anzutreten und für die Japan-Reise zu sparen. Nach Japan fuhr man ohne große Ambitionen. Eine schöne Reise sollte es dann schon werden, halt. Das Land der aufgehenden Sonne empfing die Teams mit einem Wolkenbruch am Donnerstag und Freitag vor dem Rennen. Die Sonne schien erst als der URD C 81/2 mit 5 Std.-Km-Plus als schnellstes C2-Fahrzeug gemessen wurde; das wußte man allerdings schon seit Silverstone und Noris-Ring. Mit einer gebrochenen Getriebehauptwelle fielen wir dann auch schon rechtzeitig am 3. Platz liegend aus.

Weit entfernt von unseren Wünschen stehen wir am Ende mit einem bescheidenen 5. WM-Rang da und hoffen in Kyalami und Cape-Town bei den beiden letzten Rennen in Südafrika wenigstens noch gut auszusehen. Eventuell wird man 1988 wieder mit neuem Material antreten.