

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

GG

Buch- und Verlagsdruckerei

GEBRÜDER GIEHRL

8 München 22, Kaulbachstraße 51 a

Telefon 08 11 / 33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN

im ADAC e. V.

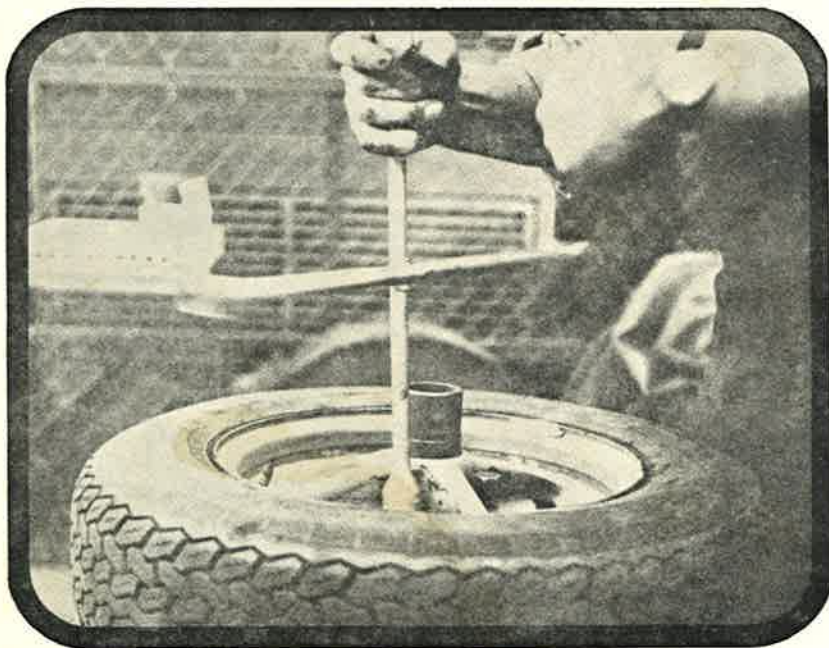
scuderia report



22

5.73

Die Qualifizierten



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

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

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

Mai '73

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, jetzt haben es auch unsere Clubmitglieder Jürgen Freisler und Bernhard Eilert geschafft, ihren ersten Rallye-Gesamtsieg nach Hause zu fahren. Die erste ADAC-Metz-Fernseh-Rallye in Stein bei Nürnberg brachte ihnen den großen Erfolg. Das Titelbild zeigt die beiden auf dem Weg zum Sieg.

Ein großer Erfolg war aber für den Club auch der tadellose Ablauf des ONS-Meisterschafts-Slalom auf dem Salzburgring am 1. Mai. Dem Rennleiter und seinen vielen Helfern gebührt Dank und Anerkennung genauso wie den Teilnehmern, die durch ihr sehr diszipliniertes Verhalten mitgeholfen haben, den strammen zeitlichen Ablauf zu sichern.

Dank den Scuderianern und ihren Freunden auch dafür, daß sie bereits zwölf Tage später wieder so zahlreiche Funktionärs-tätigkeit übernehmen, um für die RALLYE MÜNCHEN eine präzise Streckenorganisation zu bieten.

Mit dieser Hoffnung wollen wir die Starter der RALLYE MÜNCHEN am 13. Mai 1973 herzlich willkommen heißen und ihnen die Daumen drücken, daß sie so unbeschadet ins Ziel kommen, wie sie den Start verlassen haben und daß sie ihre Erwartungen, die sie in die Veranstaltung gesetzt haben, erfüllt sehen.

Ihr

SCUDERIA REPORT

Hans-Joachim Heide-Verlaan

Wenn's um Reifen geht **FABRICIUS**

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

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

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

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

Die Weltelite fährt Goodyear.



Die kleine Meisterschaft

2. Lauf am 14. 4. 73 in Lauingen

Die enttäuschende Starterzahl von 41 Unermüden stellte sich dem Veranstalter zur Mini-Rallye in Lauingen.

Streckenbuch und fünf Topokopien für die Orientierungsetappen sowie vier SE's sollten die Entscheidung bringen. Leider mußte die 5. SE, eine 10 km lange Orientierungs-SE, wegen des am nächsten Tag anstehenden Fußmarsches kurzfristig abgesagt werden. Hier hätte sich bestimmt am Ergebnis noch etwas ändern können.

Kritik:

— Nicht pünktlich erfolgte der Aushang, und vor allem gab es zwischen den Aushängen der einzelnen Klassen Pausen bis zu 20 Minuten.

+ Der zukunftsweisende Stil einer 200 km Rallye.

3. Lauf am 28. 4. 73 in München

Start zur Rallye Petit des AC Bavaria war, in der Restaurant-schwachen Gegend, die Ozonlosen Wickenhäuser-Etagen. Der Hauptstart wurde in das 45 km entfernte Schöffelching verlegt, so hatte der Veranstalter mit den ersten 25% Rallyekilometern keinerlei Auswertungsarbeiten. Von dort führte die Strecke über 5 SE's und einer sehr entscheidenden Orientierungsetappe über 32 km nach Topokopie in 30 min ins Ziel nach Unterfinsing.

Kritik:

— 2 der 5 SE's waren wertlos, da die Zeiten von allen Teilnehmern gehalten wurden.

+ wenig Ortsberührung und gute Organisation werden auch im nächsten Jahr für ein gutes Starterfeld sorgen.

Punktstand nach 3 Läufen:

1. Westenkirchner / Neubauer
Landsberg
33 Punkte

2. Pest / Denzborn
AC Bavaria
32 Punkte

3. Jeschelnik / Zech
SFG Trostberg
24 Punkte

4. Appel / Humpert
Scuderia München
24 Punkte

Sind Rallyefahrer dumm?

Fall 1: Geheimhaltung

Geheimhaltung ist schwer. Das weiß jeder Fahrleiter, der schon einmal eine geheime Veranstaltung organisiert hat. Dank intensiver Bemühungen des Veranstalters wußte bei der RIOC-Rallye nicht einmal der deutsche Meister im Auskundschaften etwas Definitives. Der von ihm feilgebotene Aufschrieb war fast nicht das Papier wert, auf dem er geschrieben war.

Um so befremdlicher wirkt es, wenn zwei Clubmitgliederteams des Veranstalters eine sehr intime Streckenkenntnis an den Tag legen. Einer der beiden Fahrer gab seine Knowledge in einem privaten Gespräch preis. Vorher, an einem SE-Start demonstrierte er dem erstaunten Publikum sein umfassendes Wissen, indem er von der „geheimen“ SE eine genaue Beschreibung aus dem Gedächtnis (I) abgab.

Das andere Clubmitglied wurde von einigen erfahrenen Scuderianern beobachtet, wie er an der SE 3 (Münchsmünster) eine Kurve fuhr. Da diese Kurve nicht einsehbar war und nach einer langen Geraden lag, bremsten alle herunter — bis auf den besagten Fahrer. Er ging die Linkskurve „voll“ an, was sich Spitzenfahrer und alte Füchse nicht trauten. Die Ecke war voll zu fahren — aber nur, wenn man die Stelle genau kannte.

Es wäre doch wohl sehr bedauerlich, wenn im nördlichen Bereich unseres Gau's sich langsam jene Zustände einbürgern, die wir in den letzten Jahren im Gau Nordbayern mit Erfolg kritisier-
ten.

Fall 2: Zeitplan

Sicher sind jetzt alle froh, wegen der Sportabzeichenpunkte, daß sie keine 700 km-, sondern eine 1200 km-Rallye gefahren sind. Im Nachhinein erscheint sogar die Höhe des Nenngeldes gerechtfertigt. Aber was soll das Versteckspiel, wenn die Länge schon von Anfang an auf 1200 km geplant und — Sie werden es nicht für möglich halten — die Siegerehrung für Sonntag vormittag vorgesehen war.

Wenn Sie das Deckblatt von Ausschreibung und Programm anschauen, werden Sie feststellen, daß die Veranstaltung vom 6. — 8. April 1973 dauerte. Der 8. April ist der Sonntag. Auf Seite 13 steht unter Teil II Nr. 1: Siegerehrung und Preisverteilung: 7. 4. 73 24.00 Uhr. Eine Spitzfindigkeit? Wo war dann der versprochene Zwischenaushang vor dem 2. Fahrtabschnitt? Und bei Eintreffen am Ziel (gegen 21.00 Uhr) wurde nach verlässlicher Auskunft gerade die dritte SE ausgewertet. Sie glauben immer noch nicht an Vorausplanung? Dann sagen Sie mir bitte, warum der Veranstalter (laut Auskunft des Personals) das gesamte Hotel einschließlich Bungalows auch für die Nacht zum 8. April gebucht und bezahlt hat? Sicher wohl auch für die 67 Teams aus dem bayerischen Raum, Serviceleute zuzüglich.

Wenn schon die Behörden mit der Länge der Veranstaltung hintergangen werden, dann sollte zumindestens den Teilnehmern reiner Wein eingesehen werden. Es könnte doch sein, daß der Eine oder Andere am Sonntag seinem Ehe- oder Ehefrau für die Abwesenheit am Freitag und Samstag einen Schaufensterbummel versprochen hat oder?
B. Eilert

Kennen Sie die Martha?

Nenngeld 70,— DM, Streckenlänge 850 km, 9 Sonderprüfungen auf Schotterstraßen, Bordbuch durch Veranstalter, am Start und an Zwangspause kostenlose Betankung des Wettbewerbsfahrzeuges, in der Zwangspause Essen für beide Fahrer (wirkliches Essen, keine Würstchen oder Bundeswehrverpflegung). Sie sind sicher mit mir einer Meinung: paradiesische Rallyezustände. Einen Haken hatte die Sache allerdings: Die angetretene Konkurrenz bei diesem ersten Lauf zum Mitropa-Cup 1973 der Int. Martha Gold Pokal Rallye. Aus Italien allein kamen 11 Teams, angeführt von Ballestrerie samt Adjutanten vom Team Lancia Marlboro. Fiat Turin entsandte Verini auf Fiat Abarth Spider 124. Jolly Club Milano war mit allein 4 Wagen vertreten. Dazu kam die erste österreichische Garnitur (die zweite startete bei der parallel laufenden nationalen Martha-Rallye) mit z. B. Herbert Grünsteidl auf BMW 2002, Klaus Russling/Porsche Carrera, die Käfertreter aus Salzburg mit Wittmann, Fischer und dem zurückgekehrten Sohn Günther Janger (es läuft und läuft eben nur auf VW). Als Draufgabe schickte der Wiener Opel Tuner Annessiden Schweden Gunnar Blomquist ins Rennen.

Das deutsche Kontingent war zwar zahlenmäßig dem italienischen ebenbürtig, Sieganwärter war allerdings nur das Team Knorr/Pitz (Carrera), am Ende auch beste Deutsche auf Rang 7. Weitere bekannte Teams: Rack-Porsche, Altenheimer-Porsche, Schweiger-BMW. Sehr stark vertreten war die Scuderia:

Herrmann / Herrmann	VW Mahag
Seegerer / (Gestrich)	Alfa Guilia Gr. I
(Oliv) / Thalmair	BMW 2002

gingen nach Überwindung von kleinen bis großen Hindernissen erwartungsfroh an den Start. Für unseren Klein-Janger fand die erste Sonderprüfung bereits am Irschenberg statt, als der Mahagkäfer unbedingt den Schleppgilb

überholen wollte. Bei den anschließenden Restaurierungsarbeiten am VW erschienen die Diebalds und langten kräftig zu.

Winfried startete also bereits etwas angeschlagen. Nach 200 „Einführungskilometer“ wurde die erste SP in Angriff genommen: die erste von neun herrlichen Schotterprüfungen. Die Prüfungen waren allerdings oft nur aus dem Frontfenster nett anzuschauen, bei einem Blick aus dem Seitenfenster wurde es einem manchmal flau zumute. Auf der dritten SP begruben Oliv/Thalmair ihre Hoffnungen auf einen oder gar zwei Mitropacuppunkte aus der Gruppenwertung in einem Schneehaufen. Erst 40 derbe Bauernfäuste machten den Weiß-Blauen wieder flott (im Gegensatz zur Safari allerdings ohne Trinkgeld). Nach Hälfte der Strecke brachte eine 65 min. Etappe mit angegebenen 60 km und wirklichen 73 km die Stimmung bei manchen Teams an die jeweiligen Endpunkte des Thermometers. Speziell die Teams, die hier noch Service durchführten, hatten an der ZK nicht viel Freude. Mittlerweile hatte man sich schön eingefahren und geigte entsprechend durch Oberösterreich. Hierbei half noch der Umstand, daß die Rallye vom Polizeimotorsportclub Wien durchgeführt wurde.

Kurz vor dem Ziel in Wien wurde die bekannte SP Schwarzensee in Angriff genommen. Hier trieb Winfried den Käfer mit gerissenem Keilriemen zu einer phantastischen Zeit, und legte damit zugleich den letzten Grundstein für einen sehr guten fünften Klassenrang hinter den Salzburg-Käfern. Die beiden anderen Scuderia-Teams wurden durch eine Goldmedaille für Strecke Null entschädigt.

Falls Sie 1974 eine sehr gut organisierte Rallye mit Naturstraßen (nicht Autocross) fahren wollen, würde ich mir die Martha bereits heute vormerken.

R. Thalmair



Aber Scudi, fahr halt Kurzrallys. Die sind preiswert und haben manchmal genauso viele und genauso schöne SE's wie die großen Rallys.

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

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

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

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

.....
name vorname clubzugehörigkeit
.....
PLZ ort straße

Der Beitrag von DM ist beigefügt in bar / Briefmarken

exklusiv für Report exklusiv für Report exklusiv für

In zähen Verhandlungen ist es gelungen, die Druckrechte für den folgenden Artikel von „cars and car conversions“ der führenden britischen Tuning-Fachzeitschrift zu erwerben. Bei genauer Beachtung der nachstehenden Richtlinien sollte es Ihnen gelingen, noch für die Saison 73 ein absolutes Spitzenauto zur Verfügung zu haben. Hier also die wortgetreue Übersetzung exklusiv im „report“, speziell für Sie:

„Im heutigen harten Wettbewerb kommt es darauf an, neuartige Lösungen zu finden, an die die Colin's, Enzo's und Dr. Ferry's nicht gedacht haben. Um mit Chassis und Karosserie zu beginnen: Gewichtseinsparung ist alles! Beachten Sie dabei zwei Grundregeln:

1. Alles, was klappert, kann entfernt werden.
2. In alles, was nicht klappert, können Löcher gebohrt werden.

Vergessen Sie dabei aber nicht, die betreffenden Löcher paarweise anzubringen. Dies hat den Vorteil, daß bei nasser Strecke das Wasser, das zum einen Loch hereinströmt, zum anderen wieder hinausfließt. Ob Sie genug Löcher gebohrt haben, ist ganz einfach nachzuprüfen: Setzen Sie Ihre Freundin ins Auto — wenn sich dabei das Chassis leicht durchbiegt, liegen Sie richtig. Bei der Radaufhängung empfehlen sich radikale Änderungen: 4 einzelne Aufhängungen für jedes Rad kosten Gewicht und sind defektanfälliger. Wir empfehlen Ihnen deshalb, die Räder starr anzubringen und stattdessen den Fahrersitz an doppelten Dreieckslenkern aufzuhängen. Neben der Gewichtsersparnis erreichen Sie damit eine deutliche Verringerung der Seitenneigung Ihres Wagens.

Nun zum Tuning des Motors: Testen Sie zunächst die Kompression. Dies geht am leichtesten, wenn Sie Ihren Zeigefinger durch ein Kerzenloch stecken und sodann den Motor anlassen: Strahlt anschließend Ihre Fingerspitze in zarter Rotglut, so sind Zündung und Verbrennung in Ordnung. Schießt Ihr Finger aus dem Kerzenloch, so hat Ihr Motor eine ausreichende Kompression. Kommt Ihr Zeigefinger aus dem Auspuffsystem wieder zum Vorschein, sollten Sie sich ein Handbuch über einarmiges Fahren besorgen.

Sehr zu empfehlen ist ein Umbau auf Trockensumpfschmierung, zumal dies sehr einfach zu bewerkstelligen ist: Entfernen Sie die Ölablaßschraube und widmen Sie sich Ihrer Freundin — spätestens nach 15 Minuten wird der Ölsumpf Ihres Wagens trocken sein. Das dabei über Räder und Reifen fließende Öl hat außerdem den Vorteil, den Rollwiderstand deutlich herabzusetzen.

Daß Mittelmotorwagen im Wettbewerb überlegen sind, ist nichts neues; neu ist aber unsere Empfehlung, den Motor in den Tank zu verlegen. Der Wegfall von Benzinpumpe und Vergasern erspart Gewicht, außerdem heizen die heißen Auspuffgase das Benzin vor und ermöglichen so eine verbesserte Verbrennung.

Zum Abschluß zu den Bremsen: Der wahre Experte entfernt das Bremssystem völlig und benützt für evtl. nötig werdende Verzögerungen den vor ihm liegenden Wagen. Diese Methode ist aus zwei Gründen besonders empfehlenswert: Erstens machen Sie in den Anbremszonen enorm Boden gut. Zweitens beeinträchtigt dieses Verfahren in manchen Fällen die Konzentration des vor Ihnen liegenden Fahrers. Die Beobachtung von einigen Tourenwagenrennen wird Ihnen ausreichend Anschauungsunterricht für diese Technik geben.

Sollten Sie jedoch unnötigerweise auf den Einbau von Bremsen beharren, so müssen Sie lernen, Anbremspunkte festzulegen. Die konventionelle Methode benutzt hierzu Streckenmarkierungen o. ä. Unsere Methode ist einfacher: Bringen Sie zwei Markierungen an Lenkrad und Armaturenbrett an, die sich bei Geradeausfahrt decken. Weichen diese Markierungen dann voneinander ab, so wissen Sie, daß Sie sich in einer Kurve befinden und bremsen müssen.“

Anmerkung: Lizenzgebühren für die Übernahme der Tuning-Anleitung sind an den Übersetzer zu richten. Der Verfasser hofft, mit Igor über Regionalvertretung für Sowjetrepubliken erfolgreich zu verhandeln.

Viel Erfolg bei der Arbeit wünscht Ihnen

Heinz Schreiber

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

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

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

auto-sport-scherer-münchen

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

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit
und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

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

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

**Geh't um BOSCH
geh zu MEINBURK**

Rallye „Auf Wiedersehen“

Der AUTOMOBILCLUB GÖGGINGEN EV IM ADAC, 89 Augsburg, Ziegeleistr. 24, hat seine für den 26. 5. 1973 (traditionsreiche) 12. Schwaben-Rallye mit Schreiben vom 14. 2. 1973 an den Gausportleiter wie folgt abgesagt:

Sehr geehrter Herr Lyding!

Aus dem Rundschreiben vom 29. 1. 1973 entnehmen wir, daß ab 1. 1. 1973 erlaubnispflichtige motorsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen und Plätzen während der Nachtzeit nicht mehr zugelassen werden dürfen.

Dieses Verbot zwingt uns leider, die auf den 26. 5. anberaumte 12. Schwaben-Rallye Göggingen abzusetzen. Wir bedauern diese, für uns notwendige Entscheidung außerordentlich und sehen uns veranlaßt, Ihnen kurz die Gründe hierfür darzulegen:

Unser Club hat früher die Schwaben-Rallye, die damals noch unter dem Namen „Rund um Mittelschwaben“ veranstaltet wurde, ursprünglich bei Tag durchgeführt. Die Fahrt muß aus organisatorischen Gründen an einem Wochenende durchgeführt werden. Bereits seit langer Zeit mußten wir uns wegen der Zunahme des Verkehr gerade an den Wochenenden dazu entschließen, die Fahrt vollständig auf die Nachtzeit zu verlegen.

Diese Maßnahme entsprach damals auch den Vorstellungen des ADAC, die in verschiedenen Sportleitertagungen entwickelt wurden.

Es befremdet uns außerordentlich, daß nunmehr Regelungen ergehen, die diesen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Wir können uns leider auch des Eindrucks nicht erwehren, daß der ADAC hier gegen die Vorstellungen der Behörden nicht in genügendem Maße opponiert hat. Es liegt doch auf der Hand, daß die Durchführung einer Zuverlässigkeitsfahrt auf öffentlichen Straßen im Wochenendverkehr einfach nicht vertretbar erscheint. Die Fahrt von den größeren Straßen weg auf Feld- und Waldwege zu verlegen, scheint uns auch keine befriedigende Lösung; denn Wanderer und Spaziergänger erwarten wohl mit Recht, daß sie bei ihren Ausflügen nicht gerade mit einer Zuverlässigkeitsfahrt konfrontiert werden. Es kann also nicht im Sinne des ADAC liegen, Motorsportveranstaltungen ausgerechnet zu solchen

Zeitpunkten durchzuführen, in denen sich alle anderen Verkehrsteilnehmer zwangsläufig über die Sportveranstaltung ärgern müssen.

Wir befürchten darüber hinaus, daß die Durchführung einer Rallye bei Tageslicht wegen des stärkeren Verkehrs ein ganz erhebliches Sicherheitsrisiko bringt. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Benützung von Feld- und Waldwegen zur Nachtzeit den Rallye-Fahrern praktisch uneingeschränkt möglich war; bei einer Benützung der gleichen Wege am Tage ist mit allen möglichen Hindernissen zu rechnen, die organisatorisch — mit einem zumutbaren Aufwand — überhaupt nicht gemeistert werden können. Ein unwilliger Landwirt könnte eine ganze Fahrt blockieren.

Wir glauben, daß wir Ihnen, sehr geehrter Herr Lyding, mit diesen Darlegungen kaum etwas Neues sagen; vermutlich finden Sie sich mit der behördlichen Anordnung nur deshalb ab, weil Sie hoffen, durch die Durchführung der Zuverlässigkeitsfahrt am Tage diese Anordnungen ad absurdum zu führen. Wir sehen Ihre Haltung ein, bitten aber auch um Verständnis dafür, daß ein kleiner Ortsclub nicht in der Lage ist, unter den gegebenen Verhältnissen das erhebliche Sicherheits- und Kostenrisiko, das nunmehr mit einer solchen Fahrt verbunden wäre, zu tragen.

Wir bitten um Mitteilung, ob diese Form der Absage der Veranstaltung genügt oder ob noch weitere Stellen verständigt werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Alois Weis jun.
Sportleiter

H. Meidert
1. Vorsitzender

Der Argumentation des Augsburger Clubs können wir uns nur anschließen. Auch der Sportleiter der Rallye-München mußte seine erste Strecke für nicht durchführbar erklären und damit fallen lassen, weil Tag- und Nacht-Wege eben unterschiedlich sind.

Wir haben einen Verwaltungsfachmann im Club, der hat das ganze Nachtfahrverbot geprüft und festgestellt, hier ist vieles im unklaren. Das Gesetz besagt, es bedarf für Motorsportveranstaltungen zwischen 22.00 und 6.00 der besonderen Genehmigung. Und diese besondere Genehmigung wird nun durch Ministerialentschließung der unteren Verwaltung verboten.

Fortsetzung Seite 17

**Das neue
FIAT 128 Sport Coupé
erwartet Sie
bei uns!**



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

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

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

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

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



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

ADAC - Slalom - München

Der Wettergott bescherte der Scuderia München am 1. Mai auf dem Salzburg-Ring einen echt heißen Motorsporttag. Der als vierter Lauf um die ONS-Slalom-Meisterschaft ausgeschriebene SLALOM MÜNCHEN war mit 110 Nennungen überraschend stark besucht. Man hatte eigentlich mit einem Ausbleiben der Gruppe-1-Fahrzeuge gerechnet, da für Meisterschaftsläufe Serie und Spezial zusammengelegt werden müssen. Trotzdem wagten 26 Serien-Fahrer den Kampf um die Sekunden gegen die

heißen Gruppe-2-Fahrzeuge der deutschen Slalom-Elite.

Schnellster Gruppe-einser war dann Nikolaus Wagenstetter aus Forsting auf seinem BMW 2002.

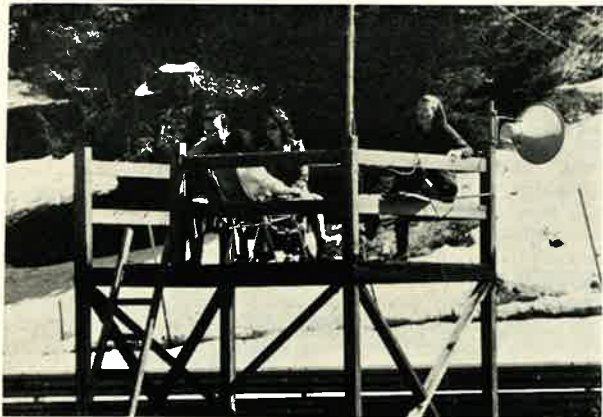
Hatte man vom Parcours anfangs noch die Meinung, es wäre kein schneller Kurs, so wurde man dann bei den gefahrenen Zeiten eines Besseren belehrt. Die Schnellsten kamen auf einen Schnitt von über 90 km/h.

In den einzelnen Klassen siegten:

bis 1000 ccm:	Nieberle L., Frankenried	NSU TTS
bis 1150 ccm:	Loibl Elisabeth, Unterhaching	Fiat 128
bis 1300 ccm:	Nastoll Erwin, Fürstenfeldbruck	NSU TT
bis 1600 ccm:	Asche-Baumgarten E., Leiferde	BMW 1600/2
bis 2000 ccm:	Blöchl Josef, Osterhofen	Opel Kadett
über 2000 ccm:	Heinemann Heiko, Nordenham	Ford Capri RS
GT bis 2000 ccm:	Clahsen Willi, Untermaubach	Renault Alpine
GT ü. 2000 ccm:	Oberdorfer Paul, Schwabach	Porsche 911 S



Der Gesamtsieger: Willi Clahsen



Streckenposten auf dem Hochstand

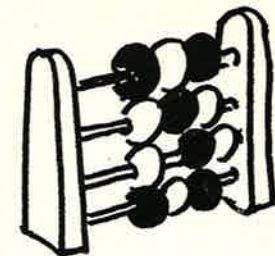


Beim Abräumen:
„Auf frischer Tat ertappt“



Unser Starter H. Geier in Aktion

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



Peter Schöller,
8 München 80, Steinhauser Str. 37,
Tel. 4736 49



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

modische Felljäckchen nach Maß

Felldecken, exquisite Sonderanfertigung

Felltiere und viele kleine Geschenke

Neueste Schuhmodelle - Sergio Rossi

FINA-Parkhaus am Hofbräuhaus Tel. 29 59 66

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

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

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

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

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

Keine Sportabzeichenpunkte und eine lange Anfahrt . . . aber Startgebühr und viel Spaß! DSK Fahrerlehrgang in Hockenheim

Die Anfahrt artete durch Schneefall zu einer Zuverlässigkeitsfahrt mit 3 Stunden stehen auf der Autobahn — 500 m vor der rettenden Ausfahrt — aus. Angekommen in Hockenheim, bei Herrn Zick Auskunft geheischt, wo man mitmachen dürfe! Zu Herrn Gahl geschickt. Die erste Frage bei Anblick des gelben mit Wickenhäuser gekennzeichneten Opel „waren Sie nicht schon mal bei mir?“ „Ja, aber mit einem Triumph.“ „Ja, dann sollten Sie das Driften ja können, dann brauche ich nicht so viel reden.“ Der so Aufgeforderte versuchte es und schaffte dann die Übungen so leidlich. Diese Episode war kennzeichnend für den gesamten Fahrerlehrgang, wenig Theorie, viel Fahren. Die Instrukteure waren: A. v. Saucken, Mille Miglia KS-Sieger, Shell Kurve — Johann Köhler, Ameisen Kurve — Alex Janda, Motodrom Eingangsgeschlängel — Walter Lehmann, Sachs Kurve (er sprang für Hainbach ein, der sich bei seinem RIOCFreiflug Prellungen geholt hatte) — Walter Struckmann mit Hilfe von H. Stuck sen., Opel und Elf Kurve sowie H. Marx für Slalom und H. Gahl für Handbremssturns und driften. Als Oberinstructor fungierte Helmut Zick. Die Fichtel und Sachs Sportabteilung (Herr Nitzschner), die das Ganze organisiert hatte, zeichnete sich dadurch aus, nicht nur die Teilnahmegebühr dem DSK zu überlassen, son-

dern auch durch die Exaktheit, mit der das Programm ablief. (Der DSK will noch einen Bergungswagen anschaffen.) Kein warten, nur fahren! Die Reifenindustrie rieb sich die Hände. Einen einzelnen Instructor hervorzuheben, hieße alle anderen abzuwerten, sie waren alle sehr gut. Sie demonstrierten selbst im fremden Fahrzeug (das des Chronisten) so perfekt, daß man Komplexe bekommen konnte. Bei W. Struckmann konnte man sich bei einem 2-Rundenrennen rund um die Elf und Opel Kurve an Rundstreckenatmosphäre gewöhnen. Als Finale wurde dann ein 12 Minuten langes freies Fahren auf dem Hockenheim-Ring absolviert. Dabei startete ich aus der 4. Reihe von ca. 14 Reihen. Dank dieses günstigen Platzes, konnte ich zwei Runden lang vorneweg fahren. Nachdem es an das Überbunden ging, wurde ausgebremsst und überholt z.T. mit Rallye-Einlagen (über Wiese und so). Da gingen mir manchmal die Opel-Pferde durch, so daß nach Beendigung dieses freien Trainings von einem Teilnehmer die Frage kam: „Sie fahren wohl Rallys, gelle“. Es wuchsen also die Rundstreckenbäume nicht in den Himmel, aber einen Spaß, den hat es gemacht und Erkenntnisse über sein eigenes Können bzw. Nichtkönnen ausreichend vermittelt. Eine Veranstaltung, die sehr empfehlenswert war, ohne jeden Vorbehalt. J. K.

RIOC Rallye (6.-8. 4. 73)

Die anfängliche Skepsis, die wir dieser Veranstaltung auf Grund der Erfahrungen des letzten Jahres entgegenbrachten, war erfreulicherweise nicht voll berechtigt. Der Stil der Veranstaltung war bestimmt zukunftsweisend, aber nicht neu. Der Verzicht auf ZK's verwirrte nicht nur Teilnehmer und Funktionäre, er ermöglichte auch gut ausgerüsteten Profis Servicearbeiten in größerem Umfang an jeder Stelle der Strecke.

Der Sparsamkeit des Veranstalters fiel nicht nur eine Ergebnisliste mit allen Zeiten zum Opfer, sondern auch Skizzen vom Verlauf der jeweiligen SE's. Die RIOCFleile waren auf jeden Fall nicht geeignet, dem Teilnehmer rechtzeitig und unmißverständlich die einzuschlagende Richtung anzugeben. Die hieraus resultierenden Verfahren waren ärgerlich und kosteten einige Zeit.

(Lauf zur deutschen Rallyemeisterschaft)

Ohne Einschränkung war andererseits die Organisation der SE's zu loben. Auch die Auswahl der WPen war mit wenigen Ausnahmen — vom fahrerischen Standpunkt aus gesehen — einmalig. Besonders begrüßt wurde von den Fahrern auch die sofortige Bekanntgabe der Start- und Zielzeiten an den SE's.

Für das nächste Jahr wünschen wir uns eine ähnliche Strecke und eine bessere Randorganisation (Skizze, Siegerehrung pünktlich) usw.

B. Eilert

Was soll das?

INNTAL - RALLYE 5.5.73

Im Leitartikel der RGR-Rundschau 4. Jahrgang 73, Heft 1, kann man im dritten Absatz folgenden lesen:

„Die INNTAL-RALLYE '73 wird eine Rallye nach modernen Gesichtspunkten sein. Die Rallye durch Waldwege, Gehöfte und Feldstraßen, die Franzer-Rallye ist tot. Behörden und Anlieger, aber auch so mancher Veranstalter und nicht wenig Sportfahrer sind daran schuld.“

Wir hoffen, daß mit dem Konzept, mit dem die INNTAL-RALLYE aufgebaut ist, dem Rallye-Sport der Zukunft dienlich ist, denn wir wollen unseren Sport nicht nur heute und morgen, sondern auch übermorgen ausüben.“

Dem letzten Satz können wir uns nur vollen Herzens anschließen. Aber welcher Konzept lag denn der Inntal-Rallye zugrunde? Was war

denn da der Zukunft dienlich? Schnitte bis zu 120 km/h am Samstag Nachmittag und durch Ortschaften und das in einer Zeit, in der die Behörden dem Rallyesport sowieso nicht besonders gesonnen sind — sind das moderne Gesichtspunkte? Im übrigen soll es auch Leute geben, die ihren Führerschein noch zur Berufsausübung brauchen.

Warum wurden eigentlich gesperrte Spezial-etappen gefahren, wenn im Endeffekt doch der gewann, der sich am brutalsten über sämtliche Geschwindigkeitsvorschriften hinwegsetzte und an der Grenze des Verantwortbaren fuhr.

B. Eilert

Zur Veranstaltung noch etwas hinzuzufügen ist sinnlos, denn der Artikel „Was soll das?“ besagt alles über die Inntal-Rallye.

Die Gaumeisterschaft in Punkten:

Sedlmeyer / Rothfuß	SFG Trostberg	33 Punkte
Koch / Kaspar		33 Punkte
Wurmanstätter A.	SFG Trostberg	33 Punkte
Tita / Zech	SFG Trostberg	30 Punkte
Dr. Krieglsteiner / Wach	Scuderia München	27 Punkte
Scholz Hannes	Scuderia München	25 Punkte

Fortsetzung von Seite 11

Wir sind im Moment noch dabei, diesen Beschluß hinsichtlich seiner Rechtsgültigkeit zu überprüfen. Sollte sich irgend eine Lücke herausstellen, wird unser Verwaltungsmann auf eigene Faust das Verwaltungsgericht mit einer entsprechenden Klage gegen den Ministerialbeschluß in Aktion versetzen.

Er wird persönlich gegen den Beschluß vorgehen, mit einem Streitwert von DM 200,—,

das sind die Benzinkosten für eine ausgearbeitete Rallye-Nachstrecke.

Die Chancen für unseren Verwaltungs-§§§-Reiter sind groß und wir werden selbstverständlich jeweils vom Stand der Angelegenheit berichten.

Leider kann der §§-Mensch erst richtig in Aktion kommen, wenn die RALLYE MÜNCHEN vorbei ist.

Die Träger und der Träger

Die Enttäuschung in Regensburg beim RIOCDM-Rallye-Lauf war für Naumann/Naumann groß. Das 128er-Coupe hatte entgegen der Rechnungsstellung kein Verbundglas. Regensburg war Glasprovinz, also kein Start für Axel/Axeline. Ich verteilte „Report“, vor allem an Wickenhäuser-Service, zum Nachweis, daß der April-Report mit der Wickenhäuser RIOCDM-bezogenen Anzeige rechtzeitig erschien.

Die nichtstartend Dürfenden und der nichtstarten Wollende wollten sich natürlich was anschauen, also zum Veranstalter, was geht zeitlich, was können wir sehen, keine Auskunft, Hinweis auf Report, keine Auskunft, Feststellung, Regensburg nicht nur Glasprovinz, auch Presseprovinz! Einsicht in die Unterlagen von Wicki's Service ergab, Münchsmünster geht zeitlich.

Auf nach Münchsmünster. Nach bundesstraßlichem Kolonnenhüpfen kamen wir an der SE 3 an, die ersten fünfundzwanzig waren durch. Information durch den startanstehenden Thalmair, Zacki hat rausgeworfen auf SE 1, Gerber auf SE 2.

Die „ganz heißen“ konnten wir also nicht mehr sehen, aber das mittel- bis sehr schnelle Fußvolk wollten wir uns ansehen. Also hinein in den Wald. Auf einer der wenigen Geraden dieser SE hat Gausportleiter Lyding Position bezogen, kurzes handshaking und dann weiter.

Ein Kilometer Wald, Oliv/Thalmair vorbei, sehr schön, aber noch keine Vergleichsmöglichkeit. Wir zogen weiter, bis wir unsere Stelle hatten, vorher schnelle Gerade nach „leichter Rechts“, aber am Ende der schnellen Geraden eine unübersichtliche Links mit anschließender

Steigung. Axel meinte, die müßte eigentlich voll gehen. Aber es zeigte uns keiner, jeder der hier ankam, bremste zusammen, fuhr verhalten und an der Steigung fehlte dann der Dampf. So wie viele kamen z.B. Herrmann/Herrmann sehr schön, aber Kurve nicht voll, auch Knollmann nicht, obwohl auf seinem Auto stand „FKF wird immer schneller“.

Bis dann einer kam, wir sprangen hinter die Bäume, er ließ es voll stehen, in der Bibel würde stehen — und siehe da, einer fuhr voll durch —, Regensburger Kennzeichen, RIOCDM (Veranstalter) Mitglied Träger. Jetzt hatte sich Axel's Annahme bestätigt, diese Kurve geht voll. Also den nächsten Teilnehmern durch Winken anzeigend, es geht, laß stehen Freund. Enttäuschung, man glaubte uns nicht, vielleicht waren sie der Annahme, wir wollen ihren Hinauswurf bewundern. Die Dämmerung machte das Ausfindigmachen der Teilnehmer immer schwerer, aber jetzt nicht zu verkennen im „Exklusiv-Lackier-Kleid“, dös san de Diebald's, also Winken, Arme-rudern, anzeigen, daß die Kurve voll geht und der Otmar ließ es stehen, voll rum den Haken, sehr schön, und vollen Dampf auf der Steigung, das mußte Zeit bringen.

Langsam machten wir uns aus dem Wald heraus, mit der Überzeugung, an einer Stelle gewesen zu sein, an der wir die vielen „Träger“, den Diebald und das Regensburger-RIOCDM-Veranstalter-Clubmitglied Träger gesehen haben.

PS.: Unser Dachauer Team bremste ab, als wollte es uns nach dem Weg fragen, während Happy-Jürgen uns vor Begeisterung gar nicht winken sah!

SIMCA RALLYE 2

Baujahr 1973, Sicherheitskäfig, Unterbodenschutz, Breit- und Weitstrahler
rallyefertig VB DM 6500,— Tel. 08 11 / 26 66 90

Sonderangebote!



Scheel-Sitz
DM 198,—



Campagnolo
BMW DM 140,—
TÜV frei



Lederlenkrad
ab DM 95,—

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

MINI-STORYS

Klaus Christa aus Augsburg telefoniert mit Fahrleiter Eilert, sie möchte sich zur Funktionärstätigkeit für Rallye München anmelden. Eilert bringt ganz verlegen den Zeitplan hervor, meinte, sie müßte aber sehr früh aufstehen. Das macht aber der Christa nichts aus. Bernhard meint und außerdem wäre am 13. Mai ja Muttertag. Das fand die Christa erst richtig herrlich, dann wünsch ich mir von meinen Kindern zum Muttertag, daß ich Funktionär machen darf. Wenn unserer „Edel-Funktionärin“ dieser Muttertagswunsch erfüllt wird, dann steht sie am Anfang der O-E-1.

RIOC — Ende des ersten Fahrtabschnittes, es werden die SE-Zeiten diskutiert, die Opel-Crew munkelt, Smolej's Auto wäre nicht sauber. Die Opel-Spitzenfahrer suchen das Gespräch mit Walter. Man fragt ihn, ob er sein Auto nicht verkaufen würde, man bietet ihm 5000,—. Smolej ist bereit, wenn er sich Bügel und Twinerer ausbauen darf, sofort zu verkaufen. Jetzt merken die Verhandlungspartner, daß es anscheinend doch kein heißer Gruppe 1 ist, sondern ein vollkommenes Serienauto, einige Tage vorher erst als Gebrauchtwagen von einem siebzigjährigen Arzt erstanden und der hatte bestimmt nichts leistungssteigerndes dran gemacht.

Österreichischer Charme, österreichische Mentalität und der Grundsatz — nur nicht hudehn — zeigte sich am Salzburg-Ring beim Slalom. Die OSK-Zeitnehmer bauten mit uriger Ruhe ihren Gerätepark auf, direkt beängstigend langsam, aber es klappte auf die Minute genau. Genauso gemütlich kamen die Sanitäter zum Ring, dringend vom Rennleiter erwartet, aber sie mußten sich doch im Fahrerlager erst die vielen schönen heißen Öfen anschauen. Der einzige Österreicher, der an diesem Tag nervös war, dürfte nur der Rennleiter gewesen sein.

Beweglichkeit,

der bekannte Motorsportjournalist und Report-Leser Ing. Werner Oswald, früher „auto-motorsport“, jetzt Verfasser des „Autobuches des Jahres“, begeisterter Anhänger der Scuderia-Renn-Sau Lisa Loibl, schrieb ihr zu den Problemen des Motorsports im allgemeinen und zur Aufforderung der Münchner Tageszeitung „tz“, wonach Ford Nachwuchsdamen für den Motorsport sucht, unter anderem:

„Motorsport ist teurer als z. B. schwimmen, weil es in einem Auto allerhand mehr bewegliche Teile gibt, als in einer Badehose“
Ich möchte dazu behaupten, stimmt, wenn, die beweglichen Teile in der Badehose von der Funktion her abgeleitet werden.

ES IST TYPISCH FÜR DIE ZEITUNG

daß sie annimmt,
ihre Leser hätten
kein gutes
Gedächtnis



LESER-FORUM LESER-FORUM LESER-F

Die Zuschriften, die uns erreichen, sind inzwischen eigentlich etwas mehr, als Leserbriefe, sie bieten soviel Diskussionsstoff und verweisen auf soviel Problematik, daß wir uns entschlossen haben, sie unter der neuen Überschrift zu veröffentlichen und zu kommentieren.

Mit dem April-Report waren wir um einen Tag zu schnell. Montags, als bereits die Setzmaschinen klapperten, erreichten uns die Briefe von Bodo Grafenhorst, Werner Brust und IGOR. Diese Briefe sind nach wie vor so aktuell, daß wir sie nachstehend bringen müssen.

Betr.: Impressionen zur „Lyon-Charbonnieres“

„Sag mir wo mein Franzer ist, wo ist er geblieben?“, so sang ich — in Anlehnung an Marlene Dietrichs Erfolgs-Hit — am 8. 3. 73 an einer abgeschiedenen Stelle des Hockenheim-Rings. Eine abgeschiedene Stelle deshalb, weil mein wehklagender Gesang, der mehr laut als schön war, Fahrer und Zuschauer nicht stören sollte. Und siehe da, aus einem Autoradio ertönte justament das Lied: „Die Antwort weiß nur noch der Wind.“ Leider war aber absolute Windstille, so daß ich ohne Antwort blieb.

Hatte mich noch eine stille Hoffnung nach Hockenheim getrieben, so schwand diese im gleichen Verhältnis, wie meine Abnahmezeit näher rückte.

Punkt 10.12 h warf ich dann das Handtuch (symbolisch) und meldete beim deutschen Rallye-Sekretär (ungewollte) Unfähigkeit zu starten.

Als sich meine Klassen-Konkurrenten zum Start für „20 Runden kleiner Kurs Hockenheim-Ring“ bereitstellten, war ich den Tränen nahe.

Während der Wertungsprüfung konnte ich aber nicht weinen, denn für einen Zeiten-Vergleich zu meinen Zeiten 1972, brauchte ich klare Augen (dank Beherrschung und Rovigon möglich).

Ein direkter Vergleich wäre mir allerdings wesentlich lieber gewesen.

Mit den ersten Wettbewerbswagen (hinter Andruet und Miersch — um evtl. auch einmal im Fernsehen gezeigt zu werden —), verließ ich dann den Hockenheim-Ring, der mich um eine Enttäuschung reicher gemacht hatte.

Ganz umsonst war die Fahrt nach Hockenheim

aber nicht, da ich diese mit einem Besuch bei meiner Mutter verband.

Insgesamt gesehen, war es aber für einen Besuch bei meiner Mutter, den Anblick von Tourenwagen auf dem Hockenheim-Ring usw., ein relativ hoher Zeit- und Kostenaufwand (2 Tage Urlaub, Nenngeld, feuerfeste Unterwäsche, Benzin usw.).

Leider berechnen die bisherigen Erfahrungen und die Einstellung bestimmter Personen zu finanziellen Dingen und getroffenen Vereinbarungen in keiner Weise zu großem Optimismus hinsichtlich einer freiwilligen Kostenerstattung.

Hier gibt es allerdings Wege, die man im Notfall sehr gut einschlagen kann.

Vielleicht gründe ich in Kürze einen neuen Verein, für den ich bereits einen Namen gefunden habe:

„Verein der Co-Pilot-Geschädigten“

Die erforderliche Anzahl von Gründungs-Mitgliedern dürfte relativ leicht zu finden sein.

Mit freundlichen Grüßen
Werner Brust

PS.: Wer hat Lust für den Rest der Saison 73 bei mir Co zu spielen, oder wer sucht selbst einen Co und engagiert mich?

Lieber Werner Brust,

es ist schon traurig, wenn man auf einem startbereiten Auto und den Unkosten sitzen bleibt. Wie hat der Scherer getobt, als aus dem Monte-Carlo-Start 72 nichts wurde und was sagt Eugen Hesse zu Monte 73 wegen der Kostenbeteiligung. Man sollte eigentlich eine „schwarze Liste“ einführen, aber darf man das?

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS E. V.

Liebe Sportfreunde,

wie immer lese ich Ihren „scuderia report“ mit Interesse. Ihre Clubzeitschrift gefällt mir und nicht nur, weil in ihr des öfteren etwas Positives über den DSK zu lesen ist. Alle Artikel sind in ihrer Art nett geschrieben. Auch so der unter „Aufgeschnapptes“ von der DSK-Hauptversammlung anno 1973. Mit humorvoll kritischen

Augen wurde hier beobachtet und berichtet. Doch zum ersten Thema des DSK-Rettungswagens noch ein paar Worte: Wenn auch der Verfasser nicht recht weiß, ob er über dieses Thema lachen oder weinen soll, so müssen wir uns doch mit den Tatsachen auseinandersetzen. Wie auch festgestellt ist, der DSK kein Wohltätigkeitsunternehmen. Der DSK sieht seine Aufgabe in der Unterstützung und Hilfe seiner Mitglieder. Als der Rettungswagen seinerzeit angeschafft wurde, gab es eine derartige Betreuung bei Renn- und Rallyeveranstaltungen in der Bundesrepublik überhaupt nicht. Seinerzeit gab es im Bundesgebiet ganze 14 Rettungswagen. Bekanntlich hat sich diese Situation grundlegend geändert, und es gibt sogar Landeshauptstädte, die über eine Anzahl von Rettungswagen verfügen, diese aber nicht einsetzen können, weil das Personal dazu fehlt. Mit anderen Worten: Rettungswagen gibt es heute in ausreichender Zahl, so daß jeder Veranstalter in der Lage ist, entsprechende ärztliche Betreuung sicherzustellen. Tut er das nicht, so spart er an Kosten. So gesehen, ist der Einsatz des DSK-Rettungswagens eigentlich heute nicht mehr so dringlich, wie es vor einigen Jahren, als wir den Wagen in Dienst stellten, war. Der DSK wollte allen Beteiligten, der ONS, den Clubs und den Veranstaltern zeigen, wie wir uns eine erstklassige ärztliche Betreuung vorstellen; wir wollten ein Beispiel setzen. Hinzu kommt, daß dieser Rettungswagen allen, an einer Veranstaltung teilnehmenden Sportfahrern nützt, ob sie nun DSK-Mitglied sind, oder nicht. Inwiefern der DSK-Rettungswagen künftig weiter eingesetzt wird, ist nicht nur eine Kostenfrage, es ist eine generelle. Wenn aber ein Veranstalter, der beispielsweise im norddeutschen oder süddeutschen Raum – also weit vom Standort des Rettungswagens entfernt – eine Veranstaltung durchführt und statt des örtlich verfügbaren Rettungswagens, der aber teurer ist, den kostenmäßig billigeren Rettungswagen anfordert, so werden doch die Einsätze fraglich. Andererseits ist es unmöglich, den Rettungswagen nur in seinem näheren Bereich einzusetzen. Wir werden diesen gesamten Komplex sicherlich nicht leichtfertig behandeln; doch müssen wir ihn kritisch sehen. Wenn eine Lösung getroffen wird, so mit Sicherheit nicht zum Nachteil der Aktiven.

Herzlichen Dank auch für Ihren Hinweis auf die Mitgliedschaft im DSK. Zur Ergänzung: Antragsformulare zur Aufnahme in den DSK gibt es auch von unserem DSK-Sekretariat, 605 Offenbach/Main, Hermann-Steinhäuser-Str. 4, Tel.: 06 11 / 81 62 67.

Herzlichst Ihr
Bodo Grafenhorst

Den Zeilen des DSK-Präsidenten Bodo Grafenhorst ist nicht viel hinzuzufügen. Es ist kaum möglich, von der Stadt München einen Rettungswagen zu bekommen. Mit großem Trara wurden der Öffentlichkeit zwei neue Rettungswagen vorgestellt, die dann nach mehr als drei Monaten immer noch gut versteckt auf dem Gelände des Krankenhauses München-Schwabing der Verrottung harrten, weil sie mangels Personal nicht eingesetzt werden konnten. Es gibt eben nicht überall Ärzte, die aus dem gleichen Holze geschnitten sind, wie ein Dr. „Eddi“. Irgendwie hat Hypokrates bei der Formulierung seines Eidspruches den Motorsport übersehen.

PS. Antragsformulare für DSK-Mitgliedschaft gibt es selbstverständlich auch bei der Scuderia München.

Liebe Scuderianer,

als ich den Report vom April 73 bekam und beim Lesen auf der Seite 22 anlangte, war ich wieder einmal so richtig stolz auf mich selbst, oder wie Jürgen Freisler sagen würde: Happy.

Der Grund ist eigentlich ganz einfach zu erraten: Die Scuderianer hatten mit unter die Igor-Kandidaten eingereiht und ich hatte beim Grand Prix um den Igor-Pokal den 6. Platz belegt.

Das hinter meinem Namen stehende usw., ist aber so vielsagend, daß ich noch nicht einmal weiß, ob ich bei einer prozentualen Wertung (falls es eine solche gegeben hätte) mit Gold, Silber, Bronze oder nur Erinnerung ausgezeichnet worden wäre.

Aber wie dem auch sei, ein 6. Platz im Gesamtklassement ist immer hervorragend.

In der folgenden Nacht träumte ich (vor lauter Stolz auf mich selbst): Ich bin der Igor.

Ich sah im Traum bereits eine steil nach oben führende Karriere als Super-Korrespondent in der deutschen, ja sogar in der Welt-Presse vor mir.

Mittlerweile habe ich aber meinen geistigen Höhenflug beendet und bin wieder bei den Realitäten angelangt.

Ein solcher geistiger Höhenflug ist ja gelegentlich auch nur dem Erst-Plazierten im Igor-Rennen 72, O. K. Klemenz, dem ich übrigens zur Wahl recht herzlich gratuliere, gestattet.

Vielleicht macht er durch die Igor-Briefe noch eine weitere große Karriere.

Allen Scuderianern nochmals vielen Dank für die mir zugesprochene Plazierung.

Mit freundlichen Grüßen
Werner Brust

Lieber Werner Brust,

herzlichen Glückwunsch zum sechsten, nach unserer Veröffentlichung fünften Platz in IGOR-Wahl 1972. Ich bin eigentlich enttäuscht, daß Familie Scherer zweiten Platz und ich vierten Platz belegt haben, obwohl doch IGOR irgendwann einmal schrieb, nicht Scuderia-Mitglied zu sein. Also Scuderia-Mitglieder eigentlich Wertungsausschluß und damit Werner Brust dritter Platz, das ist Gold! Übrigens in meinen Augen schon lange stark verdächtig und Anwärter auf Platz eins 1973!

Die Igorseite . . .

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Schulbeladene“.

Liebes Herr Redakteur,

hat Redaktion von Report gesagt in Heft Februar 73, daß Igor ist treuestes und pünktlichstes Mitarbeiter. War Freude großes in Igor über Kompliment damaliges. Hat sich Igor aber jetzt Gefühle große von Schuld. Ist sich gekommen Brief seines für Heft April 73 bestimmt zu spät zu Redaktion, weil hat gefehlt in Heft von April. Bittet Igor um Verzeihung vielfach und gelobt Besserung gründliche.

Hat Redaktion bei Ausgabe April gebracht Wörter viele neue, wo Igor noch nicht hat gekannt.

Seite 18	Funktionär
Seite 21	Chabboniers
Seite 24	Dachfolger

Kann Igor, wo hat gewälzt stundenlang. Duden, Lexikon für Volk und auch Leute bessere usw. nur vermuten, daß sind gemeint Ausdrücke diese:

Funktionär
Charbonnieres
Nachfolger

Ist Igor gewesen neulich in Wienerwald und hat gegessen Gulasch mit Spätzle und gelesen dabei Zeitschrift mit Namen gleiches (nicht Gulasch sondern „Wienerwald“). Muß auch Igor viel lesen und tun etwas für Bildung seine. Hat dabei entdeckt auf Seite 31 Bilder und Bericht über Rallye Monte Carlo, wo auch dabei war Wienerwald. Muß sich aber Veranstalter von Monte gemacht haben Fehler großes bei Auswertung, da Team beide von Wienerwald ha-

Ich habe eigentlich immer auch O. K. in Verdacht gehabt, aber seit O. K. Sportkommissar, kein Verdacht mehr auf O. K., weil Sportkommissare keinen Drang zu Humor, oder gilt Sprichwort „Ausnahmen bestätigen die Regeln“?

PS. Scuderianer werden Dank für 6. Platz annehmen und für Igor-verdächtigen Werner Brust für Beifahrer sorgen, sozusagen für „Igor-Gold-verdächtigen Beifahrer“.

ben beendet Rallye diese ohne Fehlerpunkte. Mußten sein also beide Gesamtsieger ex aequo. War aber gestanden in Motorsportpresse Gesamtsieger anderes.

Glückwunsch heutiges von Igor gilt Jürgen Kaufhold für 3 Gold hintereinander. Ist sich gute Leistung wie „Hat-Trick“ bei Fußball. Glückwunsch auch an Freisler/Eilert für Gesamtsieg in Stein bei Nürnberg, und „last not least“ an OK für Gewinn von Igor-Pokal. Ist sich OK bestimmt würdiges Verteidiger von Pokal in 1973.

War Interessantes zu lesen in Zeitung, Woche dieses. Ist gegangen Herr Stoll von Ministerium Inneres in Pension. Hoffst Igor, daß Nachfolger Herr Krampol ist freundlicher für Rallye-Sport. Kann evtl. bei ADAC-Gau-Tagung geplante Fragen beantworten jetzt Herr Krampol.

Muß Igor bei Rallye-Problemen mit Behörden immer denken an „Ein Münchner im Himmel“. Wird doch dort gesagt als letztes: „Und so wartet die bayerische Regierung noch heute auf die göttliche Eingebung“.

Es grüßt herzlich
IGOR

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Galante“.

Liebes Herr Redakteur,

hat Igor festgestellt, daß Redaktion hat unterschlagen angegebenes Betreff bei Veröffentlichung von Igor-Brief letztes. Ist aber Betreff Bestandteil wichtiges von Briefen.

Dankt Igor Frau Bullmann für Feststellung, daß er sich hat gezeigt bei Plauderstündchen von „fast südländisch galanter Seite“.

Kondoliert Igor von Herzen bei Scuderia, weil OSK hat gesagt „nein“ und damit Plan von Fahrtleitung mit Rallye München 73 auszuwei-

chen zeitweise nach Österreich gemacht zunichte. Ist sich schon Zeichen trauriges für Behörden-Einstellung deutsches zu Rallye-Sport, wenn Veranstalter müssen gehen über Grenzen von Bundesrepublik um zu machen Rallye vernünftiges. Kann Igor nur sagen: „Armes Deutschland“!

Gratuliert Igor Team Kolb/Sterr zu Plakette fünftes mit Gold und zu Grundlage für Lizenz internationales. Wird sich Team nun auch beleben Szenerie internationales durch Starts im Ausland??

Scuderia-Report hat, wie Igor hat gemerkt, seit Ausgaben einigen, Parallelen zu „rallye racing“. Gibt sich bei „rr“ kaum Ausgabe in letzter Zeit, wo Freund Völker nicht singt Loblied auf Warmbold's Achim. Singt auch Scuderia-Report konstant Loblied auf Scuderia-Mitglied liebstes, nämlich Driver „Smolej“. Fällt Igor dabei aber ein Gleichnis aus Bibel, wo handelt von 7 fetten und 7 mageren Jahren. Scheint 1973 zu geben mageres Jahr für Driver Smolej, da – soviel Igor weiß – 3 Starts haben gebracht 2 Ausfälle.

Ist sich aber Freund Kollin bei Meisterschafts-lauf zweites nicht gekommen soweit wie Driver geliebtes. Hat geschafft gerade 20 Runden Hockenheim.

War aber damit besser als Freund Brust, wo ist überhaupt nicht gestartet, da Co-Pilot seines hat nicht gefunden Hockenheim-Ring. Ist sich schon sehr blamabel solches für „Star-Beifahrer“. Oder ist gescheitert Erscheinen von Freund Fischer garnicht an Schwierigkeiten bei Orientierung? Soll sich gewesen sein Freund Brust sehr schockiert. Wird sich müssen suchen nun Beifahrer neues.

Blamabel auch für Freund Matter, daß er nicht ist fähig zu unterscheiden Bügel seine von Bügel von Konkurrenz. Kann also passieren, daß er macht Protest gegen Bügel aus Fabrik eigenes. Wird aber bestimmt nicht gehen in Berufung und verlieren, wie gehabt (ONS März 73 Seite 12).

Es grüßt herzlich
I G O R

Lieber IGOR,

unterschlagen hat Setzer, nicht Report-Redaktion. Wir unterschlagen nichts, wir bringen fast alles, was wir wissen. Ein paar mal wurde uns schon gesagt, es wäre zuviel gewesen, dabei meinten andere, es war schon richtig so.

Nicht nur Fahrtleiter RALLYE MÜNCHEN ist traurig, daß OSK nein gesagt, auch Fahrt-leiter DIESEL-RALLYE ist traurig, daß OSK

auch bei ihm nein gesagt hat, wo er doch in ONS-Nachrichten schon für neuen Rallye-Stil durch Tirol geworben hat. Wollte es uns ja vorher nicht glauben.

Wenn Igor sagt „armes BDR“, meint Franz-Joseph, vielleicht nächstes Jahr besseres Bayern, warum, weil deutscher „Rallye-Papst“ Schwägerl wurde gewählt als Sportleiter von Gau Nordbayern und weil damit bei „großes Gipfeltreffen“ in Bayerisches Innenministerium im November 73 ein weiterer starker Mann sitzt, der bestimmt für Fortbestand von Rallye-Sport in Bayern kämpfen wird, wie um eigens Leben.

Herzlichen Dank an IGOR für Vergleich von Scuderia-Report mit „rallye-racing“, wegen Lieblingskinder Smolej und Warmbold jeweilige, aber trotzdem Unklarheit, ist Unterschied zwischen „S-R“ und „r-r“ größer oder kleiner als Unterschied zwischen „W.S.“ und „A.W.“????

„rallye-racing“ bringt Ergebnisse von D.M.-Läufen immer bis einen Platz vor „Driver“, Rüsselsheim bis 6. Platz Gesamt, WS siebenter, RIOC bis 5. Platz, WS sechster, dabei verlangt Smolej für Nennung von Namen in Motorsportpresse größer noch gar nichts, sonst könnte sich „Report“ nicht leisten über ihn zu schreiben.

Was Freund Kollin betrifft, hört man allgemein, will umsatteln auf Rundstrecke, war vielleicht nur aus taktischer Maßnahme interessiert „Lyon“ zu fahren, um Hockenheim trainieren zu können. Wenn das stimmt, dann Empfehlung an Niki, für gleiches Geld H-Ring für zwei Tage zu mieten.

Freund Brust „soll“ sich nicht gewesen sein schockiert, er „war“ es, siehe Leser-Forum.

Und was „Vorderpfälzer-Gold-Bügel-Freund“ Matter betrifft, so Pech mit Unterschied zwischen Sportgericht und ordentlichem Gericht, Sportgericht kennt nur „Urteil“, ordentliches Gericht kennt auch „Vergleich“, und Freund Matter doch nur an „Vergleich“ gescheitert.

Das war langes Kommentar zu IGOR, aber bestimmt (versteckt) viele Neuigkeiten.

Franz-Joseph

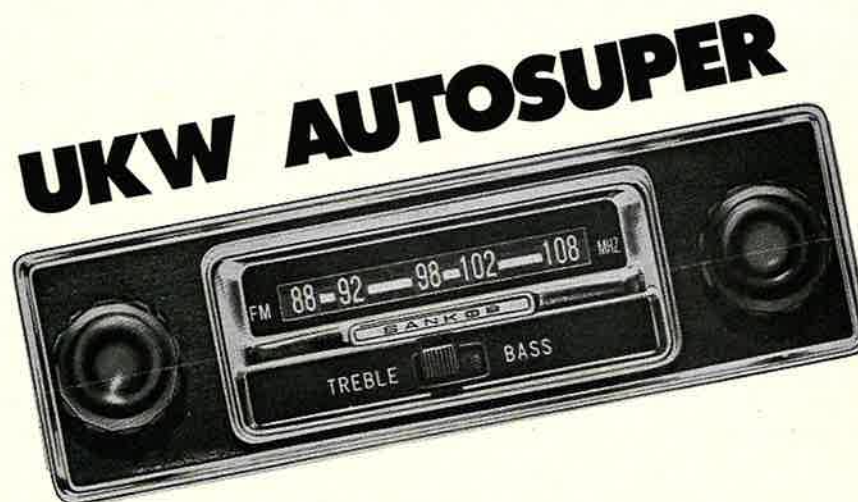


Wickenhäuser

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



Für die heutige Zeit eine Preis-Sensation



komplett DM 197.15 incl. Antenne, Einbau + 11.° MWst



Wickenhäuser

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



Preise und Plaketten

Die Scuderia München e.V. erhielt zu ihrer Ausschreibung zur „ADAC-Rallye-München 1973“ vom seit fünf Jahren rallyefahrenden Sportfreund Schweiger aus Augsburg folgende Zuschrift:

Sehr geehrte Damen und Herren!

An der ADAC-Rallye der Scuderia München hätte ich sehr gerne wieder teilgenommen, mir ist aber ein Teil Ihrer Ausschreibung nicht ganz klar. Zwar fahre ich erst seit 5 Jahren ONS Rallyes mit und deshalb bitte ich doch um Aufklärung über den Punkt 22 Ihrer Ausschreibung: Ist es richtig, daß ich als Teilnehmer Ihrer Veranstaltung 45,— Startgeld bezahlen muß, daraufhin mich, den Beifahrer und das Auto strapazieren kann und am Schluß für einen errungenen Erfolg meinen Preis (Plakette) selber bezahlen muß? Ich kann mir das nicht vorstellen, daß unter Sportlern die Erfolge in Form eines kleinen Präsentes vom Sieger (der in guter Wertung angekommen) bezahlt werden müssen! Sicher habe ich das nicht richtig verstanden und Sie können mir einen anderen Bescheid geben. Ihrer freundlichen Antwort sehe ich gerne entgegen.

Walter Schweiger

Wir können nicht helfen, die Ausschreibung stimmt, wir können dem Sportfreund Schweiger keine andere Mitteilung geben, als daß eben Plaketten, wenn sie gewünscht werden DM 7,50 per Plakette kosten. Warum?

Die Scuderia München e.V. hat im letzten November als Testobjekt eine 200 km-Rallye für 40,— Startgeld durchgeführt und die Kostenabrechnung im Scuderia-Report veröffentlicht, dabei ist ein Überschuß von unter DM 5,— je Starter übrig geblieben. Die Scuderia-München hat diesmal DM 45,— Startgeld, dafür aber 11 Klassen ausgeschrieben, statt fünf.

Außerdem ist eine allgemeine Teuerung eingetreten, die Versicherung für die Veranstaltung ist nur um 60 % gestiegen. Es ist ein Rundkurs mit polizeilicher Sperrung und BRK-Sanka zu bezahlen. Fahrtunterlagen im Offset-Druckverfahren. Wer bezahlt das, doch nur der Starter mit seinem Startgeld. Und mit seinem Startgeld bezahlt er doch sonst auch seine Plaketten. 60,— DM Startgeld und Plaketten inbegriffen hätte die Scuderia München doch machen können, die Hälfte der Starter fällt aus, das ist ein Reinverdienst und die anderen erhalten Plaketten, ob sie wollen oder nicht.

Präsente wird es bei der Rallye München bestimmt nicht geben, denn mindestens zwanzig Prozent der erfolgreichen Teilnehmer erhalten Ehrenpreise, die sie sich verdient haben.

PS.: Wir haben uns umgehört, die seit vielen Jahren (auch mehr als 5) erfolgreich fahrenden Rallye-Sportler wollen eigentlich gar keine Plaketten, sie wissen gar nicht wohin damit. Startgelder um 15,— DM niedriger und keine Plaketten sind ihnen viel lieber.

Aber, man kann's eben nicht allen recht machen!

RALLYE MÜNCHEN 1973

Fahrtsekretär



Die Rallye München ist ausgewertet, nicht das Ergebnis der Veranstaltung, das hing ja bereits mit Ablauf der Karrenz, also sogar 15 Minuten früher als in der Ausschreibung angegeben. Jetzt handelt es sich um das Ergebnis der Teilnehmerbefragung. Mit dem Hinweis, daß die Scuderia München Veranstaltungen nicht für sich, sondern für Ihre Teilnehmer macht, wurden im Ziellokal Fragebogen ausgeteilt, die von einer erstaunlich großen Zahl von Teilnehmern auch ausgefüllt wurden.

Das Ergebnis ist zum Teil schon analysiert und brachte auch ein paar Überraschungen, z. B., daß der Rundkurs auch bei den Beifahrern so großen Anklang fand, obwohl einige Co's von Runde zu Runde kleiner wurden.

Das Umfrageergebnis, das man in Zahlen ausdrücken kann, bringen wir Ihnen nachstehend.

gestellte Fragen:		1. Fahrer	2. Fahrer	ohne Angabe ob 1. od. 2. Fahr.	Gesamt:
1. Die Organisation auf der Strecke war:	gut	97,5 %	97,5 %	100 %	97,6 %
	mittel	2,5 %	2,5 %	—	2,4 %
	schlecht	—	—	—	—
2. Das Streckenbuch war:	gut	87,0 %	92,5 %	100 %	92,5 %
	mittel	13,0 %	7,5 %	—	7,5 %
	schlecht	—	—	—	—
3. Die Wertungsetappen enthielten:	zu viel Orientierung	23,7 %	13,0 %	50 %	17,4 %
	zu wenig Orientierung	13,1 %	16,0 %	—	14,5 %
	die richtige Mischung	63,2 %	71,0 %	50 %	68,1 %
4. Am besten gefielen der Reihe nach folgende Etappen: (Rundkurs)	Nr. 4	31,4 %	22,7 %	25 %	27,1 %
	Nr. 2	11,1 %	17,4 %	14 %	14,6 %
	Nr. 1	12,5 %	12,7 %	—	12,0 %
	Nr. 3	8,2 %	7,5 %	25 %	8,8 %
	Nr. 11	9,8 %	6,8 %	—	7,6 %
	Nr. 6	4,6 %	7,1 %	14 %	6,4 %
	Nr. 5	6,0 %	5,3 %	8 %	5,8 %
	Nr. 10	5,7 %	5,3 %	—	5,2 %
	Nr. 9	3,6 %	6,2 %	3 %	4,8 %
	Nr. 8	3,5 %	5,3 %	11 %	4,5 %
5. Waren die Fahrzeiten der Normalstrecke unter Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu halten:	ja	100 %	95 %	100 %	98,7 %
	nein	—	5 %	—	1,3 %
6. War das Startgeld von DM 45,—	zu billig	3 %	—	—	1,3 %
	gerechtfertigt	97 %	100 %	100 %	98,7 %
	zu hoch	—	—	—	—
7. Legen Sie wert auf die Ausgabe von Plaketten:	ja	88,2 %	84,2 %	75 %	85,5 %
	nein	11,8 %	15,8 %	25 %	14,5 %

DER KOMMENTAR

Pünktlichkeit ist eine Zier, doch weiter kommt man ohne ihr!

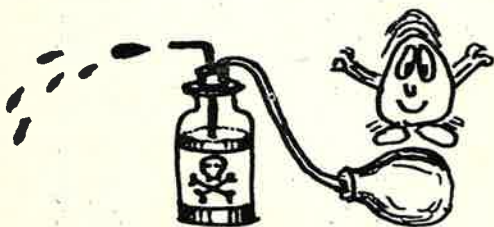
Vom Teilnehmer wird verlangt, pünktlich zur Abnahme zu erscheinen, pünktlich an den Start zu gehen, das ganze natürlich unter Androhung von Strafpunkten, Geldbußen und dergleichen. Der Veranstalter revanchiert sich natürlich dem Teilnehmer gegenüber auch mit Pünktlichkeit in der Einhaltung des von ihm selbst gesetzten Zeitplanes. Zwischenaushang, Aushang, Siegerehrung, das steht alles auf die Minute genau in der Ausschreibung oder im Programm. Da steht es und der Teilnehmer glaubt es und wartet und wartet und wartet und wenn er sich dann zu fragen traut, wann denn nun wohl mal etwas ausgehängt würde, dann kann es passieren, daß es „morgen“ heißt. Dafür darf er dann nochmals eine Übernachtung bezahlen. Er will jetzt gar nicht mehr und fährt noch in der Nacht nach Hause. Seine Freunde werden anderntags das Plaketterl für ihn schon mitnehmen. Dafür bekommt er dann vier Wochen später mit der Ergebnisliste eine Aufforderung, die zweite Hotel-Nacht noch zu bezahlen. Die dummen Rallyefahrer lassen sich ja solche selbstherrliche Veranstaltermanier gefallen.

Ich dachte immer, eine Nennung ist so etwas wie ein Vertrag zwischen Teilnehmer und Veranstalter, dessen Grundlage der Text der Ausschreibung ist, und daß damit Veranstalter, die ihren Zeitplan nicht einhalten können, als vertragsbrüchig zu gelten haben. Vielleicht macht die ONS in ihrer nächsten Rahmenausschreibung unter die Spalten „Zeitplan“ den Veranstaltern den Zusatz zum Vorschlag:

„Diese Angaben sind ohne Gewähr“

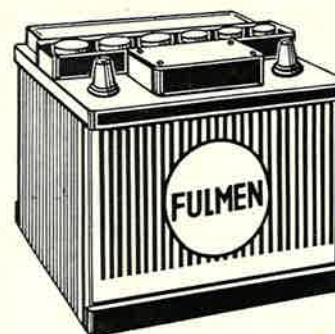
Dann gäbe es wenigstens keine Möglichkeit mehr zur Kritik durch

Ihre
Giftspritze



Es stimmt nicht...

- daß keiner weiß, wo Arno Fischer ist,
- daß Naumann als Schlußwagen den Rundkurs auch zehnmal fahren muß,
- daß Naumann ihn nicht zehnmal fahren möchte,
- daß Freislers Beifahrer unbedingt Bordmechaniker sein müssen,
- daß Pater bei der Inntal-Rallye sich über die Schnitte gewundert hat,
- daß GWS bei der Hessen-Rallye ausfallen möchte, damit er noch Funktionär für die Rallye München machen kann,
- daß Kollin mit Vornahmen Securit heißen möchte,
- daß Scuderia ihren nächsten Slalom in Monza durchführen will,
- daß Heidi beim Report-machen mehr kocht als sie schreibt,
- daß bei der Rallye München die Führungs- und Schlußwagen Startgeld bezahlen müssen,
- daß Igor bei der ONS einen Pseudonymantrag gestellt hat,
- daß Gerhard mit der Monika bei der Inntal-Rallye nicht zum Ziel kam,
- daß das Rallye-München-Frühstück aus Olympia-Rest-Beständen stammt,
- daß Scherer zum Salzburgring vorsichtshalber die Skischuhe mitnahm,
- daß Scholz Hannes bei seiner nächsten Funktionärstätigkeit an der betreffenden Stelle festgebunden wird,
- daß Lisa Loibl beim Slalom-München im Zielschuß den fünften Gang gesucht hat,
- daß sich Bengestrategie von Thalmair Fastenvorschläge eingeholt hat,
- daß die nächste Scuderia-Rallye nicht wieder in den Landkreis Pfaffenhofen führt,
- daß sich Gerber freut, daß er jetzt endlich die seitliche Rolle geschafft hat,
- daß „Happy“ und „Driver“ geschützte Warenzeichen werden,
- daß der Report-Titel von Bilstein finanziert wird, leider nicht!



FULMEN

JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN

IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN

IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN

1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN

HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



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



BATTERIEN