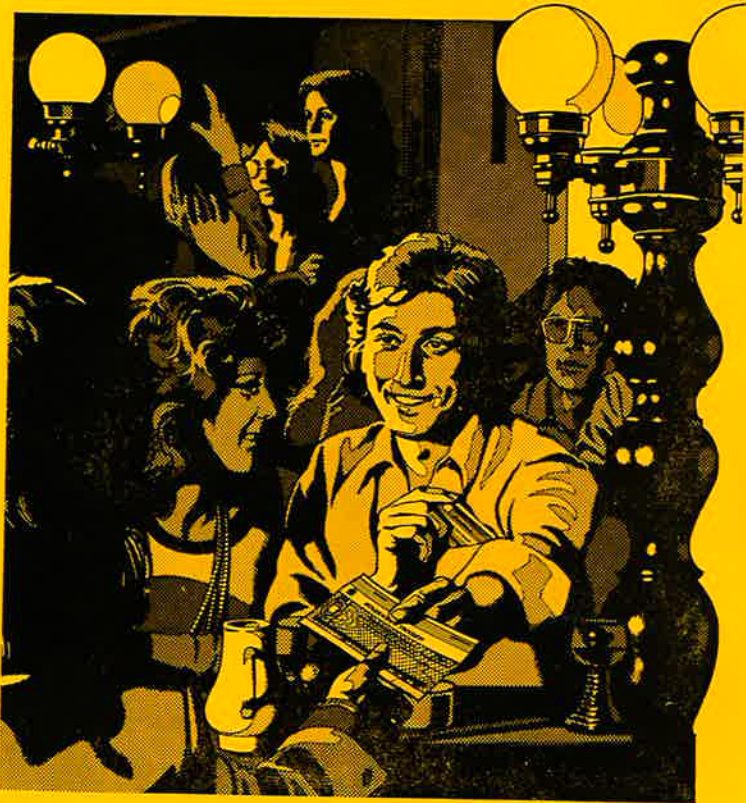


**Eigenes Geld.
Eigenes Konto. Giro.**



Überweisungen, eurocheques, Daueraufträge –
das Girokonto bringt's.

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**

Handwritten notes:
M-FK 1669
1345 51774
Tisch wof
Polizei Bausch

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

33

scuderia report





Manta GT/E

Spurtschnell — sparsam im Verbrauch
0—100 km in 11,5 Sek. — 8,5l/100 km

Wo Sportfahrer ihre Fahrzeuge zur Pflege geben, können Sie als Geschäftsmann oder Privatsfahrer Ihren Wagen zum Kundendienst und Instandsetzung geben. Die beim Motorsport über den Durchschnitt notwendigen Kenntnisse zur Kfz-Instandsetzung wenden unsere gut ausgebildeten Mechaniker an den Fahrzeugen unserer Kunden an. In unserem 8-Etagen-Werkstattbetrieb sind wir in der Lage, die Arbeitsqualität zu bieten, wie sie beim Motorsport vorausgesetzt wird.



Wickenhäuser

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

Liebe Clubkameraden und Freunde der Scuderia München!

Sie haben sich nicht geirrt: was Sie in Händen halten ist keine Ausschreibung, sondern Ihr alter Scuderia Report, allerdings mit neuem Gesicht. Die Kostenexplosion einerseits sowie der Rotstift unserer eigenen Rechnungsprüfung haben uns gezwungen, vom immer teurer werdenden Buchdruck wieder zum einfachen Offsetdruck zurückzukehren.

Ich bin jedoch mit Ihnen der Meinung, daß nicht der äußere Mantel wichtig ist, sondern der geschriebene Inhalt, und ich kann versichern, daß sich daran nichts ändern wird. Im Gegenteil, die Redaktion wird bemüht sein, wieder so aktuell zu berichten und zu kommentieren, wie Sie es gern lesen.

Nachdem Genehmigungen von Veranstaltungen im öffentlichen Straßenverkehr (Rallyes und Orientierungsfahrten) immer schwieriger zu bekommen sind, darf ich Ihnen die zweite clubeigene Slalom-Veranstaltung des Jahres ankündigen.

Gemeinsam mit dem Polizei-Motorsport-Club ist es uns gelungen, den Flugplatz Oberschleißheim für einen nicht-genehmigungspflichtigen Slalom am 3. August und den genehmigungspflichtigen

A D A C — S l a l o m in München
am 4. August 1974

zu bekommen.

Daß alle Clubmitglieder und Freunde mithelfen, diese Veranstaltungen in München wieder zum Erfolg zu führen, und daß es vielleicht diesmal ausnahmsweise nicht regnet, wünscht sich

Euer Schani.

was ist,

nicht genehmigungspflichtig

14.7.	Orientierungsfahrt MSC Bobing	
20.7.	Nachtorienierungsfahrt MC Markt Schwaben	
21.7.	Findigkeitsfahrt PMC	
21.7.	Slalom MC Weilheim	JPS (W)
21.7.	Orientierungsfahrt MSC Moosach	
3.8.	Slalom PMC/Scuderia München	
11.8.	Slalom KFC Eggenfelden	JPS (O)
25.8.	Slalom RGR	JPS (MS)

ausweisungspflichtig

12-14.7.	Int. Polen Rallye	
13/14.7.	8. AVD/ATCW Bergpreis Oberpfalz	
13/14.7.	Int. 13. Rallye Vorderpfalz	DRM
27/28.7.	Int. 3. ADAC Bayerwald Bergrennen	
27/28.7.	1. Nordbayerische Rallye Scheßlitz	
2-4.8.	Int. Donau Rallye (Rumänien)	
4.8.	ADAC-Slalom in München	
10/11.8.	Int. ADAC Eurohill Bergrennen	
10/11.8.	Int. 3. STH Hunsrück Rallye	DRM
11.8.	Int. 5. AVD/MSCT Autocross Traunstein	
23-25.8.	2. ADAC Niederbayernrallye-Plattling	BRM
24/25.8.	5. ADAC Rallye Barbarossa	
25.8.	2. AVD/MSCG Auto Cross Pentenried	
25.8.	5. Laufer ADAC Slalom	

was war,

11.5. ADAC Zuverlässigkeitsfahrt Diessen

Dadlhuber G./Krisam M.	Ford Escort 1300	Gold KS
(Ondrusch)/Sterr K.	Opel Kadett 1100	Silber 5.
Abt/(Schorn)	Ford Escort 1300	Bronce 9.
Rieger G/(Biedermann)	BMW 1602	ausgef.
Will/Pospichal K.H.	Opel Kadett 1100	ausgef.

26.5. Bavariarennen-Salzburgerring AC Bavaria

Schöllner Peter	Fiat 128	3. Platz
-----------------	----------	----------

24.-26.5. Int. ADAC Rallye Hessen

Freisler J./Scholz H.	BMW 2002	Silber 14.Ges.
Kaufhold J./Eilert B.	Ascona 1600	Gold
Kolb W./Sterr J.	Ascona 1900	Silber
Humpert K.H./Thalmair R.	Escort 1300	Silber
(Wenzel)/Kollin N.	Escort 1300	Silber
Hesse E./Velte	Simca 1100	Bronce
Brust W./Fuhrmann	BMW 1600-2	Bronce
Ansel W./Baumbach	Capri 2600	Bronce
Smolej W./Druba	Ascona 1900	ausgef.
Herrmann W./Herrmann Chr.	Carrera	"
Puschner M./Conrad R.	Commodore	"
Naumann S./Naumann A.	Fiat 128 C	"

30.5.-1.6. Int. Barum Rallye, Gottwaldow CSSR

Kolb W./Sterr J.	Ascona 1900	5.Kl. - 10.Ges.
Humpert KH./Thalmair R.	Escort 1300	ausgef.
Gerber KH./Verlaan G.	BMW 2002 TII	"

8.6. ADAC Süd Rallye

Rieger G./Greubel R.	BMW 1602	Silber
Dr. Krieglsteiner/(Kröniger)	Ascona 1600	ausgef.
Krug A./Wutz E.	VW 1300	"

16.6. Jura Bergrennen Neumarkt

Stürtz Peter	Chevron-BMW	Gesamtsieg
--------------	-------------	------------

16.6. ADAC Inntal Slalom RGR

Krisam Martin	BMW 3.0 CSL	1. Kl.
Naumann Axel	Fiat 128 C	1. "
Wendt Hans	Abarth A 112	3. "
Verlaan Gerhard	Peugeot 104	5. "
Kaufhold Jürgen	Ascona 1600	4. "

23.6. Rusel Bergrennen Deggendorf

Stürtz Peter	Chevron-BMW	Gesamtsieg
Dr. Busch Willi	Ascona 1600	7. Kl.

Zwischenstand nach 3 Läufen im ONS-Rallye Mannschaftspokal

	HeiBer Schnee	Nord- land	Rallye Hessen	Ges.
Scuderia München II	15	20	9	44 Pkt.
MSC Stuttgart	20	-	15	35 "
Team Matter Überrollb.	-	-	20	20 "
RIOC	-	-	12	12 "
Scuderia München I	-	-	10	10 "
Berlin	-	-	8	8 "

Angst vor dem dritten Mann

kaum ein Thema erregt die Gemüter der südbayerischen Motorsportler so stark. Zustimmung und Ablehnung, je nach Temperament und grundsätzlicher Einstellung zum Motorsport halten sich in etwa die Waage: Man diskutiert über den Gau-Beauftragten!

Um was geht es eigentlich: Tatsache ist, dass von der ONS Frankfurt, und nicht, wie oft angenommen, von der Kommission in München, Richtlinien erlassen wurden, die helfen sollen, den Motorsport in seiner Grundstufe zu regeln. Viele Veranstalter ficht das nicht an. Sie basteln ihre eigenen Grundsätze - sprich: Ausschreibung - und lassen fahren. Jeder gegen jeden und, wer am meisten gegen die guten Sitten verstösst, wird Tagesschnellster. So einfach ist das.

Was wollen nun die Gau-Beauftragten?

Sie wollen dem Veranstalter helfen - eindeutige Ausschreibungen, Genehmigungen von Verwaltungen und ein einwandfreier Aufbau der Fahrt und des Wettbewerbes lassen Schwierigkeiten nicht erst aufkommen.

Sie wollen den Veranstalter schützen - nicht die Vorlage einer Versicherungspolice allein, sondern nur die versicherungsrechtlich einwandfreie Durchführung gewährleistet vollen Schutz. Weiss eigentlich jeder Fahrleiter, dass er die volle Verantwortung für alle Teilnehmer übernimmt?

Sie wollen den Veranstalter beraten - nicht als Sportkommissare, wie es anfangs und missverständlich vorgekommen ist, sondern als Partner, die dem Veranstalter über das Schiedsgericht bei der Meinungsbildung helfen.

Sie wollen den Teilnehmern helfen - sie können für ihr Startgeld eine ordnungsgemässe Organisation erwarten. Sie haben ein Recht, dass, wenn sie sich an die Richtlinien halten, diese dann uneingeschränkt für alle Teilnehmer die gleiche Gültigkeit haben.

Sie wollen die Teilnehmer schützen - denn ohne Versicherungsschutz des Veranstalters sind sie im Schadensfall ohne Hilfe. Macht sich denn darüber niemand Gedanken? Und die Gruppe-B-Fahrer: Durch nicht eingetragene Veränderungen am Fahrzeug verlieren sie die allgemeine Betriebserlaubnis und damit den Versicherungsschutz - so dürfen sie doch nicht einmal am öffentlichen Strassenverkehr teilnehmen!

Sie wollen vielen jungen Menschen die Möglichkeit geben, unter sicherer Einschätzung des finanziellen Einsatzes und des zu erwartenden Risikos die ersten Schritte im Motorsport zu wagen.

Die Gau-Beauftragten Gruber, Peter, Sagerer, Thalmaier und Lode haben sich freiwillig und ehrenamtlich zur Durchführung dieser Aufgabe bereit erklärt. Aus dem Gefühl heraus, diesen Motorsport für jedermann weiterhin zu erhalten. Auch sie müssen Erfahrungen sammeln und auswerten, um diese Arbeit verständlich zu machen. Aber nur dann, wenn diese Veranstaltungen als Sport bezeichnet und nicht als "bunter Nachmittag" disqualifiziert werden sollen. Aus der Überzeugung heraus, dass der wirkliche Motorsportler den Weg zum Ausweissfahrer sucht, um sich dort im Rahmen der Sportgesetze im fairen Wettkampf zu bewähren.

Wenn heute noch Veranstalter und Fahrer den Gau-Beauftragten ablehnen, dann beweisen sie damit doch nur, dass sie entweder nicht willens oder nicht fähig sind, sportliche Grundsätze anzuerkennen.

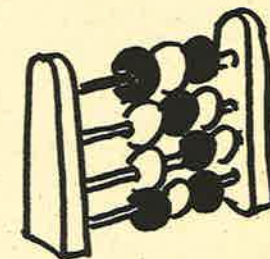
Einwandfreie Veranstaltungen, grösste Chancengleichheit und sportliche Fairness - gelten für den Motorsport tatsächlich andere Wertungen?

Dass dies einmal gesagt, äh, gedruckt werden durfte, dafür dankt

Ihr

Arnulf Lode

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



Peter Schöller,
8 München 80, Ampfingstraße 35
Telefon 40 63 58

RÖHRL - UND DANN LANGE NICHTS

Int. ADAC-Rallye Hessen --- Lauf zur Europa-Rallye-Meisterschaft für Fahrer, Deutschen und Italienischen Automobil-Rallye-meisterschaft und zum Mitropa-Cup.

Diese Attribute waren Garant für ein illustertes, internationales Starterfeld von 178 Teams, das am Freitagabend über die Startrampe vor dem Motel in Kirchheim auf die Strecke rollte.

Die bekanntesten Ausländer unter ihnen waren der Schwede Ove Anderson, Antonio Borges (Portugal) und aus Italien Pittoni, Ambrogetti, Tacchini und Salvatore Bray. Aus Österreich erschien Vic Dietmayer. Auch die deutsche Rallye-Prominenz war fast vollständig vertreten; gespannt war man vor allen Dingen auf das Duell Röhrl ./.. Knorr, wobei letzterer mit seinem angeblich 300 PS starken Porsche Carrera ein ernstzunehmender Konkurrent für den Regensburger mit ca. 190 Ascona-PS war.

Für Unruhe sorgten vorher noch einzelne Technische Abnahmekommissare, die sich zwar einerseits vom Verfasser von der Zulässigkeit der sog. "Sechser"-Schaltung überzeugen ließen, andererseits aber kein Pardon bei einem auf der Fahrerseite montierten Schalensitz ohne Lehnenverstellung zeigten. So blieb u.a. Wolfgang Oliv nichts anderes übrig, als den (Sport-)Beifahrersitz mit dem Fahrersitz zu vertauschen um den begehrten Abnahmestempel zu bekommen.

Im Gegensatz zum Vorjahr knöpfte der Veranstalter diesmal überraschenderweise bei verspäteter Abnahme nicht die obligaten 20.--DM Strafe ab; wahrscheinlich konnte er bei einem Startgeld von 300.--DM auf diese lukrative Nebeneinnahme verzichten. Wer jedoch nach 15.00 Uhr sein Gefährt bei den Herren der Abnahmezeit vorfahren wollte, hatte ausnahmslos das Nachsehen. Leider gehörte auch Monika Nagel dazu.

Kurz nach dem Start ab 17.30 Uhr folgte bereits der erste Paukenschlag: Zwei Kunden mit je 26 km auf dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn, dem El Dorado der hessischen Rallyefahrer. Walter Röhrl sorgte hier gleich für klare Verhältnisse und setzte sich mit 94 Sekunden Vorsprung ab. Zweitschnellster war hier zur allgemeinen Überraschung Walter Smolej, der neben Röhrl den zweiten vom Euro-Händler-Team genannten Ascona-Werkswagen fuhr. Seine Leistung ist umso höher zu bewerten, als er nach einem Teil der Strecke feststellen mußte, daß die hinteren Stoßdämpfer den Gehorsam verweigerten.

Obwohl Walter Smolej und Beifahrer "Don Grinso" Druba anschließend durch Motorschaden das Handtuch werfen mußten, war Helle Bein, der Chef der OPEL-Sportbetreuung, von dieser Leistung derart angetan, daß dieses Team beim nächsten Deutschen Meisterschaftslauf, der Rallye Vorderpfalz, erneut ein Werksauto zu hoffentlich neuen Glanztaten bekommt.

Auch nicht weiterfahren konnte der "Stier von Rötgen", Wolfgang Knorr, der anscheinend der Nervenbelastung nicht gewachsen war, jedoch seinen Carrera in Schwarzenborn so geschickt abstellte, daß die vorbeifahrenden Konkurrenten die ondulierte Karosserie nicht erblicken konnten.

Ebenfalls in diesem Truppenübungsplatz blieb dem Team Freisler/Scholz weiterhin das Pech treu. Anstatt die Sonderprüfungen ausgiebig zu besichtigen, die sämtlich vorher bzw. an einem bestimmten Tag trainiert werden konnten, bastelten sie zwei Tage an ihrem BMW. Vor einer größeren Soldatenkulissee führten sie die bayerrische Technik des Betonzaunversetzens mit Erfolg vor. "Einmal bügeln und waschen" und ein verbogenes Federbein waren die Ausbeute. Als rettende Engel standen jedoch nach der Sonderprüfung der Sachs-Rennendienst und die "Steinmüller-Crew" zur Verfügung und innerhalb kürzester Zeit war die Vorderachse wieder in Ordnung gebracht.

Den Steinmüller-Leuten vom gleichnamigen Autohaus in Melsungen sei hier noch einmal besonders gedankt. Sie beseitigten nicht nur an einem Feiertag die vielfältig am BMW aufgetretenen Schwierigkeiten, sondern führten auch noch speziell für Freisler während der gesamten Veranstaltung Service. Hierbei bekamen sie zweimal die Gelegenheit, die hintere rechte Schwinge wieder mit dem Fahrwerk zu verbinden.

Diese erste Sonderprüfung war jedoch für ein anderes Scuderia-Team bereits der "Exitus". Naumann/Naumann, bis dahin in der Liste der ersten Zehn der Deutschen Meisterschaft noch berücksichtigt, hatten offensichtliche Schwierigkeiten, ein neues Rad aufzuziehen. Das Gerücht, daß der gewichtige "Dorfschänke"-Wirt aus Gewichtsgründen keinen Wagenheber mitgeführt haben soll, konnte nach eingehenden Recherchen des Verfassers keine Bestätigung finden.

Puschner/Conrad landeten in Schwarzenborn auf einem beachtlichen 37. Platz, während Winfried Hermann durch technische Probleme zurückgeworfen wurde. Auch seine sonstigen Zeiten bis zu seinem Ausfall waren nichts Aufregendes. "Der wurde so richtig naßgemacht", war der Kommentar von H.-P. Duge auf die Frage, was denn sein Markenkollege Hermann auf dem neuen "Geschoß" gezeigt hätte.- Auch ein Carrera macht noch keinen Meister.

Die folgenden Sonderprüfungen hatten ausschließlich Asphaltbelag; Walter Röhrl fuhr jeweils Bestzeit. Erwähnenswert die siebtschnellste Zeit von Freisler in der WP 5, einer sehr schnellen Prüfung, bei der der Start rd. einen Kilometer später als vorgesehen war. Wahrscheinlich um Röhrl die lange Gerade, ein gefundenes Fressen für die Carreras, zu ersparen. Dennoch fuhr Röhrl hier Bestzeit (3:28) vor Hauck (3:30) und Duge (3:32) jeweils Porsche Carrera.

Vor der Zwangspause stand als WP 7 noch einmal der Truppenübungsplatz Schwarzenborn bei Nacht auf dem Programm, die jedoch Röhrl wieder seinem Bestzeitenkonto gutschreiben konnte. Zweiter war Lars Carlsson (Irmischer-Ascona) vor Jocki Kleint (Capri).

In der nun folgenden Zwangspause war Hochbetrieb für die Serviceleute. Zachi Zweibäumer suchte verzweifelt eine Hinterachsschwinge, bei Freislers BMW wurde das gleiche Fahrwerksteil zum ersten Mal bei dieser Rallye wieder angeschweißt und Humpert hatte einen Bruch der Vorderachse zu beklagen. Ein Großteil der Fahrer legte sich bis zum erneuten Wiederbeginn in den Morgenstunden schlafen.

Bei der ersten Sonderprüfung nach der Zwangspause war die provisorisch angeheftete Schwinge wieder ab; die Zeiten der beiden

folgenden Sonderprüfungen waren deshalb auch nicht berühmt.

Eine verträumte Dorfschlosserei, von dem immer zur rechten Zeit anwesenden Steinmüller-Service in einer Blitzaktion besetzt, war dann der Schauplatz für eine dauerhafte Lösung des leidigen Hinterachsschwingenproblems.

Freisler war nun wieder "happy" und legte bei den restlichen wertungsprüfungen Zeiten vor, die sich in der Kategorie 11. - 18. Platz Gesamtklassement bewegten.

Der während der gesamten Veranstaltung andauernde persönliche "Zweikampf" zwischen "Toyoten-Tita" und "Ascona-Kaufhold" endete am Schluß mit leichten Feldvorteilen für den Fahrer mit dem einheimischen Fabrikat.

Walter Röhlrl hingegen hatte weiterhin die Nase vorn, nur dreimal bei 19 Prüfungen mußte er anderen den Vortritt lassen. (Kleint WP 10, Duge WP 13 und Carlsson WP 18). Obwohl sich zum Schluß der Veranstaltung noch bei seinem Gruppe 2-Ascona Getriebschwierigkeiten einstellten, gewann der "Lange aus Ratisbona" mit seinem nebenbei auch trinkfesten Beifahrer Jochen Berger aus Bergshausen bei Kassel mit klarem Vorsprung die Hessen-Rallye und damit zum dritten Mal einen Lauf zur Europameisterschaft, die er nun überlegen anführt.

Die Veranstaltung war ein würdiger Meisterschaftslauf, die bei den Teilnehmern allgemein guten Anklang fand. Für die Scuderia München bedeutete der vierte Platz in der Mannschaftswertung mit den Teams Freisler/Scholz, Wittreich/Wittreich und Hesse/Velte weiterhin die Führung in der Deutschen Meisterschaft.

Gesamtklassement:

1. Röhlrl/Berger
2. Carlsson/Petersen
3. Anderson/Hertz
4. Rack/Köhler
5. Fritzinger/Wünsch
6. Brink/Weitekamp
7. Schewe/Linzen
8. Kleint/Pitz
9. Hauck/Blesinger
10. Altenheimer/Schleim

- Opel Ascona
Opel Ascona
Toyota Corolla
Porsche Carrera
Toyota Celica
Porsche Carrera
Porsche Carrera
Ford Capri
Porsche Carrera
Porsche Carrera



Hannes Scholz

AUFTAKT ZUR KLEINEN GAUMEISTERSCHAFT

Am 11.5. fand die Dießener Zuverlässigkeitsfahrt statt. Fahrtleiter war der allseits als Renault-Heizer bekannte "Hart Paule". Er kundschaftete 155 km Teerstraßen und 45 km Selektive aus. In die Selektiven baute er 4 OE's, 3 SE's und 1 SP ein. Auf dieser SP kam es weniger darauf an, viel PS zu haben, als vielmehr darauf, sie am besten auf den Schlamm zu bringen. Das konnte Dadlhuber am besten und setzte mit 1.35 min. die beste Zeit.



Dadlhuber/Krisam in Aktion

Die Fahrt verlief in der näheren südwestlichen Umgebung Münchens, mit Zwangspause beim Staudenwirt in Oberfinning. Das Ziel war am Startort in Dießen mit fast pünktlicher Preisverteilung. Bestes Scuderia-Team waren Dadlhuber/Krisam mit Gold und Klassensieg.

Eine sehr schöne, schnelle Veranstaltung mit einwandfreier Topokopie und exzellenten Straßen. Nur sollten alle Funktionäre in die geheimnisvollen Grundlagen der Veranstaltung eingeweiht werden.

V. Bergpreis ULM

Daß unsere schwäbischen Nachbarn sparsam sind, wußte ich bis dato, jedoch ich dachte es würde sich rein auf das materielle beziehen. Aber O nein, bei Bergrennen wird dort droben auch noch mit Kurven gespart. Denn außer 3 Spitzkehren, die im rasanten Tempo des ersten Ganges durchlaufen wurden, gab es nur noch 2 angedeutete linke voll. Trotzdem mit 4 zu fahrenden und auch zu wertenden Läufen wurde nicht gespart. Schon am Trainingstag bestach diese Veranstaltung durch hervorragende Organisation. Obwohl das Fahrerlager am Ziel eingerichtet war, d.h. die Fahrer wurden über die Strecke an den Start gebracht, konnte man am Samstag 4 Trainingsläufe absolvieren. Da es für Tagessieg und Bestzeit viel Geld gab, wurde schon im Training anständig geheizt. Überraschend (für mich nicht) lag Zacherl aus Rosenheim auf Opel Kadett um Nasenlängen vor allen anderen.

Der Renntag selbst begann mit einem Reifenroulett, da die Strecke zwar naß war und drohende Regenwolken über dem Berg standen, der Regen selbst aber ausblieb. Ich persönlich richtete mich meistens nach der Entscheidung von dem Fahrer Höhnle aus Augsburg, dem ich den richtigen Regenreifen-Riecher zutraue. Seinen Super V also auf die Socken geguckt, der mit Slicks, folglich EDER - FIAT auch auf Slicks. Zur Sicherheit schaute ich noch bei Zacherl vorbei, der war ganz schlau, der hatte links Slicks und rechts Regenreifen montiert. Darauf angesprochen, daß doch nicht nur Linkskurven da wären und er auch kaum alles auf 2 Rädern, nämlich wechselweise immer mit den richtigen fahren könne, meinte er jedoch, daß er auf diese Weise kurz vor dem Start nur die falschen 2 Reifen wechseln müsse. Er fuhr dann auch Slicks. Der erste Lauf brachte die erste Überraschung, Kiemele auf Porsche fuhr Bestzeit, jedoch blieb er unter dem Streckenrekord. Ich selbst verschlief den ersten Lauf und landete mit langem Gesicht auf dem 5. Platz. Im 2. Wertungslauf überraschte der Super V Fahrer Manfred Riedisser aus der Schweiz das gesamte Starterfeld mit neuem Streckenrekord. Es wurde ihm in harter Münze gelohnt. Zu der Zeit waren Kiemele und Zacherl bereits abgeschlagen. Die beiden gewannen jedoch souverän Ihre jeweilige Klasse. Nach Ablauf aller 4 Läufe hatte ich noch 3mal zweitbeste Klassenzeit gefahren (der 5. Platz war ein gutes Weckmittel) jedoch konnte ich meinen Klassegegner K. H. Fischer aus Rosenheim auf Opel Kadett, der natürlich Blut gerochen hatte, den 2. Platz in der Klasse um ganze 4 Zehntel Sec. nicht mehr streitig machen. Übrigens fuhr uns Wolber auf Simca 1000 R um 13 Sec. davon.

Der Rennablauf selbst war zügig und unfallfrei. Allerdings flog ein Porsche nach dem Ziel in den Wald; selber schuld, wenn am Ziel die fünfte Welle eingelegt wird. Dem Fahrer ist nicht allzuviel passiert, das Auto im Schrotthimmel. Besonders lustig muß es für Zuschauer sein, wenn Rennfahrer über die Strecke an den Start geführt werden, diese ihre Rennreifen durch starkes hin- und herreißen der Autos warmfahren wollen und schließlich aus mangelndem Gefühl an die Leitplanken knallen. ("6" mal gesehen). Mir würde dabei nur selber warm werden.

Vielleicht ändert sich diese Unsitte, denn sollten die Reifen auch momentan warm werden, bis zum Start, bei Wartezeiten von bis zu 30 min., sind diese wieder kalt. Man fand die Leitplankenritter im Endergebnis auch nur ganz weit abgeschlagen.

Die gute Organisation fand ihre Krönung in der Siegerehrung, die bereits eine halbe Stunde nach dem letzten gestarteten Teilnehmer abgehalten wurde. Hübsche Pokale rundeten den Rennausflug ins Schwabenland ab.

Ihr EDER - FIAT Fahrer
Peter Schöllner



Das Bild zeigt Peter Schöllner beim Bavaria-Rennen

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

ab 1. März
samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf — Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

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

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

RONNIE PETERSON KOMPLETTIERT BMW TEAM

Verzicht in Le Mans - Engagement am Nürburgring!

Das BMW Team hätte gute Gründe, an den beiden Rennen teilzunehmen: sowohl in Le Mans bei den 24 Stunden als auch beim Großen Preis der Tourenwagen auf dem Nürburgring gingen die BMW 3,0 CSL im letzten Jahr als Sieger durchs Ziel.

Doch wird BMW in diesem Jahr werksseitig dem französischen Hochgeschwindigkeitskurs fernbleiben. Der Grund für diesen Verzicht ist in der Tatsache zu suchen, daß der potenteste Gegner der letzten Jahre, die Ford Capri, ebenfalls Le Mans fernbleiben werden.

Dazu BMW Rennleiter Jochen Neerpasch: "Unser Hauptaugenmerk gilt in diesem Jahr der technischen Weiterentwicklung. Um auf diesem Gebiet zu aussagekräftigen Resultaten zu kommen, bedarf es echten Konkurrenzkampfes während eines Rennens. (Die erste Runde fand bei Salzburg statt, sie ging, nicht ohne Glück, an BMW) Ohne direkten Gegner ist dieser Vergleich nicht möglich. Wir fahren nicht in Le Mans, dafür lassen wir uns etwas anderes einfallen.

Der Einfall hat bereits Gestalt angenommen.

Beim Großen Preis der Tourenwagen wird nicht, wie ursprünglich vorgesehen nur die Mannschaft Stuck/Ickx mit dem 430 PS starken BMW 3,0 CSL an den Start gehen, sondern das BMW Werksteam mit dem kompletten technischen Stab des letzten Jahres; bringt einen zweiten Wagen an den Start!!

Möglicherweise heißen die attraktiven Paarungen am 14. Juli auf dem Nürburgring Stuck/Petersen, Ickx/Bell. Der Hauch von Formel 1 in den Tourenwagen-Cockpits ist zum Sturm geworden.

Martin Braungart, Dompteur aller BMW Schrauber freut sich über diese Lösung: "Es ist unbedingt erforderlich, daß die Mannschaft in ihrer Gänze zum Einsatz kommt. Wer rastet, rostet bekanntlich. Und unsere bekannt schnellen Bexenstops, die ja in der Vergangenheit schon rennentscheidend waren, kommen nicht von ungefähr.

Einem Gerücht zur Folge trainieren die BMW Mechaniker im Hinblick auf das große Ereignis bereits mit ihren Werkzeugkästen heimlich zu Hause.

Günther Dadlhuber

Ebenso war mir ein kurzes Gespräch mit BMW Rallyefahrer Warmbold beim anprobieren eines neuen Nomex SCHEEL SCHALEN-SITZES möglich. (Die alte Nomex SCHEEL SCHALE stiftet die Firma T-UP Autozubehör GMBH der Scuderia München für die Rallye München) Die nächste Rallye für den BMW Werksfahrer ist die 1000 Seen Rallye in Finnland incl. Training auf BMW, mit eigenem 16-Ventiler Motor (nicht mehr mit Schnitzer Aggregat)? Auf meine Frage, wie ihm Walter SMOLEY'S erster (Werks)einsatz gefallen hat, antwortete er, recht gut, der Junge weiter so. Ein echter Nachwuchs!



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



Krug tuning

MÜNCHEN

sonnig fruchtig  frisch

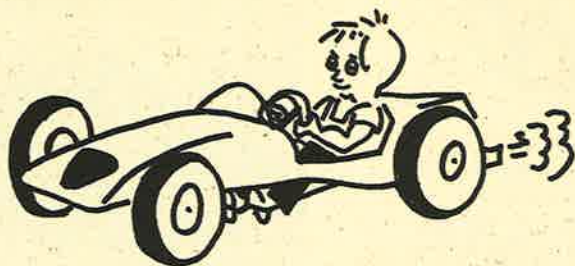


Siga-Getränke
Löschen jeden Durst
Limonaden,
Fruchtsaftgetränke,
Biere,
Wein und Spirituosen
liefern wir Ihnen frei Haus.
Wir erwarten Ihren Anruf

SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos

Heimdienst: München Tel. (089) 3 511 173
(08135) 209

("alles ist in AFRI-COLA...")



FÜR SPORTFAHRER

Im Cafe Scherer läßt sich gut reden. Bei einem Kaffee über Autos, Steuern, Benzin und Tunen ... und und und. Ob Radio oder Cassettenrecorder, ob spezielle Wünsche für Tripmaster, Zusatzinstrumente, Gegensprechanlagen. Der Walter, Spezialist für das Elektrische, baut es Ihnen sofort ein. Für Licht wird auch gesorgt; von Cibie, Marchal und Bosch ist alles zu haben. Poliermittel, Öl, Werkzeug, eine neue Batterie und neue Reifen, das alles hält Meister Scherer für Sie parat.

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder, Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer · münchen
Ampfingstraße 35 · Tel. 403134

Nacholympischer Dreisprung.....

Nein, es soll hier nicht die Rede sein von längst vergangenen Episoden aus Kaufi's Sturm- und Drangzeit. Das Gras darüber ist recht hoch geworden, inzwischen Es geht hier um ein verlängertes Wochenende am 15./16./17. Juni, das aus drei Gründen recht interessant war:

Zunächst einmal hatte Helmut Zick die Mitglieder der DSK-Programmkommission nach Offenbach gebeten. Man soll zwar über ungelegte Eier nicht gackern, aber wie Sie vielleicht wissen, ist der DSK dabei, ein neues Programm für das kommende Jahrzehnt auszuarbeiten. Was da während einiger Stunden diskutiert wurde, war denn auch brandaktuell und dürfte in naher Zukunft einigen Leuten, die bisher gar geruhsam auf ihren Lorbeeren dahingedöst hatten, recht unsanft aufwecken. Mehr darüber in einigen Wochen... .

Zum zweiten lief in Stolberg bei Aachen ein Slalom zur Deutschen Amateurmeisterschaft des NAVC - wenn Sie jetzt sagen, daß man einigermaßen verrückt sein muß, um für 2000 m Ringelpietzfahrerei 650 km Anfahrt in Kauf zu nehmen, so haben Sie nicht ganz unrecht... . Aber nachdem es bei den ersten Läufen im süddeutschen Raum für das inzwischen auf 2 Autos angewachsene Lotos-Seven-Team ganz gut gelaufen war, wollten wir doch die Chance wahrnehmen. Es klappte dann auch programmgemäß: 2 Klassensiege (bis 1300 und bis 1600 ccm) und Kategorienbestzeit (nein, nicht für mich - Asche auf mein Haupt, Michael Heyne langte voll hin in Erinnerung an vergangene TTS-Zeiten und war mit seinem 1300 ccm schneller). Am Rande noch eine amüsante Story vom vergangenen Meisterschaftslauf in Landslut: Große Aufregung bei der Rennleitung nach unseren beiden Läufen, Michael Heyne und meine Wenigkeit werden beim verdienten Bier aufgeschreckt. Es geht das Gerücht, wir hätten die Autos zwischen den beiden Läufen gewechselt. Nun sind zwar beide Autos rot, manche Leute scheinen aber wirklich einen Optiker dringend nötig zu haben: Michael's Seven ist links gesteuert, mein eigener dagegen die englische rechts gesteuerte Version. Sachen gibt's, die gibt's gar nicht.

Aber zurück zu dem besagten Wochenende: Am Nürburgring ging's wieder rund, Interserie, GT-Europameisterschaft und Renault's 5-Pokal standen auf dem Programm. Also nichts wie hin - gelohnt hat es sich dann für jedes einzelne Rennen: Bei der Interserie eines der bisher so seltenen dramatischen Rennen: Kelleners greift tief in die Trickkiste, läßt Sekunden vor dem Start auf noch nasser Piste Intermediates montieren, kämpft sich aus der 16.(!) Startreihe durch das Feld, vorbei an Kraus mit dem Saugmotor-Porsche, dem in der vorletzten Runde auf abgetrockneter Piste der Gummi um die Ohren fliegt, vorbei am bravourös fahrenden Jöst auf 3 Liter-Porsche 908, vorbei an Emerson Fittipaldi auf dem Kauhsen-Turbo-Porsche, 3 km vor dem Ziel noch vorbei am bis dahin souverän führenden Müller (ebenfalls Turbo-Porsche), der in den letzten Runden ebenfalls um seine Regenreifen bangen muß.

Dramatik auch beim zweiten Lauf der GT's: Plötzlich einsetzender Regen läßt die Favoriten auf Slicks von der Bahn rutschen oder weit zurückfallen, das Feld der ca. 60 Autos gerät völlig durcheinander, Streckensprecher Rainer Braun entfleucht ein nicht ganz druckreifer Ausdruck durchs Mikrofon und plötzlich führt ein fast serienmäßiger Carrera, dessen Besitzer mit dem Auto Brötchenholen fährt. Das Publikum tobt, ein Weltmeister ist wohl noch selten so angefeuert worden, es war die Sternstunde im Leben des Karl-Josef Römer. Instinktiv haben die Leute wohl begriffen, daß hier ein Amateur die Chance wahrnahm, den Profis ein Schnippchen zu schlagen. Im Endklassement schließlich ein 3. Platz im GT-Gesamtklassement für den Carrera-Piloten gegen die europäische Elite Last, but not least: Der Renault-Wanderzirkus gab sich die Ehre. Kameras surrten in Erwartung kommender Freiflüge, als sich das Feld nach dem Start in die Südkurve zwängte. Wer das Chaos erwartet hatte, wurde enttäuscht: Bemerkenswerte fahrerische Disziplin trotz beinhardter Positionskämpfe, Autos, denen dank Gürtelreifen und steiferer Fahrwerksabstimmung die Kippneigung genommen war, ließen das Spektakulum von Hockenheim zum Motorsport am Nürburgring werden.

Eines stand jedenfalls am langen Abend des 17. Juni fest: Es lohnt sich doch, für einen Slalom 650 km gen Norden zu fahren - wenn's auch nur drum ist, anschließend so ganz nebenbei am "Ring" vorbeizuschauen....

Das meint jedenfalls

Heinz Schreiber



Reise durch die Fans



Wo die stattfand möchten Sie wissen? Natürlich nicht bei uns in Deutschland, sondern da, wo es noch echte Rallyefans gibt, nämlich in der Tschechoslowakei.

Drei Scuderia-Teams machten sich auf den Weg zur Barum-Rallye: Gerber/Verlaan, Humpert/Thalmair und Kolb/Sterr. Aufgrund der Ausschreibung wußten wir, daß der Veranstalter Autos mit "besonderen Maschinen" suchte, die er dann einladen würde. Wir nannten also mal, wußten aber noch nicht, ob wir zu den Besitzern solcher "besonderer Maschinen" gehörten.

Am Mittwoch fuhren wir dann los. Gerber/Verlaan waren schon einen Tag früher in Gottwaldov, wir anderen wollten am Mittwoch Abend dort sein, was aber nicht ganz klappte, denn kurz vor der tschechischen Grenze fing die Lichtmaschine von Humpert zu spinnen an, so daß er nach Wien zurückfahren mußte, um dort am Donnerstag früh den Schaden reparieren zu lassen. Wir fuhren weiter und kamen kurz vor Mitternacht in Gottwaldov an, wo wir gleich fürchterlich enttäuscht wurden. Im einzigen Hotel Gottwaldovs, wo die ganze Rallyewelt residierte, gab es kein Zimmer mehr für uns. Wir baten Gerber/Verlaan um Asyl und konnten in deren Zimmer am Fußboden übernachten. Am nächsten Tag wurden wir dafür allerdings wieder entlohnt. Wir hatten so eine "besondere Maschine" und gehörten zu den Eingeladenen, wie die übrigen Deutschen und Österreicher auch. Wir bekamen ein eigenes Zimmer, Essensgutscheine und Benzingutscheine für 500 l. Das war schon eine tolle Überraschung! Wir fühlten uns wie gesponserte Spitzenteams!

Am Donnerstag um 11 Uhr sollte die Papierabnahme sein, so daß wir kaum mehr Zeit hatten, uns etwas von der Strecke anzusehen. So fuhren wir nur die ersten paar Kilometer vom Start bis einschließlich der ersten Sonderprüfung. Aber das reichte uns schon. Vom Start weg führte eine automordende Straße in die tschechoslowakischen Wälder, die uns gleich einen Vorgeschmack dessen, was wir zu erwarten hatten, gab. Mehr brauchten wir gar nicht anzusehen. Einen Schrieb von sämtlichen Sonderprüfungen bekamen wir von Gerber/Verlaan, die bereits sämtliche SPs trainiert hatten.

Bei der Abnahme ging eigentlich alles glatt. Am Donnerstag Abend schließlich wußten wir immer noch nicht, wann es am Freitag eigentlich losgehen sollte. Nicht nur wir wußten nichts, es war niemand informiert. Als wir dann am Freitag so gegen 6.30 Uhr in die Hotelhalle kamen, erfuhren wir durch den Ausgang, der am Vorabend um 12 Uhr noch nicht da war, daß wir um 6.50 Uhr in Gottwaldov losfahren mußten. Das war vielleicht eine Überraschung. Mit dem Frühstück wurde es nichts. Wir mußten zusehen, daß wir zu unseren Autos kamen, denn es wurde in geschlossenem Konvoi in Gottwaldov zum Barum-Werk gefahren, wo wir einen Rundkurs von 6 Runden zu absolvieren hatten.

Die Polizei fuhr mit Blaulicht vorneweg und die Rallyeautos hinterher. Wir durchquerten die Stadt mit ungefähr 100 km/h und Polizisten stoppten den übrigen Verkehr; damit wir ungehindert durchfahren konnten. Der Rundkurs erwies sich als recht lustig und wir hätten schon Lust gehabt, noch ein paar Runden zu drehen. Es gab allerdings Tücken: Wir wußten, daß wir diesen Rundkurs am Schluß der Veranstaltung noch einmal fahren mußten und das mindestens in der gleichen Zeit, denn die Sekunden, die wir beim zweiten Mal länger bräuchten, werden mit 3 multipliziert und uns als zusätzliche Strafpunkte angerechnet. Wir fuhren trotzdem so schnell es ging, denn wer kann sich da schon zurückhalten. Gegen die anderen waren wir aber gar nicht so schnell, denn das waren fast lauter Gruppe-2-Autos und wir hatten nur einen Gruppe-1-Ascona mit 90 PS. Es gab nämlich bei den 2-Liter keine Gruppe 1, so daß wir gezwungen waren, in Gruppe 2 zu fahren. Nach diesem recht lustigen Vorgesmack auf die kommenden 1200 Rallyekilometer, bei dem Walter Röhrls Ascona bereits den Geist aufgab, fuhren wir wieder zurück nach Gottwaldov, wo wir drei Stunden später auf die eigentliche Strecke gingen.

Beim Start holten sich sämtliche Scuderia-Teams gleich mal die ersten Strafpunkte, denn keiner von uns hatte gewußt, daß man die Bordkarte 5 Minuten vor dem Start abgeben mußte. So kassierten wir schon 80 Strafpunkte. Dann ging es los. Die Veranstaltung setzte sich aus 5 Schleifen, bzw. Etappen, zusammen, so daß wir immer wieder von Gottwaldov aus zur nächsten Etappe starteten. Die erste Etappe war noch ganz handsam. Die ZK-Zeiten waren zu schaffen, die Sonderprüfungen sehr schön, Teer, Sand und Schotter, alles schön gemischt. Die 2. Etappe ging auch noch ganz gut vorbei. Da war eine besonders interessante Sonderprüfung drin, die sich aus Teer, dann Gras, Wald, vielen Kuppen, Löchern, Grenzsteinen, Schotter usw. zusammensetzte. Dort gab Humpis Escort den Geist auf. Sein Ölfilter ging kaputt, nachdem er bis dahin so gefahren war, daß er auf alle Fälle mit vorne dabei gewesen wäre. Und dann kam die 3. Etappe! Die hatte es in sich. Es gab zwar keine Sonderprüfungen, aber dafür knappe Zeiten, die wir zu Anfang auch schaffen. Als es aber dann zu regnen, nein, zu schütten begann, war es aus. In den Wäldern war dichtester Nebel, die Straßen wurden wahnsinnig glatt und die Zeit immer knapper. Auf diese Weise kassierten wir 6 Minuten. Das war auch die Etappe, die Gerber/Verlaan das Genick brach. Sie verloren den Auspuff ihres BMW, außerdem ging ihr Auto nicht mehr richtig. Sie mußten aufgeben. Aber nicht nur ihnen ging es so. Das war die Etappe der Ausfälle. Der Regen und der Nebel waren nicht ganz unschuldig und die knappen Zeiten taten ihr übriges, so daß viele, um keine Minuten zu kassieren, über ihre Verhältnisse fuhren und ihre "besonderen Maschinen" zerstörten. Nach dieser Etappe waren fast nur noch 2/3 des Feldes in Aktion. Die übrigen 2 Etappen brachten wir auch noch gut hinter uns, ohne Streckenminuten, obwohl es weiter regnete. Einige Sonderprüfungen fuhren wir zweimal oder in entgegengesetzter Richtung. Bei dieser Gelegenheit sahen wir auch Humpert/Thalmair wieder, die bei einer der schwierigsten Etappen ausgefallen waren und jetzt die Fahrweise ihrer Gegner studieren konnten.

Es waren nicht nur die interessanten Sonderprüfungen, die uns so viel Spaß machten, sondern vor allem die Zuschauer. So etwas von echter Rallyebegeisterung hatten wir noch nie erlebt.

Nicht nur an den Sonderprüfungen standen die Menschenmassen, sondern auch auf normalen Verbindungsetappen, in Dörfern, durch die wir fahren mußten, einfach überall. Alt und jung war auf den Beinen. Nicht einmal als es zu regnen begann, wichen sie von ihren Plätzen. Das war toll! Es spornte so richtig an! Man mußte ihnen einfach etwas bieten, wenn sie schon solche Strapazen auf sich nahmen. Sogar alte Leute saßen mitten in der Nacht mit einem Hockerl vor der Haustür und winkten den Rallyeautos zu. Kurz vor dem Ziel aber erlebten wir das Größte: Ein alter Mann hatte ein Riesenschild gemalt mit der Aufschrift in deutscher Sprache: "Glückliche Reise bis zum Ziel". Wir waren richtig gerührt. So viele freundliche Menschen, die uns Rallyefahrern mal keine Steine nachwarfen oder mit der Faust drohten, hatten wir noch nie gesehen.



Als wir am Samstag gegen 9 Uhr ins Ziel kamen, waren nur noch 47 Autos in Wertung. Jetzt mußten wir noch den Rundkurs hinter uns bringen, was uns allerdings etwas Sorgen machte. Es regnete immer noch und als wir am Freitag den Rundkurs das erste Mal fuhren, war ja strahlender Sonnenschein. Wir würden also kaum mehr unsere erste Zeit erreichen. Wir fuhren was das Zeug hielt und kamen trotzdem nicht annähernd hin. 40 Sekunden langsamer als das erste Mal. Schade, das sind 120 Strafpunkte, die uns bestimmt nicht guttun. So war es auch. Bis zum 2. Mal Rundkurs lagen wir in unserer Klasse auf Platz 3 und im Gesamt auf Platz 8. Nach dem Rundkurs, also im Endergebnis, waren wir 5. in der Klasse und 10. im Gesamt. Wir waren trotzdem zufrieden, denn wir hatten uns mit unserem Gruppe-1-Ascona inmitten dieser schnellen Autos überhaupt nichts ausgerechnet. Von den 8 bayrischen Teams, die gestartet waren, fielen 5 aus. Die restlichen drei brachten die Autos ohne größere Schäden ins Ziel. Nur Schuster/Floth hatten ihren Wagen ein bißchen verbaut, was sie aber keine Strafpunkte gekostet hatte; sie wurden 4. in der Klasse und 8. im Gesamt. Gewonnen wurde diese Veranstaltung von Hauck/Pitz, die mit ihrem Porsche Carrera die übrige Konkurrenz in Grund und Boden fuhren, nachdem der tschechische Lokalmatador Hubadzeć auf Renault Alpine ausgefallen war.

Im ganzen gesehen war es für mich die schönste Veranstaltung, die ich bis jetzt gefahren bin, nicht nur weil sie uns nichts gekostet hat, sondern weil sie in einem Land stattfand, in dem Rallyefahren noch wirklich Spaß macht.

JÄGERMEISTER nicht mehr süffig

Preis von Salzburg

Schon beim Training deutete sich an, daß es für Stuck und Depailler mit den Werksmotoren schwer werden würde. Der Franzose konnte sich dann auch nach seinem Unfall im Training nicht mehr qualifizieren und kam auch nicht an 2. Stelle der Warteliste zum Start. Pech für ihn, denn in der Nocksteinkehre war für mehrere Teilnehmer die Reise schon zu Ende als Vern Schuppan, der für Team Ecuador Marlboro startete, sich als Artist betätigte. Stuck stand auf einem Formel I-Startplatz gar; Rang 11. Sepp Schnitzer verlor die Wette um seinen Bart, der ihm nie besonders zu Gesicht stand, und gewann pole position. Mit den Werks-Chevron-Schnitzers kommt von der Insel ein ebenbürtiger Gegner.

Diese Frage beantwortete Tom Pryce, Formel III Sieger von Monte-Carlo, auf recht eindrucksvolle Weise, als er vom Start weg, dem Feld mit seinem Chevron, den ursprünglich der mittlerweile tödlich verunglückte Kazato fahren sollte, auf und davon fuhr. Dahinter gesellte sich nach vier Runden zu einer Dreiergruppe mit Jabouille, Lafitte, und Paoli noch Stuck, der eine hinreißende Aufholjagd hinter sich hatte; dahinter dann Quester, Purley und Jose Dolhem. Die lange dreifache Rechts hinunter zum Fahrerlager-Eck bildete immer wieder Grund, daß es die nicht allzu zahlreich erschienenen Stuckfans von den Sitzen riß. Wenn andere Teilnehmer einen Fürchtgottabstand von ca. 1 m von den Leitplanken hielten, paßte bei Striezel Stuck kein Lösblatt mehr zwischen den Vorderrädern und den Fangschienen; auch klar, daß man bei einem solchen Manöver das Gefährt anstellen muß, sonst bekommt man hinten mit den Planken Kontakt (Happy weiß das; allerdings aus anderer Sicht)! Es war einfach sensationell, schaurig schön, schnell! Mittlerweile war Pryce mit gelöstem Kerzenstecker an die Box gefahren, was aber vom Publikum verschmerzt wurde, denn die Stuckschen Ausbremsmanöver vor der Fahrerlagerkurve waren aus Dr. Bondis Trickkiste. Der gute Jabouille und nach dessen Ausfall noch für 2 Runden Lafitte hatten hier kein Gegenmittel oder die Rückspiegel nur den Vorschriften entsprechend; beim Zumachen wurden sie beide immer wieder Zweiter Sieger und verloren so immer wieder den Vorsprung, den sie auf der Gegenbergauferaden vor Stuck herausfuhren. Dann das Aus für den Werks-March in einer nicht Gutes verheißenden blauen Wolke. So kam er wenigstens noch bei Tageslicht mit seiner 900 er Kawa und Mucki Buchner, mit umgeschnalltem Ersatznummernschild auf dem Rücken, ins heimatische Grainau. Die 9 Siegerpunkte holte sich Lafitte. Zweiter wurde nach heißem Endspurt der Zandvoort-Held David Purley, vor dem Holländer José Dolhem. In der Wertung nun dritter Platz für Lafitte, immer noch hinter Stuck und Depailler.

Als Rahmenrennen gabs noch ein Formel-Ford-Rennen; gewonnen von Boisitz auf einem Hammerschmidt-Ford, eine rein nationale Angelegenheit, aber auch noch einen Knüller:

Dritter Lauf zum Super Vau Goldpokal. Hier werden derzeit sämtliche Anstrengungen seitens der Kaimänner lächelnd erwidert mit einem viel strömungsgünstigeren ATS-Lola gefahren von dem in München geborenen Neuhanoveraner-Schweden Freddy Kottulinsky, der mit seinen 41 Jahren die ganze Meute der

eiernudelblauen Bergmann-Erzeugnisse verbläst, daß es langsam beginnt peinlich zu werden. Zum dritten Male Zweiter Kennerth Persson; beachtenswert noch der neue Mann aus Finnland Kejo Rosberg, aber noch zu heiß.

Die "heiße" Escort-Mexico Schlacht gewann am Schluß des Renntages, der nach seinem fürchterlichen Unfall in Zeltweg wieder genesene Gerhard Irsa vor Kamikaze-Loisl Müller. Wie lustig heiß und beinhart hier gefahren wird, zeigt die Tatsache, daß kein Auto am Start erschienen war, das nicht schon erhebliche Blessuren von den vorangegangenen 4 Läufen dieses Pokals aufwies, aber auch, daß kein Zuschauer vorzeitig ging! Auf der Geraden reicht das Schmalz nicht aus, um aus dem Windschatten zu überholen, also schiebt man seinen Vordermann, im Viererpulk wohlgemerkt, wenns geht. Schauen Sie sich sowas mal an.

BMW VORSCHUSS WEGGESCHWEMMT DMV-JOCHEN RINDT-TROPHÄE

Die vorangegangenen Formel-Bemühungen von Hans-Joachim Stuck waren sowohl in der Formel I wie in der Formel II nicht gerade von Erfolg gekrönt, wenn auch ein gehöriges Quentchen Glück eine böse Überraschung in Monaco verhinderte. Stuck out of luck, war die Frage, die bestimmt viele Gemüter bewegte.

Die Trainingsbestzeit des roten Mast-Boliden mit der Startnummer 1 ließ zumindest ein Fünkchen Hoffnung aufkeimen. Anderstorp-Starter Depailler konnte hier keine Punkte holen und für Stuck soll jeder Punkt wichtig sein, weil BMW zum 6-Stunden-Rennen antreten wollte, zeitgleich mit dem Formel II Lauf in Mugello. Für Michel Leclere, der das Depailler-Auto chauffieren durfte, nach der Devise ja nichts verbiegen, kam ein neuer Mann aus der Formel III mit Alain Coudini, der sich rasch der schnelleren Gangart angepaßt hatte und respektlos mitmischte; glückliches Frankreich!

Ein für Formel II-Rennen üblicher schneller Indi-Start, nicht so wie in Salzburg wo anscheinend der Rennleiter sein Ferrari-Coupé nicht strapazieren wollte, wobei es dann immer fast schon wieder ein Grand-Prix-Start wurde, einzig Coulon kassierte als Schnellstarter und Hinterbänkler eine Strafinute. Stuck, wie immer nicht mit optimalem Start, ließ sich abdrängen und kam an 5. Stelle liegend ins Motodrom zurück, hinter Jabouille, Lafitte, Tambay und Paoli. War wohl nichts mit den mitgebrachten Raketen. Mit einem energischen Bremsmanöver konnte sich Stuck eingangs des Motodroms in der 2. Runde an Paoli vorbeiquetschen. Während sich die nächsten 10 Runden Lafitte einen beinhalten Kampf mit Tambay liefern mußte fuhr Stuck lustlos und wohl auch auf Grund eines nicht optimalen Fahrzeuges auf der 4. Stelle einher. Ohne sein Zutun erntete er dann für die restlichen sieben Runden nach einem Defekt von Tambay den dritten Rang, wobei er ca. 11 sec. auf Lafitte verlor, was bei einer Zeitaddition immer riskant wird.

Der zweite Lauf, bei einsetzendem Regen gestartet, sollte dann schon zu einem Schnitzer-Festival werden, was schon die Startaufstellung hierzu verkündete. Als dann das riesige Feld auf die Reise geschickt wurde, drohte nicht nur eine dunkle Wand hinter den Tribünen sondern auch eine satte Abfuhr in Richtung Moosach (Preußenstr. 1).

Lange Gesichter als Stuck wieder nur als Fünfter zurück ins Motodrom kommt, hinter Jabouille, Lafitte, Pryce, dem Vorlauf-Vierten, und Tambay. Als sich dann Lafitte mit einem Dreher aus der Spitzengruppe vorübergehend verabschiedete, waren bis zur 10. Runde drei Freilassinger-Motoren vorne. Langsam wird man nach Freilassing gehen müssen, damit man sich nicht mehr auf ein falsch geliefertes Öl berufen muß; der Sepp reibt sich die Hände. Leidtragend werden die Formel III-Kunden sein, dessen Triebwerk fertig ist, aber mangels Zeit einfach nicht ausgeliefert werden kann. In Runde 9 warf dann Tambay das Handtuch, nachdem vorher schon Tom Pryce sich aus der Spitze katapultiert hatte und nun seine Pferdchen laufen lassen mußte, um wieder Anschluß finden zu können. Glücklicher Erbschleicher March-Jägermeister-Stuck auf einmal Platz 2, dahinter schon Purley und Tom Pryce gleich wieder bedrängt von Lafitte, der sich nun schon ein wenig sputen mußte, wollte er das Endergebnis nicht ganz allein der Computer-Ausrechnung überlassen. Als dann auf der überschwemmten Fahrbahn die Isarnixen barfuß schneller gewesen wären blickte man als Stuckanhänger besorgt in Richtung Rennleitung. Die Slick-Bändiger waren mit einem Male nicht mehr allzu gefragt. Auf trockener Fahrbahn können sie alles, aber wehe! Abbruch in der 15. Runde durch den unermüdlichen Weltrekordfahrer Wilhelm Herz. Verantwortungsbewußt und völlig zurecht, aber wie gesagt für mich und die White-Blues eine Runde zu früh. Mei ham wir gerechnet und gestoppt, obs reicht. Strietzel konnte seine verordnete Kur zwar zur Zufriedenheit von Herbert Höfl und Jochen Neerpasch herunterspulen, aber Punkte gabs dafür eigentlich schon zuviele. Hoffentlich übersehen die Gegner und BMW-Kunden nicht den ganz kleinen Finger, den meines Erachtens der große Bruder in München schon ein wenig aus der Hose winken läßt. Gesamtsieger Jabouille vor Lafitte und Stuck. Europameisterschaftsstand: Stuck 22, Lafitte 21, Depailler 18. Nächstes Jahr kann Stuck nicht mehr Europameister werden.

Rennsportmeisterschaft gabs auch noch, und die war nicht minder spannend; zumal Obermoser und Kelleners punktgleich an der Spitze zu finden sind und kein Werkableger oder gar ein Produkt aus München oder Kölns geheiligten Hallen.

In der Division 2 sollte sich eine Vorentscheidung anbahnen. Auch hier das Vorstartgeplänkel Slicks, Intermediates oder Regen-Racing. Es trocknete ab und so waren die Spitzenleute unter sich, die alle auf die Trockenkleber vertrauten. Als erster sah der Europamöbelwagen unter Jörg Obermoser, dem Hockenheim-Ring Protagonisten, seine heimatlichen Gefilde wieder als er ins Motodrom einfuhr. Dahinter, aber schon weiter weg eigentlich, der Zakspeed-RTL-Escort mit Glemser, der nach Bestzeit in der Ostkurve beim Training aus unerfindlichen Gründen einen dreifachen weggeworfenen Toe-loup wagte, was dem Auto und speziell dem Fahrwerk nicht bekam. Man merkte dies dann deutlich im Rennen, wenn auch gesagt werden muß, daß Obermoser vor seiner Haustür nie zu schlagen sein wird. Escort-Hennige fiel in der 2. Runde schon aus, so daß Wolfgang May auf Platz drei einherdriftete, auf einem Fahrwerk, dem in den Fachzeitschriften keine guten Nehmerqualitäten bescheinigt wird. Es gibt aber immer noch so etwas wie persönliche Freiheit, auch in der Abstimmung. Weiches Driften und sanftes Schalten kann man bei dem langen Edeka-Mann aus Reichenhall lernen. Auch ein Hinweis, den ich an

eine Gräfelfinger Adresse richten möchte. Toni Göser auf einem unglaublich gutem Startplatz und schönem GS-Gilb riskierte in der Sachskurve zuviel und verbog sein Auto unnötigerweise an der Begrenzungsmauer; hinten zu kurz, vorne zu kurz. Ein in Bayerns Bergen bestens bekanntes Auto fand sich mitten in der Flachlandmeute wieder. Auch sonst hatte sein Lack schon Patina angesetzt: Der VOPO von Hermann Neureuth Münchner Kindl Starter 1972 kennen diesen freundlichen Herrn aus Geroldshausen, als er allen den richtigen Weg zuwinkte. Hinter dem Spitzentrio, das weit auseinandergezogen seine Bahnen fuhr, ein heißer Kampf um Platz 4 zwischen dem alten Schnitzer Mineif Kämpfen Becker, Steinhagen, auf einem optisch sehr geschmackvollem BMW und dem Rundstreckeneleven Günther Appel auf einem Zack-Zack-Escort, den dieser am Ende für sich entscheiden konnte. Vollends klar wurde für den Bruchsaler Obermoser die Angelegenheit, als der Rosenkavalier aus Warmbronn mit seinem in letzter Zeit häufiger auftretenden Leiden ins Boxengäßchen einschwenkte, Reifenschaden. Nach relativ langem Zeitverlust beim Wechsel des Rades, fuhr sich dann Glemser wieder auf Platz 3 in der Endabrechnung ein, wobei er den arg strapazierten Escort teilweise auf der letzten Rille bewegte.

Auch bei der Division 1 gab es den bangeren Blick nach den Weinbergen der nahen Haardt, von daher kommt nämlich das Wetter, aber so ziemlich alle lagen daneben als es aufklarte und die Regenmischung langsam wie ein Kaugummi sich verflüchtigte. Klaus Ludwig hatte von der Lauda-Theorie aus Harama gelernt und fuhr auf den Geraden in den Nässezonen, um seine Reifen abzukühlen. Dieses Reifenroulette überlebten am besten die Porsche, weniger gut die Capris und BMW's. Reinhardt Stenzel zeigte den Tabak-Porsches aus Köln, daß man auch in München solch ein Auto bewegen kann und daß die derzeit heißesten Zuffenhauser-Boxer aus der PS-Küche von MAX-MORITZ aus Reutlingen kommen. Es gelang ihm, gehandicapt durch eine Strafinminute wegen Schnellstartens, Heyer auf dem Samson-Boxer, Stommelen auf einem Werkscapri, der anfänglich nur auf 5 Zylindern laufen wollte, sowie Schommers und Ludwig zu verblasen. Betzler auf dem Ertl-Alpina zeigte einmal mehr, daß er mit den großen Kisten nicht zurechtkommt und wurde dann auch noch dreimal angezählt wegen abkürzens der 1. Schikane, was eine Disqualifikation mit sich brachte. Es darf gelacht werden, auch bei dem Schweizer Peter Arm auf dem zweiten Alpina-Coupé, der zweimal in die Seile ging, als er sich im hausinternen Bruderzwist mit Harald Ertl auf dem Ogottogott-BMW-Coupé beharkte. Die Punkte holten aber Heyer Stommelen, Ludwig und Stenzel, der die Minute nicht ganz wettmachen konnte. Neuster Stand in der RSM: Obermoser 55, Glemser 42, Ludwig 37, Kelleners und Stommelen je 35, Stenzel 28.

Und dann kamen sie wieder, nach Sitzenbleiben am Nürburgring und Strafoxerzieren in Mainz-Finthen, tiefergelegt, härtere Stabis und Dämpfer, keine Slicks mehr, aber mit beschlagenen Scheiben beim Blindflugüben; die Grashoppers aus Köln, von der anderen Seite aus Brühl. Bei stehendem Wasser auf der Piste zeigte der Finthen-Pechvogel Grohs wer der Herr im Hause ist. Allein auf weiter Flur, losgelassen von Reiner Brauns Streckenreportage mit einem Sanctum in Form von "der Mann zeigt ihnen, wie mans macht" hetzte er seine dünnen Pferdchen um die langatmige Hockenheim-Mühle. Sieger Grohs aus Essen, durch K.O.

Dann der vierte Anlauf für das Bosch-Racing-Team-Vienna mit ihren Kaimann Super V unter Persson, Sundahl, Rosberg, Ota, zu denen sich der Möbelwagenfahrer Brorsson für das Team Europa-Möbel gesellte. Hinzu kamen noch Wendlinger, Arvelid, Raus, Trint, Güttes, um nur ein paar zu nennen, die glauben einen Freddy Kottulinsky und seinem ATS-Lola T 320 das Leben sauer machen zu können. Die Überraschung war aber dann vorrübergehend der Horag mit Harald Ertl, der dem guten Freddy drei Runden respektlos vorgeigte und ihn zum Stehgeiger degradierte. Dann als der Kühle aus dem Norden daranging zu zeigen wie Papas neues Auto geht, verabschiedet sich Ertl und sein Schweizer Untersatz mit leisen Störungen am Triebwerk; wobei er manchen darauf hinwies, daß man nicht bis zum Blow-Up einen Motor treiben muß, wenn er schon knistert. Kottulinsky vergab gleich darauf den Logenplatz durch ein Fehlmanöver und setzte sich zwischendurch auf den Rasierplatz 9. Ein guter Platz, um den Leuten in und außerhalb der Menge zu zeigen, daß es in Bad Dürkheim nicht nur guten Wein gibt. Für ihn registriert die Rundentabelle: Runde 5 Platz 6, Runde 6 Platz 4, Runde 8 Platz 3, von da an bis ins Ziel Platz 1. Was sagen Sie dazu? Dahinter, härter, aber auch fair, Persson, Brorsson und wie gehabt Rosberg, wobei dieser, wie es schien, diesmal einen härteren Punch hatte. Ausgerechnet in der letzten Runde, in der Sachskurve, glaubt dieser Youngster alle in die Tasche stecken zu können und schlägt daneben, spricht in den Sand, trotzdem Vierter. Einlauf, Stand in der Castrol-GTX-Trophäe, Stand im VW-Gold-Pokal: 1. Kottulinsky, 2. Persson, 3. Brorsson, 4. Rosberg. Eine selten zu findende Eintracht. Weniger selten oder motorsportlich auffällig, daß ich bei fünf Veranstaltungen in sechs Wochen, vier mal naß bis unter die Haut den Heimweg antreten durfte.

UNSERE FLOßFAHRT, ein erster Rückblick

Daß Floßfahrten lustig sind heißt es im allgemeinen.

Zuerst kam das geringe Interesse der Clubmitglieder dem Schani aber gar nicht lustig vor. Es ist aber dann doch noch gelungen mit einer stattlichen Anzahl nicht unbedingt der Scuderia verbundener Mitfahrer beiderlei Geschlechts das Floß zu füllen. So trafen also am 23. Juni bei strahlendem Wetter zuerst ein Teil mit dem Zug aus München ein; etwas später der andere Teil mit dem Bus aus Tölz und noch etwas später die letzten Mitglieder der Dixilandband mit dem Auto. Kurz nach 9.30 Uhr konnte es endlich losgehen. Das Bier, die duftende Musik und das schöne Wetter sorgten für einen rapiden Stimmungsanstieg, so daß es nicht verwunderlich war, daß schon bald die ersten freiwillig ins Wasser sprangen. Als der Ernstl sprang, hegten einige Leute Befürchtungen bezüglich einer Flutwelle bis zur Donau. Es war aber dann doch nicht so schlimm. Mittlerweile wurde fleißig getanzt und auch über den Bierkonsum konnte man nicht klagen. Als zum Mittagessen in Mühlthal angelegt wurde, waren etliche Leute schon so lustig, daß der Wirt leicht befremdet war. Nach der Mittagspause gings im selben Stil weiter. Die Stimmung hatte ihren Höhepunkt noch nicht überschritten und es wurden ernste Bedenken laut, daß unsere 210 l Bier nicht reichen könnten; Gottseidank zu Unrecht.

Der Chronist verlor schön langsam den Überblick, nahm aber immerhin noch einen der ersten "Floßblitzer" wahr. Als wir in München ankamen, war man sich im Allgemeinen einig, daß es doch sehr lustig war. Unter anderem auch, weil das Gewitter, das dauernd hinter uns herzog, uns doch nicht erreichte.

Genaueres über den weiteren Verlauf des Tages kann ich nicht berichten, weil mir ausgerechnet beim letzten Sprung ins Wasser meine Brille verloren ging. Immerhin hört man noch Verwunderliches.

Weitere Episoden sind überall zu erfragen.

R. S.

SERVICE

oft ist er bitter nötig

Hessen - Rallye 1974, mit vielen Titeln geschmückt, verspricht eine Asphaltrallye zu werden. Frohgemut macht sich ein Fahrzeug, das Fahrzeug des Schreibers, nebst Insassen am Donnerstag auf den Weg nach Hessen. Am Startort angekommen, nahm man die Zimmer in Beschlag, die der Beifahrer belegt hatte. Sodann begab sich alles sofort zur Besichtigung des Truppenübungsplatzes. Naja, so schlimm war der ja auch nicht, doch später erwies es sich, daß auch hier die Tücken neben dem Weg lagen. Zurückgekehrt, Mittaggeessen, und schon sollte es weitergehen. Da, ein Ölfleck! Nun, ein Ölfleck hin oder her, er muß ja nicht vom eigenen Wagen sein! Neugierig, wie Fahrer doch sind, guckte jener unter das Auto und siehe da, ein wohlgeölter Wagenboden blickte ihm entgegen. Gut geschmiert, ist halb gewonnen - doch auch gerutscht. Wo, was! Die Kupplung würde das Öl wohl nicht so gerne am Belag haben, wurde das Öl ja bereits aus der Kupplungsglocke geworfen. Tja, der nigelnagelneue Simmerring! Der Flüche, die zum Himmel gingen, es waren viele! Oh, diese Mechaniker, erwürgen könnten man sie. Die Rallye war schon gelaufen. - Doch halt, sollte und wollte denn nicht aus München der hilfreiche Wickenhäuserservice kommen? Angerufen in München, Bescheid gesagt, daß der neue Simmerring nun doch nicht mehr neu und dicht sei und ob sie wohl die Kleinigkeit von einem neuen Simmerring mitnehmen könnten? Sie konnten. Am nächsten Morgen, 9.40 Uhr Abnahme, Auto um 8 Uhr auf die Hebebühne. Fürs Zuspätkommen wird man wohl DM 20,-- berappen müssen! Doch kaum war der Wagen auf der Bühne, griffen die "Wickenhäuser's" an und der hessische Vertreter des Opelkonzerns staunte. Getriebe, Kupplung, Schwungscheibe raus, Simmerring erneuert, alles wieder eingebaut und pünktlich 9.40 Uhr ging es zur Abnahme! Was wollen eigentlich die Profiservice noch besser machen?

Nach überstandenen Schrecken wurde die Rallye in Angriff genommen. Die ersten Sprünge gestanden und fürs Volk halbe und ganze Dreher produziert. Dann kam der erste Schreck in der Abendstunde, Stoßdämpfer vorne gebrochen! Also so etwas mache ich nie, und überhaupt, wie kann man so narrisch fahren! Nun man konnte. Sehr aufgeregt wurde unserem Service Bescheid gesagt, war ja ganz selbstverständlich, daß der dastand!!! Stockfinstere Nacht, Sonderprüfung beendet und danach, wer steht da wohl? Der Service. Und was hat er da? Einen Stoßdämpfer! Nach 10 Minuten ging es weiter, zuvor hatte der Stoßdämpferzerbrecher noch bald das halberte Serviceauto auseinandergenommen, so aufgeregt war er. Nach der Halbzeit, man lag in der Klasse prächtig, wurden die nächsten Prüfungen gefahren und was ging kaputt? Falsch und nochmals falsch, weder Stoßdämpfer noch Simmerring sondern der Auspuff! Also so etwas, ist das Doppelrohr jetzt 2 Jahre in dem Auto, hat alles mögliche schon mitgemacht und jetzt geht es kaputt. Das Zeug taugt auch schon garnichts mehr. Die drohende Herausnahme aus der Rallye durch den Technischen Kommissar retteten die Wickenhäuserserviceler. - Und der Goldlöwe, der noch erreicht wurde, war eigentlich das Verdienst der Serviceleute und nicht unbedingt des Fahrers. Der hatte zwar den Willen, aber es klingt fast so, als wäre der Service nur für mich dagewesen. Nun, die Geschichten der anderen weiß ich nicht alle, geholfen hat der Service allen, die ihn nötig hatten. Was bleibt, ist ein Dankeschön für die Servicer und die Gratulation zum ersten Servicelizenzpunkt.

J. Kaufhold



Das Wickenhäuser-Service-Team und die Mitglieder der Mannschaft II nach der Rallye Hessen

AUTOMOBILSLALOM OSTBAYERN

Wie behaupten manche, jenseits des Weißwurstäquators Geborene, so schön bissig, daß in Bayern die Uhren nach bzw. anders gehen. Das Traurige ist dabei noch, daß diese sogar noch recht haben. Um Gottes willen, wird sich nun so manch betroffenes Bayernherz fragen.

Zugetragen hat sich dies beim 2. Lauf am 12.5.74 in Kellberg hinter Passau. Die Veranstaltung wurde von der MSG Unter Bayer. Wald ausgerichtet, die z.T. so trübe und regnerisch, wie das Wetter war. Da Abnahme von 8 bis 10 Uhr sein sollte und die "Kleinen" immer zuerst ins Gras beißen müssen, machte sich ein Frühaufsteher um 6 Uhr auf den Weg. Nachdem einige Bundesstraßen, die von Lebers und Lau - Lau's Bannstrahl von Tempo 100 verschont geblieben waren, mit 120 km/h befahren werden konnten, war ich so gegen 8 Uhr in Kellberg. Der Zeitplan der Abnahme stimmte ja gerade noch. Aber was nützt es, wenn man mit Papier- und technischer Abnahme um 9 Uhr fertig ist und dann 3 Stunden warten muß, um den Trainingslauf zu absolvieren. Nach 12 Uhr ging es dann nach stundenlangem Warten los. Auf einer gesperrten Straße konnte dann voll hingelangt werden. Der Kurs war ähnlich, wie die 2 Geraden bei unserem Slalom auf dem Salzburgring, sogar noch etwas schneller; dafür waren aber die Bäume und Leitplanken etwas näher.

Der Clou der Veranstaltung war, wie sich nach dem 1. Wertungslauf herausstellte, daß mit Hand gestoppt wurde. Dies erfuhr ich aber erst auch nur auf Umwegen. Nachdem mir der Plank aus Rosenheim glatte 4 Sekunden abgenommen hatte, obwohl ich auf dem Salzburgring zeitmäßig schneller war als er, löste dies bei mir das große Wundern aus. Als er dauernd von seinem ausgezeichneten Start sprach, kam ich so langsam dahinter, wie und wo ich mir einen Teil der Sekunden einhandelte. Wer am Start wußte, daß die Lichtschranke nur als Attrappe fungierte und nach dem 5, 4, 3, 2, 1 sofort die Pferdchen springen ließ, war fein raus. Zwar kann jedem Veranstalter mal die Elektronik einen Streich spielen, dies sollte dann aber allen Fahrern vor und beim Start bekannt gegeben werden, daß mit der Hand gestoppt wird. Die ca. 500 - 600 Zuschauer (meiner Schätzung nach), die mit DM 4,- !!!! dabei waren, ließen mich in der Hoffnung heimfahren, daß das nun wohlgefüllte Säckel des Veranstalters diesen nächsten Jahr zu größeren organisatorischen Leistungen beflügeln wird. Erinnert sei hiermit noch an das Fahrerlager und den Parc fermé.

Fazit: Auf Grund der erheblichen organisatorischen Mängel eines Meisterschaftslaufes nicht würdig.

SCUDERIA MÜNCHEN EV IM ADAC, 8000 MÜNCHEN 80, AMPFINGSTRASSE 35
Ich/Wir bestelle(n) hiermit für 1974 den „Scuderia-Report“

Name	Vorname	Clubzugehörigkeit
Postleitzahl	Ort	Straße
Der Betrag von DM 15 ist beigelegt in bar/Briefmarken		

SLALOM NÖRDLINGEN

Auf dem klubeigenem Gelände des RAMC in Nördlingen fand eine Woche später der 3. Lauf statt. Auf einem für Zuschauer - die Wirtschafft mit Garten befindet sich gleich neben der Strecke - und für einen Teil der Fahrer (ausgenommen "Heizer und Bleifüssen") idealem Platz, fanden sich bei herrlichem Sommerwetter nicht ganz 40 Starter ein. Auf Grund der geringen Teilnehmerzahl erklärte sich der Veranstalter bereit, statt eines Trainingslaufes noch 2 weitere zuzugestehen. In Anbetracht der reichlich vorhandenen Zeit eine wohl löbliche Maßnahme. Die Wartezeit wurde verkürzt und überbrückt, die Fahrer hatten ausreichend Gelegenheit sich auf den Kurs einzustellen; außerdem wurden so ein paar Kilometer mehr für das Startgeld geboten.

Unabhängig von dieser Veranstaltung stellt sich somit die Frage, ob sich eine solche Regelung nicht bei allen Slalomveranstaltungen durchführen ließe. Statt eines Trainingslaufes, freies Training am Vormittag; am Nachmittag dann die Wertungsläufe; bei der geringen Zahl der Teilnehmer an den genehmigungspflichtigen Veranstaltungen bestimmt kein allzugroßes organisatorisches Problem. Daß ein paar Funktionäre mal früher aus den Federn müssen, wird sich ja noch bewerkstelligen lassen. Ein Großteil der Fahrer muß ja auch schon um 5 Uhr aufstehen, damit er rechtzeitig zur Abnahme da ist. Damit verbunden wäre nun eine Erörterung über Höhe des Startgeldes und den ausgesetzten Preisen. Doch soll dieses Problem einem späteren Report vorbehalten sein.

Auf einem mit dauernden Richtungsänderungen, aber doch flüssig gehaltenen Kurs, war die Reifenfrage das entscheidende Moment. Mit normalen Gürtelreifen versehen, war gegen die mit Racing bestückten Fahrzeuge nichts auszurichten. Am deutlichsten wurde dies in der 1300 Klasse deutlich, wo ein gut vorbereiteter Kadett den sieggewohnten "Rallye 25" das Fürchten lernte und nur um Zehntel den ersten Platz versäumte.

Fazit: Diese Veranstaltung hätte ein größeres Teilnehmerfeld verdient.

H.W.

RGR - SLALOM Eine runde Sache

Gleich in der Klasse bis 1000 ccm Gruppe I waren 2 Scudis am Start. Klar daß Gerd Verlaan mit seinem Peugeot 104 kein Gegner war für die Autobianchi-Abarth. Mufti Wendt bewegt seinen fahrbaren Untersatz mittlerweile recht flott um die Poller. Wenn er jetzt beginnt näher an die Poller ran zu fahren, auch in Kauf nehmend, daß hin und wieder einer ein Männchen baut, dann werden auch die Zeiten näher an die Spitzenleute herankommen. Platz 3 für Wendt auf Autobianchi-Abarth in 2.01,28, Platz 5 für Verlaan auf Peugeot 104 in 2.05,56.

In der Klasse bis 1150 ccm wollte Alleinunterhalter Naurmann auf seinem Fiat 128 Coupe sauber hinlangen, dabei ging ein Poller flöten, wie sich später herausstellen sollte, ein Eck das noch vielen zum Verhängnis werden sollte. Zeit: 2.14,34.

Bei den 1300 ern waren dann die Gilbs unter sich, die dann mit Munzinger, Niesner und Pecher auch dann den Lauf der Achtbesten bestritten, den dann ganz knapp Pecher aus Waldkraiburg mit einer Zeit von 1.44,31 sec. gewann.

Bis 1600 ccm gewann Klaus Heindl auf dem Ascona in 1.49,98, nachdem Pospichals Ascona unter Schrotti Kaufhold nicht ganz so wollte, wie er es sich vorgestellt hatte. Schade, denn dadurch verlor er an der Scudi-Ecke den sichern Sieg.

Bis 2000 ccm war dann der erste Schlag der Wagenstetterei fällig. Sieger Johann Wagenstetter auf BMW in 1.45,03, nachdem der Gaupokal-Zweite und Berlin-Sieger Luis Bachmaier Ladehemmung hatte und auch der Herr Gaupokalsieger Tuch aus Waldkraiburg nicht seinen besten Tag erwischt hatte.

In der Klasse über 2000 ccm sah man dann eine gekonnte schnelle Fahrt von Georg Schöttl auf seinem BMW-Coupe vor Karl Mader.

Nach einer Mittagspause wurde es dann lauter, die Kreissägen mit den offenen Tüten schickten sich an den Parcours zu bezwingen. In der Klasse bis 1150 ccm begann gleich der Kampf mit dem Messer zwischen den Zähnen. Ausgetragen unter den TTS-Tretern Hafner und Theis sowie Fischer auf einem schönen Kadett, der dann auch gewinnen konnte in 1.43,47 vor Hafner, während sich Theis seine Suppe mit einem Dreher nach einer gewaltigen Fahrt, versalzte.

Fortgesetzt wurde dieser heiße Fight in Klasse bis 1300 ccm, wo es dann schon um Hundertstel ging wollte man gewinnen. Ostler aus Garmisch hatte hier die Nase vorn in 1.35,97, vor Nitzsche in 1.36,27 und Luggi Lindner in 1.36,47, alle auf NSU-TT.

Bis 1600 ccm das gewohnte Bild mit einem klaren Sieg von Nick Wagenstetter auf BMW mit einer Zeit von 1.39,21, die für sich spricht gegenüber dem Zweiten, Toni Fuchs, in 1.40,18 sec.

Dann mußten wieder die Kampfhähne einige Federn lassen, als die Klasse bis 2000 ccm an den Start rollte. Hier verlor Dunst in 1.36,33 ganz knapp gegen den Opel-Hetzer Blöchl, der 1.36,17 benötigte. Peter Förster wurde einmal mehr im Münchner Raum von seinem Auto in Stich gelassen; er wird halt mittlerweile ein bisserl alt der BMW!

Viele Punkte gibts dachte sich der zweite Scudi-Alleinunterhalter in der Klasse über 2000 ccm, Martin Krisam auf dem weiß-blauen Streifenflieger, die Zeit hätte aber auch in der 2-Literklasse zu einem respektablen Platz gereicht. Man schießt sich halt langsam ein.

In der Gruppe 3 und 4 ohne Hubraumbeschränkung sahen dann die Zuschauer einen riesig aufgelegten Sigi Kerndl mit seinem Carrera, der mit dieser Zeit auch um ein Hundertstel Gesamtsieger wurde. Hier sah dann auch Horst Breuer mit dem etwas überbereiften Schöttl-Elan kein Land. Zweiter Keller auf der Alpine, die hier hätte schneller gehen können.

Eine Top-Organisation, prompte Bedienung der Zuschauer und Teilnehmer mit allen gefahrenen Zeiten und ein Streckensprecher, Ex-Huber Beifahrer Zametzer, der es auch nicht vergaß jeden Fahrer persönlich vorzustellen, wobei Blöchl aus Osterhofen nicht recht wußte ob er auch angeben sollte bei dem persönlichen Hobby hinter dem Motorsport, daß er ein hervorragender Hobbykoch ist. Gut gekocht hatte er auf alle Fälle in seiner Klasse.

Neues Clublokal der Scuderia München ist das Lokal „Die Sängerkarte“ in der Pettenkofer-/Ecke St.-Paul-Straße, Parkplätze jede Menge. Ab 15. Mai, es ist ein Mittwoch, trifft sich die Scuderia am 1. und 3. Mittwoch des Monats dort.

VERS.-AGENTUR REMELE

FELDSTRASSE 2 A – TELEFON 089/916276

VERSICHERUNG · AUSSTEUERVERSICHERUNG · INVESTMENTS

SICHERUNG · UNFALLVERSICHERUNG · KINDERUNFALLVERSICHERUNG · AUSSTEUERER

TROTZ SOMMERHITZE UND URLAUBSDRANG
VERANSTALTEN WIR ZUSAMMEN MIT DEM
PMC 2 WEITERE SLALOMVERANSTALTUNGEN
AUF DEM GELÄNDE DES FLUGHAFENS IN
OBERSCHLEISSHEIM
AM SAMSTAG AB 9 UHR EINEN ONS NGPFL.
SLALOM UND AM SONNTAG DEN

ADAC SLALOM

IN

MÜNCHEN

FÜR SERIEN - UND SPEZIALTOURENWAGEN
IN GETRENNTER WERTUNG + GT-KLASSEN
2 LÄUFE a 1500m SIND AUCH FÜR PS -
SCHWACHE AUTOS SEHR REIZVOLL

AUF IHR ZAHLREICHES ERSCHEINEN FREUEN
SICH

der PMC und die SCUDERIA

Süd Rallye

Samstag früh, 6.45 Uhr. Mein Fahrer Rieger kommt an den Startplatz bei der Fa. Oesterlein in Nürnberg. Sein BMW präsentiert sich schweißnaß: Am Vergaser fiel irgendwo eine Schraube heraus und der Benzinverbrauch stieg auf 30 Liter. Der Schaden wurde behoben und nach der gründlichen Abnahme ("Unter den Bügel muß eine Platte") warteten wir mit den anderen Scuderia-Teams auf den Start. Nicht nur, daß unser 1600/2 mit seinen 85 PS, abgesehen von einem VW 1302 S, das schwächste Auto am Start war und der Rieger Kopfweh vom Benzingestank (der Teppichboden war naß) hatte, fuhren in unserer Klasse auch Dr. Kriegelsteiner/Kröniger-Ascona und Hainbach/Schmidt-Alfa.

Aus Nürnberg fanden wir verhältnismäßig schnell raus und spielten Leithammel für 4 oder 5 andere Teilnehmer. Über Autobahnkreuze und -dreiecke gings dann schnurstracks bis zur ersten WP. Die kam gleich mit einer Überraschung, denn die vermeintliche Geradeaus - mR! - Geradeaus - Strecke wurde mit Pfeilen und Bändern über Schotterfeldwege umgeleitet. Ein Katzensprung zur WP 2: Teer, 2 Kurven, steil bergauf (daß Luis Trenker hierbei Haltungsnote vergeben haben soll, kann ich aber dennoch nicht glauben), Ziel. 15 km zur WP Wolfersdorf - St. Lampert: 3,2 km wunderschöner Schotter, schnell zu fahren, über 2 Kuppen, dann leicht bergab und nach kurzem Gas wegnehmen ("A Oachkatzerl überfahr' I net"), unter den Blicken heuwendender Landwirte ins Ziel.

Ich habe noch keine Ergebnisliste bekommen und Vergleichsmöglichkeiten hatte man auch keine. Schließlich standen wir an einer WP an, die in der Nennungsbestätigung nicht mitgeteilt worden und sozusagen geheim war. Ganz so geheimnisvoll gings dort aber doch nicht zu, denn wieder mal hatten einige Teams Aufschriebe. Komisch, nicht? Diese Prüfung fuhren wir ziemlich stramm, vor einer steilen spitzen Kuppe lupfte Rieger das Gas, ich sagte: "Drauf!!", und nach einer weichen Landung in der grünen Wiese kehrten wir auf die Idealstrecke zurück. Über einsame Samstagsnachmittagslandstraßen gings von WP zu WP. Dann stand die vielversprechende WP Burglengenfeld ins Haus: 18 km lang, nur durch Wald, zuerst Schotter mit viel Staub und einer in einer Kehre versteckten SK 1, dann mehr Asphalt und der SK 2. Diese WP hat mir dann auch am besten gefallen, vor allem, weil wir den im Morgengrauen abgeschriebenen Aufschrieb mit einer demokratischen Abstimmung nach der dritten Kurve ("Tu des bleede Ding weg") verwarfen, und ich nicht also durch den dunklen Forst chauffieren ließ. Am mit inneren Verletzungen ausgedachten Kriegelsteiner-Ascona vorbei huschten wir ins Ziel.

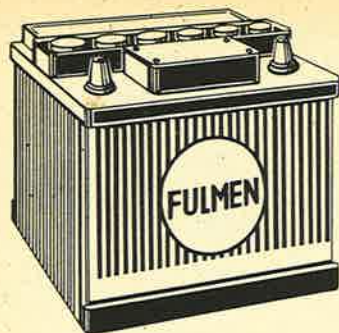
Da unsere Zeitstopppung mittels Sanduhr (wer schenkt mittellosem Co eine Uhr?) nur auf wenige Minuten genau war, fehlt mir jeglicher Zeitvergleich. Gut beschreiben könnte diese WP auch Kamerad Wutz: "Na ja, des war a mittlere Links und mir warn schnell. Mir sind dann mit der Hinterachs' nein Graben und dann gings los..... und dann warn mir irgendwie quer neben der Strecke auf der Beifahrertür".



Nach der Zwangspause von gut und gerne 25 (!) Minuten und einem heruntergewürgten Butterbrot gings erst mal bergauf: WP 8 (Ich hatte meine Steigeisen leider vergessen) und nach einigen weiteren SP's zum Truppenübungsplatz Hohenfels. Bis zur Starterlaubnis für ST. Nr. 1 hatte sich das gesamte Feld am Tor 5 versammelt. Wir konnten Hainbach bewundern wie er seinen Alfa raketenähnlich startete und im Tiefflug in die erste (von insgesamt 2) Kurven ging. Das erst eine halbe Stunde vorher beendete Scharfschießen der Bundeswehr-Jungs beunruhigte mich weniger als das ewige Kuppe voll, Senke voll, Kuppe leicht links voll etc., bei dem wir bis zu 180 km/h fuhren. (Belag/ Viel Staub, Sand und Erde auf Betongrund, gefahrener Schnitt über 110 km/h, Länge ca. 14 km) und einmal der Magen nach oben ging und einmal das Kinn nach unten. Auf dieser WP stand übrigens auch der hübscheste Streckenposten, eine tolle Blondine. Es folgten noch 2 weitere WP's: Die eine kannten wir schon aus der anderen Richtung, sie war diesmal ebenso geheim wie beim ersten Mal. Die 14. und letzte schließlich war im 1. Fahrtabschnitt Bestandteil einer Transport-Etappe, so daß wir auf dieser WP wild umeinander fliegen konnten. Vom ZK-Ziel zur BAB nach Nürnberg und hinein ins Ziel.

Fazit: In einem schnelleren Auto hätte die Veranstaltung noch mehr Spaß gemacht, weil tatsächlich viel zu oft Vollgas einfach nicht reichte und wir das 2. Tor des Clubs (2:2 in Saarbrücken) auf einer WP im Radio verfolgen konnten! Gruppe 1 bis 1600 gewann Kratzl, 2. wurde Hainbach, ziemlich direkt dahinter, auf dem 10. Platz, lagen wir (27 gestartet = Silber). Über die anderen Scuderia-Teams (außer Krug/Wutz) kann ich nur sagen: und wenn sie nicht gestorben sind ...

Greubel



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



F U L M E N - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 089 / 422363



BATTERIEN

SLALOM MSC SÜD

Die wohl teuerste Veranstaltung der letzten Zeit (Verhältnis von Strecke und Startgeld) war der Slalom des MSC Süd, der in der Pionierkaserne an der Dachauerstraße stattfand. Das Startgeld betrug für den ersten Wertungslauf (einen Trainingslauf gab es nicht) DM 18,--, für jeden weiteren Start mußte ein weiterer Zehner locker gemacht werden.

An die Herrn Organisatoren der MWP möchte ich die Bitte richten und glaube auch im Namen aller Fahrer zu sprechen, doch die Slalomveranstaltungen nach den Richtlinien der Rahmenausschreibung des ADAC abzuwickeln. Dann würde auch das leidige Thema Mehrfach-, Doppel-, Einfachstarter, Gesamtsieger, Zusammenlegung der Serientourenwagen mit den Spezialtourenwagen entfallen. Auch die Auswertung wäre dann wohl etwas einfacher und eine Siegerehrung, die um 20 Uhr angesetzt ist, findet dann nicht um 22.30 Uhr statt. Doch muß man dem MSC Süd zu gute halten, daß es für die Placierten schöne Zinnkrüge gab, was dann immerhin ein kleines Trostpflaster für das stundenlange Ausharren darstellte.

Obwohl die Scuderianer einen Klassensieg und noch einige gute Placierungen zu verzeichnen hatten, reichte es für die beiden Mannschaften nur zu einem 5. und 6. Platz.

H. W.

SSM WANDERPOKALFAHRT

41 Teams trafen sich auf dem Parkplatz des Gasthofes Holzner in Grüneck zu einer Orientierungsfahrt der Wanderpokalrunde. Wie jedes Jahr war das Lokal geschlossen und man wartete geduldig auf die Fahrtunterlagen, die 15 Minuten vor dem Start ausgehändigt wurden. Nach einer gemütlichen Einführungsstappe wurde bereits die Geschicklichkeit der Beifahrer im Übertragen der Streckenskizze zur OE 1 geprüft. Auf der 18-Minuten-OE konnten sich die Fahrer voll austoben. Die Strecke zur ZK 1 wurde nach Topokopie gefahren, weiter ging es mit vielen Flurbereinigungen und Eckenfranzerei nach Topo, unterbrochen durch eine Streckenskizze, zur ZK 2 und zugleich Start zur OE 2. Für die meisten Teams entschied diese OE und die Strecke zur ZK 3 über einen guten Platz im Gesamtklassement. Es durfte voll geblasen werden! Auf der Zieletappe konnte man wieder bummeln, doch vielen Teilnehmern wurde die Flurbereinigung zwischen Wippenhausen und Thannhausen (OK 49) zum Verhängnis. Die Wartezeit zur Siegerehrung wurde durch eine gute Idee-Filmvortrag über die gesamte Fahrtstrecke - verkürzt. Durch gute Organisation und "astreine" Fahrtunterlagen war die Veranstaltung ein Schmankerl für Fahrer und Beifahrer. Großes Lob verdient auch die tadellose Ergebnisliste.

Karl-Heinz Pospichal

SSM-Orientierungsfahrt

NAC-Slalom, Landshut

- | | | | | |
|-----|------------------------------|-----------------|-------|----|
| 6. | (F. Wurmseher)/K.H.Pospichal | Heinz Schreiber | Lotus | KS |
| 13. | Z. Hiltmair/ B. Schönauer | | | |
| 25. | R. Wriesnik/U. Langer | | | |
| 29. | G. Rieger/(L. Kink) | | | |
| 30. | L. Will/ Th. Frank | | | |

ausgef. M. Schubert/M. Schubert

Nur zur Klarstellung oder
wie kann das Geschäft mit "Hosenträgergurten" belebt werden?

In der ONS-Mitteilung Nr. 2 wurde groß als letzte CSI-Meldung herausgestellt, daß ab 1.1.74 der sog. "4-Punkt-Gurt" Vorschrift für die Gruppen 1 - 4 ist.

Im Heft Nr. 3 wird der 4-Punkt-Sicherheitsgurt dann näher erläutert mit dem Hinweis, daß er bei allen Geschwindigkeitswettbewerben obligatorisch sei. Ob die Vorschrift auch auf Rallyes ausgedehnt werden soll, darüber wollte die ONS in ihrer nächsten Sitzung befinden.

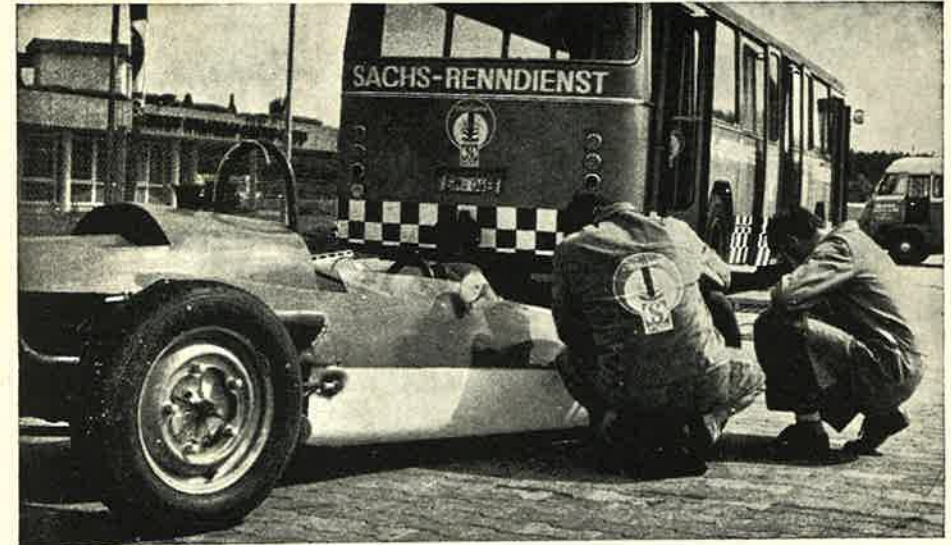
Damit war doch für jeden denkenden Sportfahrer klar, daß ab Jahresanfang in jedem Fahrzeug, das bei Slaloms, Rundstrecken- und Bergrennen eingesetzt wird, "Hosenträgergurte" eingebaut sein müssen.

Im April-Heft erfährt der eifrige ONS-Mitteilungsleser zwar, daß bei Rallyes doch nur der 3-Punkt-Gurt vorgeschrieben bleibt, wird jedoch nach wie vor in der irrigen Annahme gelassen, daß bei Slaloms 4-Punkt-Gurte verlangt werden.

Erst im Juni-Heft wird zur Aufklärung geschritten. Laut ONS diene dieser Hinweis jedoch nur zur Klarstellung. An und für sich war ja dies schon immer klar, wenn auch nur bei der ONS.

Es stimmt nicht

- daß man sich für gold beim Gausportleiter entschuldigen muß
- daß Gerber aus Solidarität zu Wenz so oft und gern ausfällt
- daß Krisam und Wendt die Autos tauschen
- daß Axel nur Slalom fährt, um allein Clubmeister zu werden
- daß die promillzahlen von der Floßfahrt für die Clubmeisterschaft zählen
- daß Kaufhold ungleichmäßig fährt
- daß Toyota-Prospekte neuerdings am Clubabend aufliegen
- daß Appel jetzt nur noch Service macht und das Material bis zur nächsten Rallye bei sich lagert



Mit Sachs starten. Auf Sieg setzen.

Spezial-Rennkupplungen.
Gasdruck-Stoßdämpfer (auf Wunsch speziell eingestellt).

**Zu erhalten im Sachs-Renndienstbus
- mit Sportfahrerrabatt!**

Oder schreiben Sie an:
Fichtel & Sachs AG, Abt. Renndienst,
8720 Schweinfurt.
Telefon: 09721/98 24 31.
Angebote folgen prompt.

