



Girokonto- junges Konto.

Schulabschluß...Berufsbeginn...Sie brauchen ein Girokonto!
Für das erste Gehalt. Für Überweisungen und Daueraufträge.
Cleverer Leute haben Giro.

Stadtsparkasse München 

477 5.76
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report



5.76

setzt MASSTÄBE



Er schuf den Helm für Profis und Kenner. Ein Helm der mehr ist als ein Schutzhelm. Nur dieser Helm hat die aerodynamischen Vor- teile zur Stabilisierung, Geräuschminderung und Entlastung der Hals- und Nackenmuskulatur.

3 Schichten Glasfaser und Polyesterharz, 6 mm Wandstärke, Styro- porinnenschale, Knautschzone, Energievernichtungseffekt, Spoiler zur Entlastung der Nackenmuskulatur, 96 % Sichtfenster. Größe 55 - 60 stets am Lager. Sondergrößen auf Wunsch. Nur DM 198,--, dreifarbig mit Luxusausstattung DM 298,-- + MwSt.



Für FORMELFAHRER ist dieser Helm in Spezialausführung lieferbar: 12 Schichten Glas- faser, schuhsicheres Panzer- glasvisier mit Abreißvisieren, Visierverriegelung, Nomex-Inne- auskleidung, Nomex-Feuerschürz mit Klettverschluß, Sauerstoff- zufuhr, einfarbig. Preis mit Fahrerlizenz anforde

Liebe Clubmitglieder,

der Sieg war Unser! Damit ist natürlich nicht nur das 2:1 im Fußball gegen unseren befreundeten Münchner Motorsportclub Scuderia Magra ge- meint, sondern das Sommernachtsfest in Obing hat auch noch etwas anderes bewiesen: Wir sind wieder wer!!

Wenn man bedenkt wie vor einem halben Jahr die allgemeine Clubmüdigkeit um sich griff und selbst Außenstehende von Auflösung unkten, können wir mit der Entwicklung ganz zufrieden sein.

Die Clubabende erfreuen sich (sogar in der sauren Gurken-Zeit)regen Zu- spruchs; es wird wieder mehr gefahren.

Unser Name ist in Fachkreisen wieder im Gespräch.

Daß diese aufwärts gehende Tendenz anhält wünscht sich,

Euer

Gerhard Vassan

Das Titelbild zeigt unser Clubmitglied Andreas Wurmanstätter mit Beifahrer Hans Steil auf Peugeot 304 S in voller Aktion.

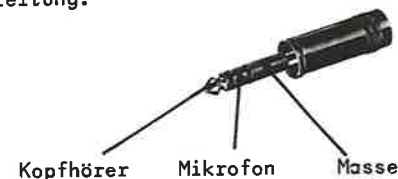
Gegensprechanlage

Es trägt zwar ungemein zur Erheiterung der abgeschlafften Kämpfer am Ziel einer längeren Rallye bei, wenn einer oder mehrere Beifahrer sich nur noch in heiserem Flüsterton unterhalten können; aber die Flüche im Rallyeauto, die diesem Spaß vorausgegangen sind, weil in WP 2 die Sprechanlage ausgefallen ist, waren bestimmt weniger lustig.

Also Freunde sorgt dafür, daß Euer Sprechanlagen den harten Alltagsbeanspruchungen gewachsen sind:

1. Sogenannte Einkanal-Anlagen mit nur einem Verstärker, an dessen Eingang beide Mikrofone parallel angeschlossen werden und an dessen Ausgang die Kopfhörer beider Helme liegen, sind ein alter Hut, weil sie erstens zu wenig Lautstärke bringen und zweitens im Störfall überhaupt keinen Ton mehr von sich geben. Ferner sind alle Verstärkersysteme ungeeignet, bei denen Eingang und Ausgang keine gemeinsame Masseleitung haben (wenn z.B. das Mikrofon zwischen Eingang und Minus liegt und der Kopfhörer zwischen Ausgang und Plus). Solche Anlagen erfordern 4-polige Steckverbindungen und eignen sich nicht für das im Folgenden beschriebene Einheitssystem.
2. Moderne Gegensprechanlagen haben zwei voneinander unabhängige Verstärker, die auch getrennt in der Lautstärke regelbar sind. Das hat den Vorteil, daß der Beifahrer seinen Kopfhörer einfach leise drehen kann, wenn ihm das Ächzen und Stöhnen des Fahrers nach 10 km Kurvenorgie auf die Nerven geht, er aber gleichzeitig ohne großen Stimmaufwand den Driver mit "500 - scharf links" in voller Lautstärke schocken kann. Nebenbei ist bei solchen Anlagen häufig im Störfall noch ein Notbetrieb in einer Richtung möglich, weil meistens nur ein Verstärker ausfällt, oder an einem der Helme entweder Kopfhörer oder Mikro defekt sind. Durch Vertauschen der Helme und entsprechendes Umstecken der Anschlußkabel findet man immer noch eine Möglichkeit, daß der Fahrer hören kann, was der Beifahrer spricht.
3. Anschluß: Noch immer schwirren eine Unzahl von Steckern und noch mehr verschiedenartige Steckerbelegungen in Rallyefahrerkreisen herum. Ich möchte daher an dieser Stelle eine Norm vorschlagen, die sich bereits bei einer Anzahl von Anlagen bewährt hat; und ich möchte dringend darum bitten, daß diese wenigstens im Verbreitungskreis dieser Zeitschrift schnellstens eingeführt wird, damit jeder Beifahrer zu jedem Fahrer einsteigen kann und sofort und problemlos seinen Helm anschließen kann. Als Stecker findet der 3-polige Klinkenstecker mit 6,3 mm Stiftdurchmesser Verwendung, wie er auch häufig bei Stereo-Kopfhörern zu finden ist. Dieser Stecker ist in einer besonders robusten Ausführung mit Metallgriff auf dem Markt, er ist billig und überall im Radiohandel erhältlich.

Die Steckerbelegung ist so, daß der innere der drei koaxialen Kontakte zum Kopfhörer führt, der mittlere zum Mikrofon und der äußere zur gemeinsamen Masseleitung.



Als Verbindungsleitungen zum Helm eignen sich alle beliebigen Stereokopfhörerkabel mit wenigstens einer geschirmten Ader; ob diese in eleganter straffer Spirale zum Haupt des Täters emporführen oder als unscheinbares Flachkabel im Raum knäueln, ist nur eine Geschmacks- aber keine technische Frage.

Ein leidiges Problem ist das baumelnde Kabel, wenn man einmal alleine und ohne Sprechanlage mit Helm im Auto sitzt.

Für diese Fälle empfiehlt es sich, in den Helm eine Buchse fest einzubauen und das Kabel mit einem dazu passenden Stecker auszurüsten. Auch hierfür ist eine preisunstige und technisch einwandfreie Lösung möglich: Die von Radio und Tonbandgerät bestens bekannten 3-poligen Normstecker gibt es mit einem sogenannten Renkverschluß, der Stecker und Buchse fest und stabil in allen Lagen des Rallyelebens zusammenhält.



Die Anschlüsse werden analog dem in der Unterhaltungselektronik üblichen Schema belegt:

- | | |
|---|-----------|
| 1 | Mikrofon |
| 2 | Masse |
| 3 | Kopfhörer |

Ich hoffe, daß sich diese "Scuderia-Norm" möglichst bald und umfassend durchsetzt; denn damit wäre für den umfassenden Einsatz der Sprechanlagen endlich eine vernünftige Voraussetzung geschaffen. Sollten im Einzelfall noch irgendwelche Fragen offen sein, stehe ich gerne zu einer individuellen Beratung zur Verfügung.

Reiner Conrad

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

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 31 47

ADAC - RIOCI - Rallye

Die RIOCI ist auferstanden! So konnte man in Fachkreisen hören, als Anfang 1976 die Terminkalender erschienen. Fahrtleiter Sixt klemmte sich wieder verstärkt hinter's Volant nach dem Motto "von Aktiven - für Aktive" und in der Mundpropaganda hörte man von neuen Ideen und der schönen Oberpfalz. Wer die RIOCI 73, damals DM-Lauf gefahren war, konnte vermuten, daß die damals leider etwas schwache Organisation verbessert (man lernt schließlich aus Fehlern) und damit die Neuaufgabe zu einer ausgereiften Veranstaltung geworden sei. Die Auswahl der Strecke war schon 73 vorbildlich, für 76 war ähnliches zu erwarten, noch dazu, da alles bekannt und abfahrbar sein sollte und damit den Mäuschern die Spitze abgebrochen war. All dem trug die Rallyekommission des Gauess Südbayern Rechnung und vergab der RIOCI 76 den Koeffizienten 3 zur Wertung für die Südbayr. Gaurallyemeisterschaft (und nicht, weil der Fahrtleiter Mitglied dieser Kommission ist).

Das Studium der Ausschreibung versetzte nun prompt dem Interessierten die ersten Tiefschläge. Nicht nur, daß ganz offiziell gebeten wurde auf ein Abfahren der bekannten WP-Strecken zu verzichten und als Ausgleich dafür (angeblich) von Walter Röhrli angefertigte WP-Aufschriebe angeboten wurden, es sollte auch wieder einmal mehr die Minimal- und Maximalzeit (und nicht nur das) strapaziert werden. Wann endlich sehen unsere lieben "RAC-Rallye-Teilnehmer-Fahrtleiter" ein, daß sich englische Rallyegepflogenheiten nicht so ohne weiteres und wenn schon, dann nur mit etwas mehr Gedankenarbeit auf deutsche, bzw. bayerische (Genehmigungs-)Verhältnisse umsetzen lassen. Die Verwirrung wurde nämlich total, als zu o.gen. Minimal- und Maximalzeiten auch anhand der Startkarten noch Richt-, Soll-, Gutschrifts- und Standzeiten (an WP's) kamen. Mü-Wi-Bu -Starter kamen wenigstens noch einigermaßen zurecht, die vereinzelt erschienenen Starter aus nichtbayerischen Gafeldern wurden jedoch vollends vor den Kopf gestoßen, wie die diversen Diskussionen an den ZK's bewiesen.

So großartig wie die Kulisse des PTL-Eckert-Komplexes am Startplatz in Regenstau, war auch die Teilnehmerzahl nicht. Es stellte sich heraus, daß "Ries-Rallye-geschädigte Fahrzeuge" eben doch nicht innerhalb einer Woche zu reparieren sind. Ein absoluter Tiefpunkt bei einer Veranstaltung im Gafgebiet dürfte dabei das Nennergebnis der Scuderianer sein, welche mit sage und schreibe drei Fahrzeugen noch nicht mal eine Mannschaft komplett gemacht hatten (Ries-Rallye-Blutzwoll). Dank an dieser Stelle dem Veranstalter, der mit seinem

verhältnismäßigen späten Nennungsschluß Fahrzeuggeschädigten die Möglichkeit bot, gar nicht erst zu nennen und damit der Entscheidung entzogen war, Nenngeld "nicht starten könnender" ganz oder teilweise gerechtfertigt oder nichtgerechtfertigt, wieder zurückzuzahlen.

Aus den organisatorischen Mängeln von 73 schien der Veranstalter jedoch nichts gelernt zu haben. Klappte es mit dem RIOCI-System der Abnahme noch hervorragend (nachahmenswert), so fing der Ärger mit der Ausgabe der Fahrtunterlagen schon an. Für das nicht zu bescheidene Nenngeld von DM 200,-- hätte man hier schon etwas mehr bieten können!! Das Streckenbuch war in Ordnung, ebenso die WP-Aufschriebe (für die man extra DM 10,-- berechnet bekam). Aber hätte man nicht auch für die "Geheimen" einen Aufschrieb anfertigen können, wo dieser ja von besonderem Vorteil gewesen wäre? Und wäre es nicht möglich gewesen, das eine Blatt der Serviceunterlagen mit Zustand und Belag der WP-Strecken den Fahrtunterlagen beizulegen? Kostet es den sooo viel, ein paar leere Papierblätter mehr durch die Druckmaschine laufen zu lassen? Vielleicht wäre es auch möglich gewesen, eine ausreichende Erklärung der unkonventionellen Zeit- und Karrenzwertung mit Beispielmustern auszugeben, sowie die ganze Wartezeit vor WP's auf die Karrenz anzurechnen.

Die Tatsache, daß allein auf der Bordkarte 1 6x 10 Min. theor. nicht anrechenbarer Wartezeit die Maximalzeit Start-ZK 1 um 1 Stunde verkürzt, erklärt warum gerade nicht genau Bescheid wissende Teilnehmer die Normalstrecke in Full-Speed unter die Räder nahmen. Unfälle und daraus resultierende Zeitungsartikel mit Balken-Überschrift "Rallye-Fahrer bauten schwere Unfälle" sind wirklich keine Werbung für unseren Sport!

Übrigens: Sollte die RIOCI wieder mal stattfinden, was durchaus wünschenswert wäre und der Veranstalter noch Helferclubs zur Absicherung bzw. Ausrichtung von WP's finden, wäre es ratsam, wenigstens einen Vorwagen mit einem Verantwortlichen vorausfahren zu lassen, um dadurch die Verbundenheit mit den Helfern zu zeigen. WP-Leiter, die bis zum letzten Fahrzeug noch keinen Offiziellen des Veranstalters gesehen und Probleme haben, könnten auf den Gedanken kommen, das nächste Mal diese Aufgabe nicht mehr zu übernehmen. Aber nun genug des Unkens. Die Rallye bot auch Schönes, hierbei als erstes die Strecke, offenbar vom Fachmann mit Sinn für das Wesentliche ausgerichtet. Der Gedanke, die Protestfrist spätnachts auf 1/2 Stunde zu verkürzen sowie die harmonisch verlaufene Siegerehrung ließen die Gesichter der wenigen verbliebenen Teilnehmer erstrahlen und so die Veranstaltung doch noch zu einem positiven Erlebnis werden.

" WA 46 "

CLUB **aktuell**

Oktoberfest 1976 am 21.9.

Auf geht's, zur Wies'n !!!

Der 2. Clubabend im September findet nicht in der Gaststätte Sängerkarte, sondern im

Augustiner-Festzelt -Empore 1 -
=====

statt. Die Plätze müssen bis 16.00 Uhr eingenommen werden. Selbstverständlich sind zu diesem Clubereignis auch Gäste und die Familien der Mitglieder herzlich willkommen. Im Interesse der Schlagkraft unserer Rallye- und Slalomtruppe raten wir dringend zur Benutzung des MVV oder des Taxigewerbes.

Bier- und Hendlmarken hält unser Kassier, hoch auf der Empore, für Sie bereit!

Der nächste Clubabend am 5.10. 76 findet in der Sängerkarte statt.

Am 19. 10.76 und am 2.11.76 finden die Clubabende, wegen Umbau unseres Clublokales n i c h t in der Sängerkarte, sondern im benachbarten " Pschorr-Keller" auf der Theresienhöhe statt. Der jeweilige Saal kann an einer Tafel, die sich am Eingang des Lokales befindet, abgelesen werden.

Bereits jetzt wollen wir auf die Jahresabschlußfeier am 10.12.76 hinweisen.

Sie findet heuer in den Räumen unseres Clublokales statt (in den gesamten Räumen). Außerdem wird bei dieser Gelegenheit der Film des Sommernachtsfestes uraufgeführt.

Bei der letztjährigen Siegerehrung der Gaudirallye wurde unser Gerhard in bewährter Manier als Fahrtleiter für 1976 gekürt (manche sagen auch "bestimmt").

Als dann bekannt wurde, daß sich die Scuderia Magra zu einem Fußballspiel stellen würde, scharte unser Spielertrainer seine Schäflein um sich, um nicht gar so schlimm mit fliegenden Fahnen unterzusehen.

Für den Startplatz wurde wieder die bewährte Esso-Rallye-Station in der Leopoldstraße ausgewählt. Bereits hier gab es betretene Gesichter wegen des Ostereies. Ganz Schlaue besorgten sich noch schnell Sprühdosen, um aus grünem Klee weißen zu fabrizieren. Ein bekanntes Autosportgeschäft wurde hierbei sowohl vom Besitzer, wie auch von anderen Favoriten konsultiert.

Bis auf die Sonderprüfungen verlief die Fahrt im gewohnten Rahmen mit verschiedenen Fragen. Bereits die zweite Sonderprüfung bei Wiggerl Wriesnik brachte größere Zeitdifferenzen zwischen Kolb/ Ondrusch als hierbei schnellsten und ehfrauengeschädigten Teams. Bei Berafahrer Zacherl war dann die dritte Sonderprüfung angesetzt, wobei aber mehr die Zählauflage im Schaufenster Schwierigkeiten ergab. Frau Elberskirch war hier besonders schlau. Sie sagte zwar zählfaulen Teilnehmern die richtige Zahl, wollte es aber selber noch besser machen und schrieb prompt die Falsche auf.

Bei der Prüfung des Geldbeutelinhalts schossen dann GWS und Ps sowie Simmerl den Vogel ab, nachdem sie nichts darin hatten.

Die Überprüfung der Fertigkeit im Kinderwickeln brachte völlig neue Erkenntnisse. Die größten Lacher hierbei waren allerdings, ebenso wie beim abschließenden Luftballon aufblasen nicht unter den Besten zu finden.

Die Zeit bis zur Siegerehrung wurde durch den Fußballkampf gegen die "Magra" ausgefüllt. Wir zogen uns hierbei mit einem 2 : 1 Sieg wesentlich besser aus der Affäre wie befürchtet, wobei noch zu bemerken ist, daß alle Tore durch Spieler von uns geschossen wurden. Die Schiedsrichterentscheidungen der beiden "Unparteiischen" waren mindestens so umstritten wie im Europapokal, wobei der eine durch seinen Umfang und der andere durch seine vornehme Blässe zu-

gefallen wußte. Als Fußball-Laien ist mir noch aufgefallen, daß die wesentlich besseren Spieler auf den Zuschauerbänken saßen, zumindest wenn man den fachmännischen Kommentaren glaubte.

Beim anschließenden Essen waren dann die kleinen Rempeleien bald vergessen und bis zur Siegerehrung waren Einzelne schon nicht mehr in der Lage den Sieger Gerold genau zu fixieren.

Bei den Letzten im Morgenrauen war wie üblich Onkel Ernst, führte allerdings in diesem Jahr die Überlebenden nicht zum traditionellen Morgenrundaang.

Mucki

Es stimmt nicht, ...

- daß Onkel Ernst heuer auf die Seeumrundung verzichtet hat,
- daß in Arabien die Ärzte nur Eigentore schießen können,
- daß es technischen Kommissaren verboten ist mit Petroleum-Schlußlichtern zu fahren,
- daß in den Ausschreibungen der bayerischen Spielbanken die Anfahrt mit Gruppe I Fahrzeugen zwingend vorgeschrieben ist,
- daß bei der Vorderpfalz die langen Wartezeiten zwischen technischer Abnahme und Start durch 3 x 800 m Damenstaffel überbrückt wurde,
- daß deutsche Fahrer zu EM-Läufen nur zugelassen werden, wenn sie vorher einen Schweden gefressen haben,
- daß man durch konsequentes Verfransen automatisch zum Fernsehstar wird,
- daß wir im nächsten Jahr von unserer arabischen Filiale mit Gratisbenzin versorgt werden.

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

Clubrallye Neuburg/Donau

Am 10.7.1976 veranstaltete der Motorsportclub Neuburg/Donau eine Clubrallye, welche als 6. Lauf zur Gaumeisterschaft gewertet wurde.

Am Start waren ca. 80 Teams, darunter die südbayerische Elite im Orientierungssport.

Die Scuderia München war durch das Team Löschner/ (Betz) vertreten, mußten aber für den MC-Neuhausen starten um Punkte für die Clubmeisterschaft des MCN zu erhalten.

Die Veranstaltung setzte sich zusammen aus drei Sonderprüfungen nach Bestzeit und drei Orientierungsetappen nach Sollzeit, sowie aus Transportetappen nach Bordbuch.

Der Start des 1. Fahrzeuges erfolgte um 16.30 Uhr; dieser Teilnehmer hatte es gut, er mußte nicht im Staub des Vordermannes fahren. Wir wurden mit Startnummer 19 um 16.49 Uhr auf die Strecke geschickt. Gleich am Start mußte die WP 1, ein Slalom absolviert werden, ich fuhr hier eine Zeit von 44 sec., hatte aber einen Poller geworfen, was 3 Strafssekunden einbrachte. Von WP 1 fuhren wir nach Bordbuch zur ZK 1, welche wir in der Idealzeit erreichten, aber 10 Minuten strafpunktfreie Karrenz in Anspruch nahmen, um die Strecke der WP 2 die aus einer 7-teiligen Kartenskizze bestand, wovon ein Teil spiegelverkehrt gezeichnet war in die Karte zu übertragen. Auf dieser OE fuhren wir Idealzeit, hatten aber eine SK übersehen. Kurz nach ZK 2 mußte die WP 3, eine Beschleunigungsprüfung auf welcher wir eine Zeit von 68 sec. fuhren, absolviert werden. Vom WP-E ging es wieder nach Bordbuch weiter zur ZK 3, welche wir mit 15 Minuten Vorzeit erreichten. An dieser ZK 3 begann die WP 4 eine OE mit Chinesenzeichen nach Natur und Kreuzungszeichen nach Karte, wobei die Zeichen mit Teerbelag oder Wege ohne festen Belag genau zu beachten waren, da sie unterschiedlich gezeichnet waren. Auf dieser WP holten sich fast alle Teilnehmer Karrenzzeit. Auch wir kamen hier kräftig ins rotieren und kassierten ebenfalls 20 Minuten Karrenz. Von ZK 4 fuhren wir nach Bordbuch zur ZK 5. Auf dieser Transportetappe mußte die WP 5, eine Brems-/Beschleunigungsprüfung absolviert werden, wozu wir 88 sec. benötigten. An der ZK 5 hatten wir dann 10 Minuten Vorzeit. An ZK 5 begann die WP 6, eine OE welche durch die DK 4 in zwei Teile getrennt war. Von ZK 5 zur DK ging es nach Pfeilskizze.

Nun kam der absolute Höhepunkt der Veranstaltung. Es mußten drei

Runden nach Kreuzungszeichen und nach Natur im Rallye-Mekka dem Truppenübungsplatz Neuburg absolviert werden.

Auf dieser WP 6 b verschenkten wir den 11. Platz in der Klasse, da wir anstatt 3 Runden zu fahren bereits nach 1 Runde den Kurs verließen und ins Ziel fuhren, somit wurden wir nur 25. in der Klasse.

Im übrigen hat uns die Veranstaltung sehr gut gefallen. Sie war organisatorisch und streckenmäßig sehr gut durchgeführt.

RiLö

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



Topographische Karten
Deutsche Generalkarte
Autokarten-Autoatlanten
Wanderkarten-Wanderführer
Reiseführer-Sprachführer
Wörterbücher-Bildbände
Stadtpläne-Kreiskarten
Weltkarten-Weltatlanten
Globen
Markiermaterial

Leuchtlupe nur DM 7.80

ACHTUNG!

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

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

Outside - in

Rallye Vorderpfalz: alternder Star gegen jungen Wadelzwicker!

Zwischen diesen Zeilen muß irgendwo der Titel zu finden sein der zu diesem Lauf zur Deutschen Rallye Meisterschaft passen könnte.

Die Vorderpfalz entwickelt sich zu einer Weinstraßen Targa Florio, wie diese es sich nie hätte träumen lassen. Nur gut, daß ein Nicki Lauda seinen Genesungsurlaub nicht in den Wäldern des Haardts verbringt, wo ihm sicher irgendjemand stolz seine Sonderprüfungen gezeigt hätte, wo man so herrlich weit und ungehindert durch, die Landschaft zerstörende, Leitplanken in die Wälder oder auf Parkplätze fliegen kann, wie das ein Porsche-Turbo tat, dessen Fahrer sich bis dahin dadurch auszeichnete mehr Gast als aktives Mitglied am Lenkrad zu sein.

Ouvertüre, wie immer der Schlangenweg. Für die Zuschauer ein riesiges Spektakel: ihre favorites, noch kalt und ohne Rhythmus, sich verbremsend und auch die passenden Gänge schwerlich findend, daher-schießen zu sehen. Auch hier unter den Zuschauern klarer Vorteil für Walter Smolej, der hier ja seine große Karriere mit einem Gesamtsieg für Opel begann. Der Walter gehört den Pfälzern, mehr jedenfalls als der Zugereiste den Weiß-Blauen, der ja seinen Wohnsitz, wie man hört, gottseidank, wieder heimatlichen Gefilden zulenkt. Auf alle Fälle näher in den Fängen der "Ludwigshäfer Rallye-Maffia" ist er.

Auch kann man am Schlangenweg, die ganze bunte Palette der Zuffenhausener Produktionen der letzten Jahre bewundern oder sich wundern, was der Kritik des Zuschauers überlassen bleibt. Nachher pflegen sich diese Boulevard-Granaten meist ziemlich kleinlaut und häßlich zu verabschieden. Das Gewitter mit dem roten Punkt und der gelb-grüne Gilb schlugen diesmal besonders schmerzlich auf deren Köpfe. Gegen den Zweikampf Smolej-Warmbold, das zeigte schon die Stimmung im Fahrerlager, sollte alles verblassen. Beide schrieben die Geschichte dieser heißesten Jagd durch die Pfälzer Wälder, die es nie gegeben hatte.

Pflichtprüfung für jeden Zuschauertramp auf der Vorderpfalz natürlich: Waldleiningen. Zu uns gesellte sich ein Smolej-Fan, Redakteur einer Schülerzeitung, den unser Walter sogar zum Trainieren hatte mitfahren lassen, was unser Rikscha-Kuli in Hünigsbergs-Gnaden strikt ablehnte. Das Brückenkri, wie immer Stunde oder besser gesagt Sekunden

der Wahrheit. Der Opel paßte genau; die Celica in den Gängen etwas zu lang. Alles andere nicht empfehlenswert, bis auf die Gruppe I Treter Hainbach, Günther und besonders spektakulär der Hauzenberger Wilde Reitersmann Mattig.

Dann auf trickreichen ORI-Pfaden zum Ziel auf dem Taubensuhl, wo uns schon ein Festplatzrummel an Zuschauern empfangt, ein ganz schöner Schreck mitten in der Nacht. Lange Gerade bergauf, weite runde Links geht über in eine lange Rechts, die ins Ziel führt. Kulläng zeigt als erster, was ein sogenannter schlechter Teerfahrer aus Schweden so an Eignung mitbringt. Mach' ma Schotter aus'n Teer, wird er sich gesagt haben und fuhr weit und schön lang ausgehängt ums Eck; schon sehenswert! Die Komparserie tastete sich in der Nacht ins Ziel, mit viel Licht und Gaspedalpumpen.

Mittlerweile war in Wattenheim, wahrscheinlich der Kilometerfresserei wegen, Zwangspause. Smolej plus one, dahinter Lichtjahre für die Konkurrenz. Ganz klar für Heinz Walter Schewe, daß er auf Ankommen fuhr, denn wie sich die beiden Spitzenreiter beharkten, muß ihm auch sogar die Chance auf einen Gesamtsieg freigelassen haben; abgerechnet wird zum Schluß!

Helmersbergerhof: Sowas gibt es gar nicht; besser gesagt, das darf es nicht geben. Eine Teersonderprüfung wo einem die Haare zu Berge stehen, wenn man sie bis dahin noch nicht verloren hat. Eine Gerade ins Ziel, mit ganz leichter Rechts danach zur DK, bei der die Drehzahlbegrenzer aufmuckten. Gelobt sei, was hart macht. Hier verabschiedete sich oben erwähnter Turboporsche mittels eines Rückwärts-Toe-Lop über einen parkenden PKW, um sich dann in einem weiteren parkenden Simcat zu verbeißen und langsam Feuer zu fangen. Schauen Sie mal, wie man bei elektrischen Fensterhebern die Seitenscheiben zur Bergung der Insassen benutzen kann; und die Musi spielt dazu, aus Quadro. Daraufhin verlegte man das Ziel etwas weiter nach unten. Trotzdem darf dieser Fall garnicht weiter gesponnen werden: was wäre wenn? Zumal ich bei Posten drei am Taubensuhl Ohrenzeuge des Funkverkehrs wurde als ein Gruppe II BMW die Botanik zum unfreiwilligen Parken strapazierte:

"Da is' eener furchtbar naus! Wo? Wees isch doch net! Wer? Antwort dto." Dazwischen bohren die folgenden weiter zum Ziel. Auch der Rennleiter kann sich noch nicht zum Hochfahren entschließen.

"Zwischen Poste eens und zwo soll er naus sei! Is die Stroß frei?" Antwort siehe oben. "Hobt' ern scho efunne?" Endlich die erlösende Gretchenfrage eines Funkpostens dazwischen, der sich von woanders einschaltet. "Kinner, schaut doch emol noch ob sich nochwas riecht

im Wooche?" Nun wird die Strecke gesperrt und Herr Raschig zündet sich wahrscheinlich eine Zigarre an um nicht allein hinaus in die Nacht fahren zu müssen. Wir gehen inzwischen zum Ziel, um dort etwas zu erfahren, da man einen Freund aus dem Oberland mit seinem Vierventiler vermißt. Auch der 528er mit dem Herrn Fahrtleiter trifft ein. Auf die Frage, ob man schon wisse, wer denn da unten hinausgefliegen sei, bekommen wir die Antwort, der sei soweit von der Strecke abgekommen, daß man ihn garnicht habe sehen können, trotz eingeschalteter Scheinwerfer. Nur, Berge haben es so an sich, daß sie auch ein Gefälle haben und auch ein Rallyeauto folgt den Gesetzen der Schwerkraft, kann ich mir vorstellen. Gerade als wir in unser Gefährt einsteigen wollen, dampft unser Freund vorbei, den Stein der uns da vom Herzen fiel, kann er in seinem Betrieb leider nicht verwenden.

Das zweite Mal Waldleiningen wird dann schon fad, da man sich eingependelt hat. Diejenigen, die für eine Nummer gut sind, haben sie schon vorher unvollendet. Also auf nach Wattenheim dem Heerlager. Smolej plus sieben auf A-A-Achim. Und die wildesten Gerüchte machen schon die Runde. Handgreiflichkeiten können gerade noch einmal verhindert werden, obwohl nach urbajuwarischem Brauchtum auch mal eine Tracht Prügel die erhitzten Gemüter abkühlen könnte, und gsund sois a' sei!

Trotzdem, was man in der Pause bei einigen Teams beobachten kann, grenzt schon an die Grenzen, um sich einmal ganz schamvoll auszudrücken. Bei jedem Pamperlrennen am Ring steht für mindestens drei Wagen ein Kommissar zur Verfügung um zu überprüfen, daß ja nicht zuviele und zuviel am Auto gebügelt wird. Hier sieht man, wenn es hochkommt Herrn Schwägerl, dessen Olympiarallyeruhm auch abtröckelt, begleitet von den Herrn Rennleitern der einzelnen Teams, fast wird einem der Eindruck erweckt er wird abgeführt. Auf alle Fälle qualifizierte hier sich am glorreichsten das Irmscher-Team mit seinem als Fahrtsekretär fungierenden Herrn Biebing, der schon halb im Urlaub war; vorgeführt wie Schulbuben wurden sie. Schade ist nur, daß man keine Einwände bringen kann, denn als Zuschauer hat man bei den Leuten ja keine Legitimation auch etwas vom Sport zu verstehen. Anscheinend war es früher aber leichter einen Abkürzer in der Topo zu entdecken als die diversen Paragraphen im Anhang J ohne dem nun mal ein Gruppe II ganz besonders schlecht aussieht. Frage an den betreffenden Herrn: Weiß er überhaupt, wo das alles geschrieben steht? Wahrscheinlich, wie so viele andere auch, nicht. Aber das ist ja keine Schande, denn ein Blatt Papier mit den jeweiligen Seiten und Para-

graphen kann wahre Wunder wirken und sogar als Abschreckung bei manchem Abnahmekommissar oder Technischem Kommissar.

Zum Ausklang führen wir dann zum Kalmit, wo ein Buckerl sein sollte. Bloß dort angekommen fand sich an besagter Stelle kein Buckel, wie ich sicher annehmen glaubte. Nun bei dem Kühlen aus dem hohen Norden, Anders Kulläng wurde ich innerhalb einiger bleicher Schrecksekunden eines anderen belehrt. Man fuhr dort wirklich mit ausgehobenem Fahrwerk. Hier sehr wackelig, niemals eine Linie, von Ideal-linie schon garnicht zu sprechen, Achim Warmbold. Sauber und sehr schnell Schewe und Smolej. Berausend was unser Gruppe I Jäger hier in diesem Bergabstück fabrizierte. Ein verkehrt liegendes Blatt eines kleinen Bäumchens verurteilt sie zu Absolventen einer Fliegertauglichkeitsprüfung mit ungewissem Ausgang.

Und dann die langen Gesichter bei uns, das Enttäuschte von Walter Smolej, der alles gegeben hatte und das zur Fratze erstarrte Grinsen des Siegers. Nun wollte man Genugtuung auf allen Linien und ging in Protest nachdem man die Celica erst einmal aus dem Fahrerlager entfernt hatte, parc fermé gab es keinen: Man mußte nur sein Auto zur Verfügung halten. Eine saubere Auslegung der Gesetze, gemacht für die Dummen, sprich Privatiers? Nur, wer fährt bei solch einem Veranstalter noch in den nächsten Jahren?

Den Ausgang des Protestes wissen Sie ohnehin schon. Peinlich noch am Pande, daß sich der Sieger von einem, mit Druckschreiber ausgerüsteten, Zuschauer sagen lassen mußte, wenn er das nächstmal gewinnen möchte, müsse er schon schneller fahren, was er hätte ihm auch beweisen können anhand seiner Aufzeichnungen. Für dieses Mal hat es noch gereicht, dank eines technischen knockouts. Nächstes Mal ist wieder ein Jahr ins Land gegangen, junge bissige Kläffer werden da sein, um dem alternden Windpiel in die Läufe zu fahren.

Ich freue mich darauf und daß ich das alles habe sagen können, denn mich feuert weder der Irmscher, Helle Bein oder ein Herr Hüngsberg und von meinem ehemaligen Idol habe ich sowieso niemals Ärger befürchtet.

M.K.

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

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

Das könnte Sie interessieren

8.-11. 9.76	Int. 12. ADAC Sachs Rallye Baltic	
11. 9.76	1. ADAC Donau Rallye Neuburg	BRM
11.-12. 9.76	Int. 11. ADAC Rundstreckenrennen Ulm	
11.-12. 9.76	7. ADAC Bergrennen Alzenau	
17.-19. 9.76	Int. 13. ADAC Rallye Bavaria	a b g e s a g t
25. 9.76	1. ADAC Allgäu Rallye	
25.-26. 9.76	Int. 10. Auerberg-Bergrennen	
1.- 3.10.76	Int. ADAC 3 Städte Rallye Mü-Wi-Bu	BRM/Mitropa Cup
3.10.76	ADAC Samerberg-Bergrennen	
8.- 9.10.76	Int. 18. Sportliche ACAD/MSG Stuttgart	
	Prüfungsfahrt	DRM
22.-24.10.76	Int. ADAC Inn-Chiemgau Rallye	BRM/DRM
30./31.10.76	Int. DMV Vergölst Rallye Aachen	RP

Nichtgenehmigungspflichtiger Sport

18. 9.76	Club Rallye Scuderia Magra	GP
19. 9.76	Club Slalom MSC-Abensberg	
25. 9.76	Club Rallye Neumarkter AC	GP
	Club Ori MSC Indersdorf	
	Club Ori MSC am Tegernsee	
26. 9.76	Club Slalom MSC Marktschwaben	GP
	Club Slalom MSC 12 München	
9.10.76	Club Ori MSC Unterpfaffenhofen	GP
10.10.76	Club Slalom Scuderia Magra	GP
16.10.76	Club Rallye MSG Sonthofen	GP
23.10.76	Club Ori MSC 12 München	
24.10.76	Club Slalom PMC München/Scuderia München	GP
30.10.76	Club Ori PMC München/Scuderia München	GP

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

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

1. ADAC - Bayerwald-Rallye Kötzing

Der für eine 400er Veranstaltung gedrängte Zeitplan- "alles an einem Tag", zugkräftige Namen von Fahrleiter und - sekretär, sowie ein ansonsten "freies" Wochenende lockten am 14. August Rallyefans aus dem ganzen Bundesgebiet, einschl. Berlins in den hintersten Bayrischen Wald, an den Fuß des Arbers. Obwohl die Abnahmezeit ab 6 Uhr es den meisten Teilnehmern aus dem Nord - und Südbayrischen Raum ermöglicht hätte, erst am Veranstaltungstag anzureisen, waren doch viele schon am Freitagabend anwesend, um in den verschiedenen Diskotheken, Cafes usw. die Schriebe der " geheimen" Wertungsprüfungen zu handeln, wie gerüchteweise zu hören war.

Natürlich war auch die Scuderia München, wenn auch mager, vertreten. Die gelb-schwarze Fahne wurde von den Teams Wurmseher/Salat auf BMW, Scherer/Hirsch auf VW - "Scherer fährt(wieder) selber", Abt/Balzer auf Ford Escort und Wurmanstätter/Schmuck, wie immer auf Peugeot, hochgehalten.

Nach der etwas zähen Fahrzeugabnahme dann aber pünktlich ab 8Uhr der Start über die Sachs-Startrampe auf dem völlig abgesperrten Stadtplatz von Kötzing, mit leider etwas schlecht informiertem Startsprecher.

Die erste Wertungsprüfung, Eck abwärts bis Arrach, geleitet von Röhrl-Intimus Ansel Wolfgang, bedeutete schon das "out" für diverse Teams. Auch Schani warf hier bereits den Löffel (oder den Motor?); ich konnte bei ihm leider nicht anhalten, da ich für schnellste Abkühlung meiner rotglühenden Bremsen sorgen mußte. Kurzweilig ging es weiter über 2 Teer-WP's zur WP 4, welche eine 3er Serie von Schotterprüfungen einleitete. War diese WP 4 "Cham" schon hart, so stand "Roding" mit ihrem oben Schotter in keiner Weise zurück und Bodenwöhr wäre in der gefahrenen Route als Autocross wohl geeigneter. Die WP 7 Katzenrohrbach in Gegenrichtung zur RIOG ließ uns die engen Kehren diesmal von unten fahren.

Nach der Zwangspause gab es Roding und Bodenwöhr nochmals, diesmal Roding zur Abwechslung mal bei Wolkenbruch. Eine lange Etappe führte den Rallyetross anschließend nach Oberviechtach, wo der dortige Übungsplatz in neuer, sehr schöner, wenn auch kurzer Variante gefahren wurde. Wer nun dies alles geschafft hatte, bekam nach einer weiteren langen Überführungsetappe, welche wie die vorhergehende keine Lange- weile aufkommen ließ, eine weitere kurze Teer WP geboten, sowie als krönenden Abschluß den Rundkurs Berbling, eine 3 1/2mal zu durch-

fahrende "Teer und etwas Schotter" - Prüfung.

Die Zielankunft in Kötzing mit Sektempfang wirkte trotz Start- rampe und Stadtplatz etwas trist, was man von der, nach etwas ver- spätetem und nicht ganz fehlerfreiem Aushang stattgefundenen Sieger- ehrung absolut nicht behaupten konnte. Was hier an Prominenz und Pokalen zu mitternächtlicher Stunde geboten wurde, stellte manches gute Bisherige glatt in den Schatten. Gerüchte behaupten, daß Lippmann /Meditz, die Gesamtsieger, am Sonntagmorgen einen Anhänger gesucht haben sollen um die aus Gesamt-, Gruppen- und Klassensieg, sowie den Bestzeiten diverser WP's resultierende Pokalflut abtrans- portieren zu können.

Die in Wertung verbliebenen Scuderianer hatten solche Probleme nicht, waren mit 3. und Silber für den Chronisten, 9. mit Silber für Wurmseher/Salat und 10. mit Silber für Abt/Balzer aber doch recht erfolgreich.

Im Ganzen gesehen war die "Bayerwald" für eine Erstveranstaltung sehr schön, noch dazu, wenn man bedenkt, daß diese Veranstaltung Insider-Informationen nach von einem einzigen Mann ,Herbert Pongratz, organisiert worden ist.

Wurmi

LEBENSVERSICHERUNG · RENTENVERSICHERUNG · AUTOVERSICHERUNG · KRANKENVER-

SICHERUNG · BAUSPARVERTRÄGE · RECHTSSCHUTZVER-

VERS.-AGENTUR REMELE

8 München 82
Schneebergstrasse 35
Tel. 426327



Alte LEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

SICHERUNG · UNFALLVERSICHERUNG · KINDERUNFALLVERSICHERUNG · AUSSTEUERER-

Was war

SKODA- Rallye 1.-3.7.76

Gerber- (Schmid) BMW 2002 ti ausgefallen

Bavaria Rennen Salzburgring 3./4.7.76

Lücke Fiat 128 5.Kl.
Schöller Alfa Sud ausgefallen

Int. ADAC-Rallye Vorderpfalz 10./11.7.76

Wenz-Conrad Opel Kadett GTE 29.Kl. B
Herrmann W.-(Hübiner) Porsche Carrera ?
Smolej- (Geistdörfer) disqualifiziert

1. ADAC Bayerwald Rallye Kötzing 14.8.76

Wurmanstätter - (Schmuck) Peugeot 304 3.Kl. S
Wurmseher - Salst BMW 2002 ti 9.Kl. S
Abt - Balzer Ford Escort 10.Kl. S
Scherer - (Hirsch) VW 1300 ausgefallen

Sportfahrerstammtisch

Jeden Sonntag ab ca. 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und noch oder wieder passiven Mitglieder und Freunde der Scuderia in unserem Clublokal der Sängerkarte zu einem gemütlichen Plausch. Allerdings Einer muß jeden Sonntag den Ersten machen und die Stellung halten, sonst werden es erst spät am Abend mehr Stammtischschwestern und-brüder.

Einladung

Im Rahmen des Clubabends am 19.10.76 (im Pschorr-Keller) findet um 21.00 Uhr der erste Teil unseres

Sportgesetz- Seminares

statt.

Thema dieses Seminares ist die Abfassung von Protesten und Berufungen.

Instruktor ist unser Clubmitglied Raimund Thalmer.

Wir bitten die Interessenten ein Exemplar des Sportgesetzes(neuere Ausgabe), den Anhang J / 76 (ONS-Handbuch) und Schreibzeug mitzubringen.

Gäste sind herzlich willkommen!

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

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

SCUDERIA MÜNCHEN

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

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

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

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

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

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.



Motorenöl von ELF.

Damit die Schmierung stimmt.



BATROX-CHEMIE-VERTRIEB-KG.

Vertrieb für Chemieprodukte und Schmierstoffe der Elf-Mineralöl GmbH

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



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



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

Krug tuning
MÜNCHEN

IN VOLLEM DRIFT

Klick- Der Hosenträgergurt sitzt stramm gespannt, preßt den Körper in den Schalensitz. Die Hände umklammern fest den Haltegriff, die Füße in den Manschetten festgezurrert. Ein letzter Blick auf die bulligen, profillosen Reifen und dann geht's ab.

Leichte Rechtskurve, volles Gegenlenken für den scharfen Linksknick, abheben der kurveninneren Räder, sofortiger Gegendrift für den Rechtsbogen, Gerade voll, Sprung, hartes Aufkommen, sofortiger Einschlag nach rechts, - Mann, das geht in die Beine. Dennoch wedelt man weiter munter den Hang hinab, links schwingen, treiben lassen, Gegenschwung, rechts schwingen, Schuß fahren, kurze Schwünge, lange Schwünge, zum Abschluß vor der Liftstation ein großer, weiter Schwung, daß der Schnee - Verzeihung Dreck- richtig schön hochgewirbelt wird.

An der Talstation stellt man schließlich fest, daß man als skibegeisterter Rallyefahrer oder rallyebegeisterter Skifahrer wieder recht flott einen Hang herunter geslopert ist.

Slopern - was ist das?

Der Sloper, ein neuartiges Sportgerät auf 4 Polyurethanrädern, eine Art größeres Go-Kart ohne Motor. Der Fahrer sitzt in einem hochgezogenen Schalensitz, gehalten durch einen Hosenträgergurt. Gelenkt wird das Ding mit den Füßen, die in Manschetten stecken und die starre Vorderachse (im Mittelpunkt drehbar) bewegen. Ein großer Überrollbügel schützt den Fahrer bei Überschlagen, die man aber mit dem sehr sicheren Gerät provozieren muß wie die Helldrivers. Zum Startplatz gelangt man mittels eines Schleppliftes, dessen Gebühr beim Leihobulus zu DM 3,-- für eine Fahrt enthalten ist.

Am Blomberg bei Bad Tölz ist die erste oberbayerische Sloperpiste errichtet worden.

Daß man auch sportliche Wettkämpfe mit dem Sloper bestreiten kann, beweist eine Veranstaltung der SFG RO, bei der die Disziplinen Abfahrt, Slalom und Riesenslalom zu absolvieren waren.

Die SFG RO hat übrigens eine eigene Abteilung "Sloper" eingerichtet, um diesen neuen Sport auch richtig pflegen zu können. Slopern macht jedem Spaß, der ein wenig Herz mitbringt ohne Bremsen einen Hang hinunter zu fahren.

Slopern, eine Möglichkeit für den Ski- und Rallyefahrer, sich für seinen Sport fit zu halten.

Chr. F.



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

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

Der Kommentar

Liebe Freunde!

Was nutzen die besten Reaktionen, was nutzt das ausgeprägteste Feingefühl, um ein Auto in allen Situationen optimal am Limit zu bewegen, wenn ein böser Konkurrent mit unsauberen Mitteln arbeitet, sein faules Auto schamlos zum Klassensieg trägt-oder einfach durch einen cleveren Protest die Leistungen auf der Strecke ins Gegenteil verkehrt.

Selbst bei - so sollte man meinen- erfahrenen Profis passiert es aus mangelhafter Kenntnis der Sportgesetze und aus Angst vor dem Gegner, daß das gute eigene Recht auf der Strecke bleibt.

Wir sollten im Rahmen unseres Clubs versuchen diesen offenkundigen Mangel schleunigst zu bereinigen. Deshalb werden wir in nächster Zeit einige Seminare im Rahmen der Clubabende abhalten, bei denen erfahrene Sportwarte zugegen sein werden, die uns den Wirrwar der Sportgesetze praxisgerecht erläutern können.

Ich hoffe, daß alle Aktiven, die am Motorsport interessiert sind, diese Gelegenheit nutzen werden.

Bis dann,

Ever

Reiner Conrad

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

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

Gasdruck-Stoßdämpfer hinten, Hochgeschwindigkeits-Spoiler vorn, 5½-Zoll-Alu-Felgen. Lederbezogenes Sportlenkrad, S-Sitze. Alle anderen Capri-Modelle kommen in der Serie '76 ebenfalls mit neuen Stärken. Ihr Ford-Händler sagt Ihnen alles über die Capri L, GL, Ghia und den neuen Capri S.



**AUTOHAUS
Diermeier**



Ford-Haupthändler u.
Rallye-Sporthändler

Autohaus Josef Diermeier KG

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



Das Zeichen der
Vernunft.

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 31 47