

Leistung



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

**Stadtsparkasse
München**

über 100 mal im Stadtgebiet 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

5/77

scuderia report



AUTOEDER

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

**Alfa Romeo erreicht
Rennsiege
auch mit Serienwagen.**

Alfa Romeo

**Sicherheit der Serienfahrzeuge
aus der Erfahrung
unzähliger Rennsiege.**



**Alfetta 2000
Das moderne Auto der Spitzenklasse**

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

AUTOEDER

Neuwagen Gebrauchtwagen Reparatur Tankstelle

MAZDA

Jedem den seinen.

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

MAZDA

Mazda 1000/1300. Das robuste Alltags-Auto.

1.01/45 PS, 2- und 4-türig
1.31/60 PS, 4-türig
1.31/60 PS, 4-türig, Automatik

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

Mazda 818. Die sparsame Familien-Limousine.

1.31/60 PS
1.61/75 PS
1.31/60 PS, Automatik

Mazda 818. Das sparsame Sportcoupé.

1.31/60 PS
1.61/75 PS

Mazda 818. Der Großraum-Variabel.

Mazda 616. Die große Familien-Limousine.

1.61/75 PS
1.61/75 PS, Automatik

Mazda 929. Die klassische Reiselimousine.

1.81/83 PS

Mazda 929. Das sportlich-elegante Coupé.

Mazda RX 5. Die 115-PS-Faszination.

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

Nichts fehlt mehr.

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

AUTOEDER

Neuwagen Gebrauchtwagen Reparatur Tankstelle

5/77

Liebe Clubmitglieder,

das Jahresende nähert sich unaufhaltsam.

Rückwärtsblickend darf gesagt werden, daß hiermit ein, für unseren Club erfolgreiches Sportjahr zu Ende geht.

Entgegen allen Erwartungen war es heuer möglich, nach langer Enthaltensamkeit wieder eine Rallye München zu veranstalten. An dieser Stelle danke ich nochmals allen Clubmitgliedern herzlich, die durch ihren unermüdlichen Einsatz die Durchführung der Rallye ermöglichten.

Als Abschluß der Saison, findet am 16. Dezember 1977 die diesjährige Jahresschlußfeier statt.

Hierzu sind alle Clubmitglieder mit Freunden und Familie herzlich eingeladen.

Ich hoffe, daß Sie dieser Einladung, wie im Vorjahr, recht zahlreich folgen können.

Ich wünsche Ihnen ein frohes Fest im Kreise Ihrer Lieben und eine erfolgreiche und unfallfreie Saison 1978.

Ihr

Gerhard Völkner

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club

Scuderia München e.V. im ADAC

an die

Geschäftsstelle Ampfingstraße 35, 8000 München 80, Tel. 40 31 34

oder an die offiziellen Vertreter:

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

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

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten D I E N S T A G im Monat im Lokal "DIE SÄNGERWART, Ecke Pettenkofer-/St.Paul-Straße.

Gut bürgerliche Küche - jede Menge Parkplätze

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

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

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH WILLKOMMEN

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

Wir stellen vor:

Neue Clubmitglieder:

KASTENBERGER JOHANN

.. auch ein alter Hase im Motorsport allgemein. Angefangen hatte es mit einem Moped 1960. Geschicklichkeitsturniere und Trials. Von 1965 - 1968 die große Pause. Im gleichen Jahr dann sehr erfolgreich Oris. Zum Slalomsport gekommen 1971 auf BMW 1600. Dann, 1975 kam der größte Erfolg. Durch Erkrankung eines Fahrers erster Einsatz im Rallye-Auto. Königsbrunn auf Escort mit Beifahrer Ammer und sofort Gesamtsieg. Weitere Erfolge und Niederlagen folgten.

Die größte Enttäuschung war 1977 in Sulzbach-Rosenberg bei der Storg-Rallye. Führung im Gesamt und durch Motordefekt ausgeschieden. Hans bereitet seine Fahrzeuge selbst vor.

Wir wünschen ihm weiterhin viel Glück und Erfolg bei uns und, daß er bald wieder kräftig zuschlägt!

HÖTL OTTO

.. ganz neu bei uns und im Motorsport. Er fährt einen Gruppe 2 Scirocco. Die Erfolge heuer können sich schon sehen lassen. Weiter so! Wir wünschen ihm auch weiterhin viel Erfolg!!

Gaudi-Fahrt und Sommernachtsfest 1977

47 Fahrzeuge starteten in München zum Ziel nach Obing am See. Vom AC Stein (Metz-Rallye) erschienen ca. 30 Personen, die heuer auch die Fußballgegner waren.

Über Ottobrunn, Glonn, Beyharting und Tuntenhausen weiter nach Rott, Griesstätt, Höslwang bis Obing. Mit Fragen, Bilderrätseln und WP's war die Fahrt mit 45 Aufgaben gespickt. Der Ausrichter Fritz Gerold und seine Mannen hatten sich schon etwas einfallen lassen. Vorwärts ranfahren an den großen Obelix, ebenso das Hinkelsteinweitwerfen erforderten schon großes Können. Auch das zählen oder schätzen von Hölzern war nicht einfach. Am Ziel angelangt, mußten noch 3 Ringe auf eine Pylone geworfen werden und mit Spikern der mitgebrachte, aufgeblasene Luftballon getroffen werden. Anschließend begann das Fußballspiel auf dem Obinger Fußballplatz. Wir wurden die 2. Sieger. Die Mannschaft des AC Stein gewann verdient mit 2: 0 Toren. Das Spiel leitete kein anderer, als unser ADAC-Gausportsekretär Sigi Rethfeldt.

Bei der Siegerehrung wurden durch die beiden 1. Vorsitzenden Wimpel und Pokal, sowie ein Autogramm-Fußball ausgetauscht. Bester Scuderianer der Gaudi-Fahrt wurde Jürgen Elberskirch, der nächstes Jahr verantwortlich für die Ausrichtung der Gaudi-Rallye ist.

Die ersten drei Plätze gingen an Mitglieder des AC Stein.
Herzlichen Glückwunsch!

Der Abend wurde untermalt von einer einheimischen Obinger 2 Mann-Musi, die ausgezeichnet spielten, aber auch ihren Kummer mit den tanzbehinderten Motorsportlern hatten.

Am frühen Morgen, als bereits alles aufgefressen und ausgetrunken war, die meisten bereits wegen Bodennebel ausgefallen waren, endete das Fest auch für die Unentwegten.

Ein herzliches Dankeschön an die Familie Wurmannstätter, besonders an die Frau Erna, für die Bereitstellung der Räumlichkeiten.

Erwähnt sei auch noch das Tret-Car-Turnier, ausgerichtet von Herrn Birzer, an dem ca. 40 Kinder teilnahmen. Wie erwartet schlugen hier die Wurmannstätter-Kinder erbarmungslos zu!

Ein Dankeschön nochmals an alle Helfer, besonders auch Frau Bullmann, deren leckere Salate alle vernichtet wurden.

Wir kommen wieder im nächsten Jahr!

G.V.

ARV

Die "Fahrenden Notrufsäulen" des Allgemeinen Rettungsverbandes e.V. (ARV) sind bereits zu einem Begriff in Zusammenhang mit Rettungsdiensten und Unfallrettung geworden. Der Allgemeine Rettungsverband war es, der diesen Begriff 1973, im Jahr seiner Gründung in München, prägte. Damals waren es etwa 45 Mitglieder, die sich zum ARV zusammengetan hatten. Heute umfaßt der Verband, der in Baden Württemberg auf Landesebene sogar als Hilfsorganisation anerkannt ist, etwa 3000 Mitglieder, die sich über ganz Deutschland verteilen.

Rund 5000 Einsätze waren es, die von den Mitgliedern des ARV im vergangenen Jahr an Rettungsdienste, Feuerwehr, Polizei oder ADAC weitergegeben wurden. Alle Beteiligten hatten schnell erkannt, daß der ARV ein wichtiges Glied in der Rettungskette ist. Krankte es noch vor Jahren an geeignetem oder ausreichendem Rettungsgerät, ist heute der einzige Problempunkt nach einem Verkehrsunfall die Alarmierung. In vielen Fällen dauert sie länger als drei Minuten. Gerade diese drei Minuten jedoch können über das Leben eines Verunglückten entscheiden. Die "Fahrenden Notrufsäulen" des ARV sind in der Lage, an die nächste Festfunkstelle qualifizierte Meldungen abzugeben. Außerdem sind alle Mitglieder ausgebildet in Erster Hilfe und werden unterwiesen in der Absicherung von Unfallstellen und der Bekämpfung von Fahrzeugbränden.

Alarmieren, Retten, Vorbeugen. Drei Schlagworte, die heute zum Leitsatz des ARV geworden sind, dessen Mitglieder sich aus allen Bevölkerungsschichten zusammensetzen. Wert legt der ARV darauf, nicht mit sogenannten CB- Clubs oder Funkvereinen in einen Topf geworfen zu werden. Präsident Henning Kriebel: "Funker haben in unseren Reihen nichts zu suchen." Ebenso wenig natürlich "schräge Vögel". Der ARV verlangt deshalb von allen Interessenten vor einem Eintritt in den Verband, der in Bezirks- und Kreisverbände gegliedert ist, ein Führungszeugnis ohne Eintrag - eine kleine Sicherheitsmaßnahme, die sich später als sehr wichtig erweisen könnte.

Neben diesen wichtigen Aufgaben hat es sich der ARV auch zur Aufgabe gemacht, bei Sportveranstaltungen (wie etwa Rallyes) Sicherheitsmaßnahmen zu überbehmen. Die Anschrift des ARV: Postfach 120127, 8000 München 12.



Die stärkste Art Kadett zu fahren:

Der neue KADETT GT/E GR I

Einige techn. Daten:

2,0 l Einspritzmotor 85 kW (115 PS), gebaut mit ausgesuchten Serienteilen unter voller Ausnutzung der Fertigungstoleranzen der Gr. I-Homologation.

Spitze: 190 km/h, Beschleunigung 0 – 100 km/h : 8,5 sec, 5-Gang Sportgetriebe, Differentialsperre 75 %, vergrößerter Luftmengenmesser mit höherem Luftdurchsatz; Reifen: 175/70 HR 13 auf geschmiedeten Leichtmetallfelgen 6 J X 13, verstärkte Gasdruck-Stoßdämpfer, Front- u. Heckspoiler, H 4 Scheinwerfer, speziell verstärkte Motor- u. Achsaufhängungspunkte, Sportsitze, Spezial-Lackierung.

Dies sind nur die wichtigsten Details der stärksten Ausführung des erfolgreichen KADETT GT/E.

Kommen Sie zu einem unverbindlichen Gespräch bei uns vorbei oder rufen Sie uns an. Fragen Sie nach unserem Herrn Schallermüller. Er wird Ihnen gerne jede gewünschte Auskunft geben: oder vereinbaren Sie mit ihm eine Probefahrt.



Wickenhäuser

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



X -mal rundherum = Rallye Bavaria

So ca. 2 Stunden bin ich jetzt auf Saab-Leihwagen durch die schwedischen Wälder gekurkt. Dabei war das einzige Geschöpf das mir begegnete ein ausgewachsener Elch, der nur durch eindringliches Hupen davon zu überzeugen war, daß ich doch mehr ES (1ES = ca. $1\frac{3}{7}$ PS) habe und somit der Stärkere bin. Dabei ist mir erst so richtig klar geworden, wie schön wir es in Bayern doch bei Rallyes haben. Da gab es doch letztes Wochenende eine Rallye, bei der man alle Probleme die ich in den letzten 2 Stunden hatte getrost vergessen darf. Da hatte man nicht mit Orientierungsschwierigkeiten zu kämpfen, denn es ging ja sowieso nur immer rundherum. Da brauchte man auch nicht wie ein blöder am Lenkrad zu kurbeln da es meist 5. Welle voll geradeaus ging. Man mußte sich auch nicht mit langweiligen Forst- und Schotterautobahnen herumärgern. Nein, es war so richtig schön etwas für's Fahrwerk geboten. Vor allem aber entfiel diese ewige Hektik am Start. Gerade bei den ersten SE's hatte man so richtig schön Zeit (ca. 30 Min.) sich voll zu konzentrieren. Da eine solche Rallye eigentlich keines Kommentars bedarf, sei hier am Schluß noch ein Vorschlag für die nächsten Jahre erlaubt. Papierabnahme: Mittwoch, Fahrzeugabnahme: Donnerstag, Prolog auf einem Wienerwaldparkplatz am Freitag, am Samstag 100 Runden Neuburg. Dann auf der Autobahn über Frankfurt nach München (der Kilometer wegen). Ich bin fast sicher, daß die Bavaria dann 1980 WM-Lauf wird.... oder vielleicht doch nicht?

F. Gerold

AUFGESCHNAPPT:

" Na, des is so a Bauern-Tankstell, do tank i ned .."

Der Fahrer der Start-Nr. 69 während der Rallye-Bavaria (Name ist der Redaktion bekannt!).

" KÄRNTNER SCHOTTER - FESTIVAL "

Das C.A.R.-Team Ferlach lud zur 8. Int. Karawanken-Rallye, einem Lauf zur Österreichischen Staatsmeisterschaft über 800 km.

Die Rallye war im bekannten Stil, ähnlich der Jänner-Rallye und der Raika-Tirol-Rallye, aufgebaut.

3 Schleifen waren zu fahren. Die 1. Schleife bestand aus 3 Runden mit je 3 Sonderprüfungen, die 2. Schleife war mit 4 Prüfungen gespickt und viermal zu durchfahren. Die 3. Schleife war eine "8" mit 2 Prüfungen, ebenfalls 4 mal zu durchfahren.

Da wir erst am Freitagabend anreisen konnten, mußten wir ohne Zeit aus dem Prolog- das Feld-mit der Start-Nummer 70 " von hinten aufrollen". Zum Abfahren der Strecke war keine Möglichkeit mehr, Haider/Pattermann stellten uns ihren Aufschrieb zur Verfügung.

SP 1 "Rauth", 16 km bergauf und bergab, alles Schotter. Wir mußten uns an zwei vor uns gestarteten Teilnehmern vorbeiquetschen, trotzdem lief's ganz gut. SP 2 ging in die Drauaue. Hier machte eine Wasserdurchfahrt, a la Safari, einigen Teams Kummer.

Nach der 1. Schleife führten Georg Fischer/Klaus Neuberger auf dem Langschnauzer-Datsun 2602 vor Wittmann/Dr. Nestinger und Haider/Pattermann. Wir hielten uns im Mittelfeld, unser Anlasser hatte seinen Geist aufgegeben. "Patschen" hatten wir- im Gegensatz zu etlichen Konkurrenten- keinen. Wir fuhren die ganze Rallye auf RC 1 von Michelin.

Die 2. Schleife bot wieder zwei lange bergauf-bergab-Prüfungen, ebenso wie die kurze Zuschauer-Prüfung "Ratz" aus dem Prolog. Hier erwischte es uns auf der Transportetappe aus heiterm Himmel: Radarkontrolle . 100 ÖS und 450 Strafpunkte. Vor dem Start zur Nachtschleife engagierten wir noch eine Service-Crew vom MCL 68 Leobendorf. Die 3 Teams dieses Clubs waren bereits ausgefallen.

35 Teams nahmen die 3. Schleife noch unter die Räder. Wieder eine Zuschauer-Prüfung in einer Zellstoff-Fabrik, sowie die "Königsetappe" - 18 km bergauf und bergab.

Am Ende gibt's noch für 29 Teams Sekt auf dem Hauptplatz von Ferlach.

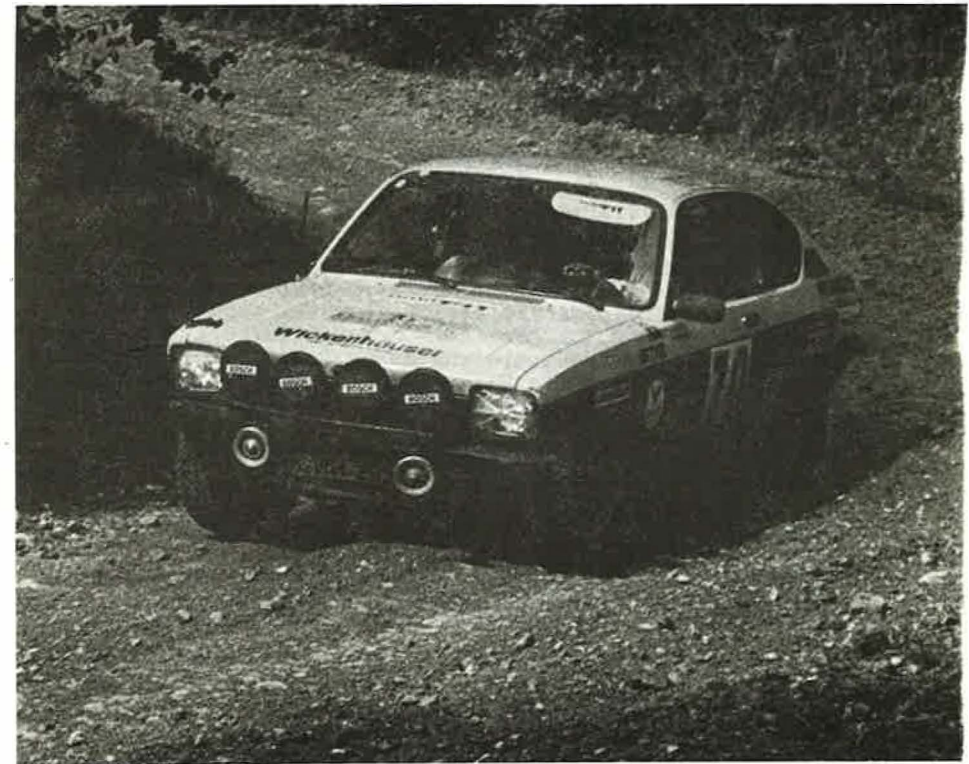
Gesamtsieger werden Wittmann/Dr. Nestinger vor Haider/Pattermann und Wiedner/Felser.

Wir wurden 5. in der Klasse und 13. Gesamt. Weitere Teilnehmer aus der BRD: Klein/Klein auf dem 9., sowie Wunsch/Wunsch vom STH Idar-Oberstein auf dem 12. Rang.

Fazit: sehr empfehlenswert!!

ÜBRIGENS: Ausländer fahren "Nenngeldfrei" !

N.K.



" RALLYE CONFUSIONE "

(14. Int. San Martino di Castrozza)

Europameisterschaftslauf Faktor 4. Da muß man doch mitfahren. Geseht, getan. Meine Frau hatte auch ihre Int. Lizenz erhalten und nachdem das Hotel telefonisch benachrichtigt war, fanden wir in der Nacht um 2.00 Uhr auch unsere Zimmer. Natürlich mit Hilfe unseres netten Hoteliers, der noch auf uns gewartet hatte.

Am Donnerstagmorgen der übliche Ablauf einer Rallye. Erst Papierabnahme und dann technische Abnahme.

Doch da ergaben sich die ersten kleinen Schwierigkeiten, Mitteilungen der Fahrtleitung gab es nur in italienisch. Uli Lode, in Vertretung von ADAC-Sportleiter W. Lyding und ich sprachen Englisch, irgend jemand von der Fahrtleitung auch und so konnten die Anweisungen für die deutschen Fahrer übersetzt werden.

Die Bayern waren vertreten durch Messmann/Gruber, Alber/Oliv, Röhr/Geistdörfer und Kaufhold/Kaufhold. Aus Hessen waren Hermann/Hübner und Wenzel/Weber da. Alles, bis auf W. Röhr/ Mitropa-Cup-Bewerber.

Walter Röhr wollte mit seinem Porsche starten. Nachdem er aber die SP's trainiert hatte, wollte er den schönen Porsche nicht unbedingt zu Schrott verarbeiten. Also kein Start von W. Röhr! Oder doch? Da war doch noch der Fiat-Rallye-Chef Audetto. Der wollte den Walter schon lange mal auf einem Fiat fahren sehen. So startete Walter Röhr also auf Fiat.

Die Fahrzeuge wurden nach der Abnahme am Nachmittag in den Parc ferme gebracht. Die Fahrer und Beifahrer wollten noch eine Mütze voll Schlaf nehmen. Der Schlaf wurde aber bald vertrieben. Rallye fini !!! Keine Genehmigung. Ein Polizei-Chef war auf den Passus gestoßen, daß jede Sonderprüfung durch Polizisten abgesichert werden muß. Nur, die Polizisten müssen in Sichtverbindung sein! Wieviel Polizisten es gebraucht hätte kann sich jeder vorstellen. Es wurde der Start auf Freitagabend verschoben.

Die Autos wurden aus dem Parc ferme geholt und dann in aller Ruhe gegessen. Für uns gab's nur eine Neuigkeit am Morgen, denn ein Reifen war platt, ohne daß ein Loch im Schlauch war. Wunder über Wunder.

Tagsüber wurde noch einiger Schacberneck getrieben, Relaxen wurde groß geschrieben und dann war Start am Abend. 20.000 Besucher in San Martino und in den Bergen noch einige zigtausend.

Die Rallye war bis auf 2 SP's gekürzt worden, Desene und Passo Manghen sowie eine SP in San Martino. Diese wurden insgesamt 8 mal gefahren. Hinter uns kam eine Gruppe von schnellen italienischen GT/E-Fahrern. Auf der ersten WP gaben uns die italienischen Klassengegner schon einige Sekunden auf's Haupt.

Passo Manghen die zweite WP wollten wir dann einiges gutmachen. Wollten! Auf der Paßhöhe hatte uns Baue bereits eingeholt. Nun bergab ging es leichter und wir konnten ihn halten. Dabei holten wir den vor uns gestarteten Augustin auf. An ihm kamen wir sehr gut vorbei. Keine Probleme mit Überholen, wie wir es auf heimischen Rallyepfaden gewöhnt sind. Nur wäre es bald da-

nach in den Wald gefahren. Im Hochgenuß einen Überholt zu haben, fing ich eine Kehre zu schnell an. Zudem war dort, wo ich bremsen wollte und es auch tat, der Boden unheimlich glitschig. Im Buch von W. Röhr war es auch vermerkt. Aber wie gesagt, der Hochgenuß vorher ließ uns einiges vergessen.

Der Rausschmiß schien mir unvermeidlich, als im letzten Augenblick der Wagen mit der Handbremse herum kam. Augustin, der das Ganze von hinten beobachtet hatte, meinte nur, selbst die Zuschauer seien so baff gewesen, daß sie ganz unitalienisch starr dastanden hätten. Im Ziel dieser WP wandelte sich die Freude über eine gelungene Fahrt in leichte Resignation. War an unserer Achse das Achsrohr gebrochen? Das stellten wir allerdings erst nach einigen Minuten der Reparatur durch wildfremde Serviceleute fest.

Die Serviceleute betreuten einige in unserer Klasse fahrenden Italiener, die mit höherer Startnummer fuhren (wir hatten Start Nr. 37). So hatten sie, wie wir eintrafen, Zeit. Nachdem das gebrochene Teil nicht sofort gewechselt werden konnte, mußten wir aufgeben. Den Serviceleuten taten wir fast so leid, wie wir uns selbst.

Nun ja, mit K. Nagel, Chr. Fellinger und Meister Tröndle, die als Presse unterwegs waren, fuhren wir nach San Martino zurück. Für's Auto war nichts zu tun, also schauten wir uns in der Frühe die letzte WP der ersten Etappe an. Dort trafen wir dann noch einige Mitglieder der bayrischen Zuschauermafia unter ihnen auch Schorsch Thesz.

An einer schnellen Bergab-Passage mit einer Kehre harrten wir der Teilnehmer. Die Eindrücke waren überwältigend. Munari unheimlich schnell, Röhr genauso schnell nur etwas ruhiger. Die Gruppe 1-Treter jenseits von Schnell.

Danach starteten wir die Hilfsaktion für unser Mobil. Schleppauto und Fahrer von W. Hermann, Hänger von K. Messmann. Mit Schorsch Thesz zusammen holten wir unseren Kadett nach Castrozza. Dort durfte er noch eine Nacht auf dem Hänger verbringen, denn das gebrochene Teil bekamen wir erst nach Ende der Rallye.

So schlafen wir uns nochmal eine Nacht am Passo Manghen um die Ohren. Auch diesmal waren etliche Fahrzeuge beeindruckend. Nur, wer es war konnte in der Nacht nur geraten werden. Am Sonntagvormittag bauten dann Gino Careninis Mechaniker das Teil ein.

Und wir machten uns gemächlich auf den Weg nach Hause. Nach einer Rallye, die sportlich sehr kurz war, die aber Eindrücke von Hilfsbereitschaft und Sportkameradschaft vermittelte, die für uns einmalig waren.

Jürgen Kaufhold

A C H T U N G --- INT.LIZENZFAHRER

CLUBSPORT 1978

Neue Bestimmungen bringen meist nur neue Reglementierungen. Im Clubsport wird es allerdings 1978 Lockerungen bezüglich der Längen von Slalom- und Wertungsprüfungsstrecken geben. Für unseren Club kommt als wichtige Neuerung die Erlaubnis zur Beteiligung der Int.Lizenzfahrer im Clubsport.

Nachdem 1973, um weitere Auswüchse zu vermeiden, diese Teilnehmer ausgeschlossen wurden, hat die Entwicklung seitdem diese Maßnahme nicht mehr gerechtfertigt. Nicht nur für unseren Club wird es hierdurch zu einer Belebung der Aktivität kommen, sondern manch zurückgetretener Champion wird wieder eine Internationale beantragen und Clubsport, sowie die eine oder andere Genehmigungspflichtige bestreiten.

Mancher Alte wird zwar feststellen, daß die Neulinge nicht schlafen, aber trotzdem wird gerade in dieser Auseinandersetzung der besondere Reiz liegen.

Raimund Thalmeir



Taxi nach Budapest

Die Mü-Wi-Bu 77 wollte ich gar nicht fahren, aber 1. kommt es anders, 2. als man denkt.

Zwei Tage vor Nennschluß rief mich G.Verlaan an uns sagte mir, daß der Rieger Schorsch noch einen Beifahrer sucht. Nun gehör' ich zu den Leuten, die man " ganz schwer" überreden kann. So machte ich also noch am gleichen Tag mit dem Taxidriver die Nennung perfekt.

Mit Startnummer 102 verließen wir die Parkharfe des Olympiastadions. Vom Club waren noch W.Hermann auf Carrera, H.Härtl/g.Verlaan auf BMW, J.Freisler mit Pfarrer Bösl erstmals auf Commodore, R.Greubel auf Herbie und A.Wurmi/K.Ammer wie üblich auf Peugeot am Start.

In der Heide ließ Schorsch das Gerät gleich richtig fliegen und wir waren mit der 15.Gesamtzeit dabei. Auf der zweiten WP, dem Tatzelwurm fuhren wir eine schlechte Zeit. Der Grund waren unsere Reifen. Wir hatten nur MS 35 drauf und keinen Service. Unsere Devise lautete auch nur Ankommen! Dafür wären wir aber auf der nächsten WP schnell gewesen wenn, ja wenn der Verbremser am Rechtsabzweig nicht gewesen wäre. Diese Prüfung gleich bei Obing war die schönste der ganzen Rallye. Wurmi hatte hier anscheinend seinen Peugeot schon vorher zu oft darüber gehetzt, denn er fiel prompt vor der Haustür; das erste Mal wegen eines technischen Defekts aus. Für Härtl/Verlaan war die nächste WP, Schnaitsee Endstation. Das Zebra wollte nicht mehr schnaufen. Hier war ich der Schuldige für die 30 Sek., die wir zu langsam waren. Den Linksabzweig hinter dem Maisfeld hab ich voll verschlafen anzusagen. Schorsch meinte dann zwar, angesichts der vielen Bremsspuren, daß ich nicht der Einzige war. In dieser Prüfung stand auch noch Vic Dietmayer mit abgebrochenem Rad und mein Freund Sulc, dessen Carrera die Flügel hängen ließ. Über Waldkraiburg, wo die erste ZK war, ging es zur WP 5 Mühldorfer Hart, bekannt von der Südostbayern. Die Schotterprüfung war genau wieder unser Wetter. Die nächste WP bei Eggenfelden war, wegen der Straßenquerung die im Flug genommen wurde, noch im Ziel lange im Gespräch. Wittmann soll hier das STOP-Schild voll mittschiffs gepackt haben. Nach dieser WP mußten auch wir die, durch die harte Landung verursachten Kaltverformungen wieder mit dem Hammer ausbügeln. Die kurze Teer-WP bei Fürstenzell haben wir gleich wieder vergessen. Über einschläfernde Autobahnkilometer kam man zum Leru-Ring, wo die

Herren Fahrer drei Runden ohne Ballast fahren durften. Die Nummer 102 startete mit 3 anderen Golfs und war auch die schnellste der VW-Vierergruppe.

Richtig sauer bis voll angefressen waren wir aber in St.Pölten, wo die Autobahnraststätte geschlossen hatte. Gut, daß wenigstens Decker, ein österr. Bekannter mir ein paar Alpendollar lieh, so konnte ich wenigstens aus dem Automaten Cola holen. Kaltes Cola und warme Gedanken ersetzen ein Essen, meinte mein Leidensgenosse. Unsere Laune verbesserte sich auch trotz der Freundlichkeit von G.Böhs in Baden nicht, weil die Prüfung ganz und gar nicht unser Geschmack war. Am Stotzinger Berg wäre aufgrund einer Ölspur die Rallye fast für uns aus gewesen. Doch trotz eines Drehers ging es weiter.

In Ungarn hatten wir dann vor der WP Vigantpetend erheblich Vorzeit. Das Bier, das es dort im Ort zu kaufen gab, schmeckte auch nicht besonders. Die Müdigkeit überfiel uns schon alle. Aufgeweckt wurden wir dann in der WP wieder, als eine 1000 m lange Gerade anstand. Volles Rohr gings da hinunter bis zum Abzweig. Der Schorsch schrie: "Sag ma ja wann i zum Bremsen anfangen muß!" War eine recht flotte Angelegenheit die Prüfung. Wir hatten beide unseren Spaß gehabt. Die dritte Zeit in der Klasse zeigt, daß wir doch nicht zu früh gebremst haben. Nach WP 12 und 13 (Sümeg) freuten wir uns auf das i-Tüpfchen der Mü-Wi-Bu: Farkasgyebü! Doch leider konnte diese WP wegen Funkprobleme nicht gefahren werden. Reichlich müde erreichten wir Budapest.

Unser 35.Platz im Gesamt und der 4. in der Klasse (Silber) brachte uns das, was wir vom Start weg wollten: Ankommen und ADAC-Punkte machen.

C.Fellinger

RALLYE MÜNCHEN 1977

... oder jetzt gerade erst recht !

Wie alle Menschen kann man auch Motorsportler in drei Kategorien einteilen: Optimisten, Pessimisten und Realisten. Nur wenige Mitglieder der Scuderia München waren nach der Terminanmeldung für die 5. Rallye unseres Clubs unter der ersten Gruppe zu finden. Nachdem Simmerl durch Tätigkeiten als Sportwart auch bei Veranstaltungen anderer Vereine tätig war und die Scuderia München ziemlich genau kennt, gehörte auch er nicht zur ersten Gruppe. Will man die Leistung der maßgeblichen Funktionäre richtig würdigen, muß man die Schwierigkeiten, die eine Rallye im Jahr 1977 macht, sehen und bedenken, daß es ein Verein aus der Großstadt bereits in der ersten Vorbereitung wesentlich schwerer hat wie die Freunde auf dem "flachen" Land (Kontakte zu Bürgermeistern, örtlichen Behörden, Anwohnern etc. fehlen, Sponsoren sind kaum zu finden).

Zwei Monate vor der Veranstaltung kam dann das, was vor allem die Pessimisten erwartet hatten: auch die Auflage 1977 der Rallye München wird abgesagt! Haupthindernis - das liebe Geld. Als dies auf einem Clubabend verkündet wurde, geschah etwas einmaliges, was einem mit Stolz über diesen Club und seine Gemeinschaft erfüllen kann. Obwohl die Veranstaltung finanziell im Planungsstadium als Zuschußobjekt betrachtet werden mußte, forderten die anwesenden Mitglieder die Durchführung, auch auf die Gefahr der finanziellen Existenzgefährdung des Vereins hin. Ein Mitglied, welches bisher oft durch Kritik gerade auch an den Finanzen hervortrat, garantierte sogar als Ausfallbürgschaft einen Betrag in Höhe eines Rallyeautos.

Entschuldigen Sie diese Vorbemerkungen, Simmerl glaubt allerdings, daß dieser Clubabend für die Scuderia München einer der wichtigsten Momente im bisherigen Vereinsleben war. Auch jetzt mit Abstand betrachtet war dies sicherlich ein Neubeginn aus einer Phase des Stillstands, wenn nicht sogar des Rückschrittes.

Mit den Vorarbeiten und verschiedenen Rückschlägen verging die Zeit bis zum 15.Oktober 1977 sehr rasch. Das Starterfeld erfüllte zwar quantitativ nicht unsere Hoffnungen oder auch Erwartungen, konnte sich allerdings doch sehen lassen, was



die Beteiligung von guten Fahrern betraf.

Als Aufgalopp gab es dann eine teilweise neue Variante der bayrischen "Königsetappe" Fröttmaninger-Heide mit relativ wenig Löchern und ansprechender Streckenlänge. Nachdem der Landkreis Freising durch verschiedene Orientierungsfahrten verschreckt, keine Wertungsprüfungen genehmigte, war die Verbindungsstrecke bis zur nächsten WP im Raum Landshut leider länger als geplant geraten. Diese Teerprüfung war ziemlich schnell, wodurch die PS-Protze im Vorteil waren, die langen Mutbiegungen glichen dies allerdings wenigstens zum Teil aus. Eigentlich wollte Simmerl niemand aus der Organisation hervorheben. Aber diese WP 2 war von unserem "Brummi" zusammen mit den Männern vom MC-Labertal wirklich frühzeitig aufgebaut, perfekt abgesperrt und mit so vielen Funktionären besetzt, wie sich Simmerl dies als Sportkommissar bei manch anderer Veranstaltung schon manchmal gewünscht hat.

Als nächstes stand der Truppenübungsplatz Metting auf dem Programm, wobei unser EKU-Eugen zusammen mit dem erfahrenen Herrn Hopfensberger mit seinen Clubmitgliedern vom MC-Straubing die Organisation übernommen hatte. Nach einem kleinen Geplänkel mit einem ganz "wichtigen" Jäger konnte diese Hauptsonderprüfung, welche dreimal anstand, relativ pünktlich begonnen werden. Von ca. 300m schlechter Strecke abgesehen war dies eine sehr schöne Prüfung, welche nicht zuletzt durch die unterschiedliche Straßenbeschaffenheit wirklich alles bot, was ein Rallyefahrer erwarten kann. Abgesehen von den Bestzeiten war hier vor allem ein Münchner BMW-Team sehenswert, welches bereits auf der Fahrt vom Vorstart zur Startzeitnahme den Joker ausspielte und in einer Links-bergab-macht zu bereits auf der Fahrbahn zu rollieren begann und dann in einiger Entfernung durch einen kleinen Bach unsanft abgebremst wurde. Die insgesamt 50 km dieser WP ließen das Feld schrumpfen. Der Mitfavorit Kuchler auf Carrera mußte nach anfänglicher Führung sein Gerät im zweiten Durchgang abstellen. Der logische nächste Anwärter Härtl verlor durch Überhitzung auf den langen Umläufen bereits hier die entscheidenden Sekunden. Vor allem der spätere Gesamtsieger Wittreich sowie sein Markengefährte Scherr gefielen in Metting besonders.

Die nächste Sonderprüfung bei Dingolfing war eine zwar kurze, aber trotzdem sehr selektive und schöne Schotterprüfung, welche von Familie Naumann mit im wesentlichen Scuderia-Funktionären durchgeführt wurde.

Der Rundkurs bei Obertrennbach sah unseren Sportleiter Wurmseher als Chef, wobei ihm sein früherer Schatten Salat ebenso wie Passat-Blank aus Neumarkt mit seinen Männern zur Seite stand. Wie üblich im Eggenfeldener Raum eine Zuschauerkulisse wie im Ausland.

Bei Altfraunhofen gab es dann eine Asphaltprüfung, auf welcher Carolin Kaufhold als WP-Leiterin fungierte und vom MC-Neuhausen unterstützt wurde. Als Asphaltfreund war auch "Brummi" zum schauen dorthin gereist und unterstützte unsere WP-Leiterin lautstark. Simmerl hat zwar bereits weibliche Sportkommissare erlebt, eine WP-Leiterin ist aber sicher bisher nur bei uns in Aktion zu sehen gewesen. Als "Schrottli"-Kaufhold fünf Minuten vor dem Start dieser WP eintraf, konnte ihm von "Brummi" nur noch brummig gemeldet werden: Es ist angerichtet. Besonders an einer Kuppe mit anschließender Kurve zeigte Härtl, daß er den Kampf Bayern gegen Japan noch nicht aufgegeben hatte, allerdings konnte die Bestzeit auf dieser Prüfung ebensowenig wie die Fröttmaninger-Heide als letzte Prüfung das Ruder noch herumreißen. Die Männer aus Germering besichtigten zusammen mit dem Chef Wacha zwischen der ersten und letzten WP das Feld auf den erreichbaren Prüfungen und funktionierten dann noch einmal.

Das Ziel der Fröttmaninger -Heide war zugleich das Rallyeziel. Für Scuderia-Neulinge überraschend, gab es nach einer exakten Liebl-Auswertung bereits vor dem Zeitplan die Ergebnisse. Von den Teilnehmern wurde die Organisation gelobt. Auch die Sportkommissare zeigten sich angetan von den erfahrenen, selbstständigen Funktionären. Positiv war auch, daß alle Wertungsprüfungen laut Streckenbuch durchgeführt, keine Neutralisation erfolgen mußte und der Zeitplan bis zum Ziel im wesentlichen eingehalten wurde und sofern man die Siegerehrung mit einbezieht, sogar unterschritten wurde. Die Clubkasse kam mit zwei blauen Augen davon. Ohne Übertreibung kann man die Rallye München 1977 als gelungene Veranstaltung bezeichnen.

Den Teilnehmern, welche Metting zu hart fanden, muß man Fahrer wie Rudi Dillinger entgegen halten, welcher bewiesen hat, daß man mit vernünftiger Fahrweise das Gerät schonen kann und gleichzeitig den für ein 105 PS-Auto sehr guten 7. Platz Gesamt erreichen konnte. Außerdem darf nicht vergessen werden, daß die gewünschten Schotterstraßen der heutigen Fahrtechnik nicht standhalten, woraus gewaltige Straßenschäden entstehen, die keine Clubkasse verkraften kann. Spezielle Beispiele aus der

jüngsten Vergangenheit zeigen dies. Lieber in Metting vernünftig fahren, als Veranstaltungen die gar nicht mehr angemeldet werden.

1978 wird es eine Erholungspause für die Clubkasse und die Vorstandsmitglieder geben. Bei der nächsten Auflage 1979 werden dann die Optimisten bestimmt vorherrschen.

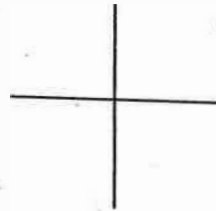
Das Lager wechselt auch

SIMMERL

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

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS

kreillerstr. 71
tel. 435791
auto service scherer



Zum vorletzten Lauf zur Südbayerischen Rallyemeisterschaft gingen in München-Hochbrück 52 Teams an den Start. Die erste WP war, wie sollte es auch anders sein, die Fröttmanninger Heide mit geänderter Streckenführung gegenüber der Bavaria und der Mü-Wi-Bu. H. Härtl/D. Hintner wurden gleich ihrer Startnummer eins gerecht und fuhren Bestzeit vor Kuchler/Kölbl (Porsche Carrera) und den momentan zweiten in der Gaumeisterschaft Stock/Schmuck (Golf GTI).

Der als großer Favorit gestartete Ebenhöhl mit A. Fischer als Vorleser konnte hier nur die zwölfte Zeit fahren. Der Motor gab seinen Geist schon wieder mal auf. Ebenhöhl ließ den Porsche in seine Werkstatt schleppen und orderte Motorwechsel. Zehn Minuten zu lang schraubten die Mechaniker. Somit war Ebenhöhl aus der Wertung. Er fuhr aber noch Bestzeit auf der WP 2, einer sehr schnellen Asphaltstrecke bei Landshut. Kuchler war hier zwei Sekunden langsamer. Härtl fehlten acht Sekunden auf die Bestzeit. Horst Rausch aus Schlüchtern (BMW 320) und Sepp Tröndle (Ford Escort) belegten zeitgleich den vierten Platz. So richtig zur Sache ging es dann in Metting bei Straubing wo ein sieben Kilometer Rundkurs das erste Mal mit sieben Runden und das zweitemal mit 4 Runden anstand. Die 24 km Schotter in etwas härterer Ausführung bewältigte Kuchler am schnellsten vor Härtl und Wittreich/Strobel (Toyota Celica). Die nächsten beiden Durchgänge konnte Wittreich ganz klar für sich entscheiden. Härtl hatte hier Temperaturschwierigkeiten und verlor 7 Sekunden auf Wittreich. Kuchler und zehn weitere Teams fielen hier dem Defekteufel zum Opfer. Die restlichen vier Prüfungen entschied alle Härtl für sich doch in der Endabrechnung fehlten ihm zwei Sekunden auf Wittreich und somit auf den Gesamtsieg.

In der Klasse über 1600 ccm Gruppe II konnte U. Kohl/Raithmeier sich als zweite hinter Härtl/Hintner plazieren was den dritten Gesamtrang bedeutete. Bei den 1600ern wurden Scherr/Stiel zweite hinter Wittreich und vierte im Gesamt. Durch ihren Klassensieg bei den 1150ern konnten Bradl/Obeser die Führung in der Gaumeisterschaft weiterhin verteidigen. Der zehnte Gesamtrang zeigt, daß Bradl die Corolla ganz schön fliegen läßt. Die zwei Liter Grp. I Klasse gewannen H. Meier/W. Hummel vor S. Tröndle/W. Brust, die beim achten Start das erste Mal das Ziel mit dem Escort sahen. Die Gruppe I Wertung gewannen jedoch Stock/Schmuck (Golf GTI). Ihre starke Leistung spiegelt sich auch im fünften Gesamtrang wider. In der kleinen Klasse gefiel besonders das Opel Olympia Team Gallersdörfer/Werthmann, die das fast schon in Vergessenheit geratene Rallyefahrer zu einem beachtlichen Klassensieg trieben. Die Scuderia München hat nach zweijähriger Pause unter der Regie von Fahrleiter G. Verlaan und der Mitarbeit von befreundeten Clubs wieder eine gut organisierte und selektive Rallye auf die Beine gestellt, die mehr als 52 Starter verdient hätte. C. Fellingner

Rallye München

Großen Einsatz zeigten die Fahrer bei der Rallye München.
Fotos: , Nagel



Ergebnisse:

1. Franz Wittreich/Enrico Strobel, Toyota Celica GT, 3802 P.
2. Hans Härtl/Dieter Hintner, BMW 2002, 3804 P.
3. Uli Kohl/Georg Raithmeier, BMW 2002, 3827 P.
4. Hans Scherr/Hans Stiel, Toyota Celica GT, 3890 P.
5. Alfons Stock/Paul Schmuck, VW Golf, 3918 P.
6. Helmut Meier/Willi Hummel, Escort RS, 4043 P.
7. Rudolf Dillinger/Karin Wolff, Kadett GTE, 4051 P.
8. Ernst Hubert/Ehrhardt Helmut, VW Golf, 4056 P.
9. Josef Tröndle/Werner Brust, Escort RS, 4057 P.
10. Edwin Bradl/Johann Obeser, Toyota, 4093 P.

Rennsportwoche 22/5.11.77

GOLD, ADE !

Das kribbelige Gefühl in der Marengegend lernte sich etwas, als ich Herbert Wenz am Start der WP 1 stehen sah. Ein vertrautes Gesicht gibt einem doch ein Gefühl der Sicherheit. Wenn man dann allerdings von etlichen Ausfällen gleich in der WP 1 erfährt (z.B.Stock-Ölwanne zerstört) ist's wieder aus mit der gerade gewonnenen relativen Ruhe.

Vom Start weg lief unser Käfermotor nicht ganz voll, klang unsauber und brachte nur 80-90 % Leistung. Die Zeit, verglichen mit späterem Klassensieger Franz Wittreich war gar nicht mal übel, nur 10 sec. langsamer wie er.

Eine Asphalt-Bergprüfung, natürlich bergauf, ist so ziemlich das schlimmste, was einem Käferfahrer zugemutet werden kann. Am Tatzelwurm 5 sec. langsamer als Wittreich. Danach kleine Korrektur am Motor und jetzt gings richtig los!

WP 3 im Chiemgau war gerade recht. Schöner Schotter, Kuppen und bergauf, bergab, leider etwas kurz. 2. Zeit in der Klasse, 1 sec. hinter Franz W.

Nach dem Rundkurs(WP 4), der mir gut gefallen hat, waren wir laut Aushang 4. in der Klasse. Ich rechnete mehrmals, aber so war's. Das wäre Gold gewesen, bei 19 Startern! Mit gebremstem Schaum fuhr ich dann WP 5 an und prompt schaffte ich im Wald eine R 2 nicht mehr. Zum Glück war's eine Kreuzung und geradeaus Platz zum bremsen. Ein weiterer Ausflug in einen "echten" Fluchtweg auf WP 6 steht ja eigentlich im Gegensatz zum "Gelübte" an ZK 1. Man sollte halt einem fremden Aufschrieb nicht so folgen wie einem selbst erstellten, der dann nur noch als Gedächtnisstütze zu dienen braucht, dann manchmal wird's dann haarig. Dennoch ist ein fremder Aufschrieb besser als gar keiner.

Nach dem mir unbekannten Leruring kam die fatale WP 9 bei Baden. Nachts um 3 Uhr. Von Anfang an brutale Löcher, Rippen, Buckelpiste. " Da fuhr ich langsam drüber" sagte ich zu meinem Co. In den besseren Passagen machten wir dann wieder Dampf und die Österreicher freuten sich, mal wieder einen Käfer zu sehen. L 2 - R 2, etwas schnell, dadurch keine Möglichkeit, zwei riesigen tiefen Löchern auf der linken Fahrbahnseite auszuweichen. Rums!! Danach Lenkungs spiel von zwei vollen Umdrehungen. Die WP "fuhren" wir noch bis zum Ende. Ein neues Lenkgetriebe war um diese Zeit nirrends aufzutreiben. AHS!

Immer noch an 4. Stelle liegend, mußten wir aufgeben. 26 sec. hinter Wittreich.

Sch....ade.

Rainer Greubel

Einladung

Unsere diesjährige Jahresschlußfeier findet am Freitag, den 16. Dezember 1977 in unserem Clublokal "Sängerwarte" statt.

Für diesen Abend steht uns wieder das ganze Lokal zur Verfügung.

Das umfangreiche Programm sieht neben der Ehrung der Sportler unter anderem auch den Auftritt des Nikolaus vor.

Wir bitten Sie deshalb wieder, ein kleines Präsent im Gegenwert von ca. DM 5,-- mitzubringen.

Beginn: 20.00 Uhr

Es spielt die Kapelle Maier!

Besondere Kleidungs vorschriften ergehen nicht.

Wir würden uns freuen, wenn Sie dieser Einladung recht zahlreich folgen könnten.

Die Vorstandschaft

Verlaan Jorel

7. INT. ADAC RALLYE KÖLN AHRWEILER



Walter Heilig mit Martin Garnreiter auf der Lipp-Celica und Hansi Scherr, der wegen grösserer Schwabstadel-Blessuren auf seine gewohnte Kutsche verzichten muss. Er nimmt sich die Rusitska-Celica zur Brust, der Besitzer wird mit sichtlich schwächer werdenden Nerven auf den rechten Sitz geschnallt. Ausgetrickster Dritter ist Toni Mittermaier, plötzlich in der selten schönen Situation, DM 160 Nenngeld für's Zuschauen bezahlt zu haben. Damit er jedoch was hat für sein Geld, wird er den beiden Rusitska-Serviceteuten als Bastelhilfe ins Auto gesetzt.

Köln, 5.11.77, 7.00 Uhr: Nach einer kurzen Nacht in einer Fernfahrer-Spelunke, die so muffig wie teuer war, Freiluft-Abnahme für die 101 Startwilligen. Schon hier spürt man, wie bekannt die Lederhose mit der Zipfelmütze aus dem Chiemgau im hohen Norden ist.

Der Veranstalter hatte für seine Freiluft-Abnahme anscheinend einen guten Draht zu Petrus; in Ermangelung eines Lokals wäre es den Teilnehmern ganz schön nass eingegangen.

Da wir ein offizielles Gebetbuch bekommen, scheint die Chancengleichheit bei totalem Trainingsverbot wenigstens etwas gewahrt, obwohl die Starterliste für uns die ersten Wolken am strahlendblauen Himmel aufziehen lässt.

Wenn's dem bayrischen Rallyefahrer zu wohl wird, begibt er sich ins Rheinland - wie gut passt doch die Variante dieses Sprichwortes auf die Esel, die mit Gewalt die Saison verlängern wollen, wenn in unseren Regionen schon alle Stempeluhrn eingemottet sind. 75 % Schotter - klingt gut! Den Preussen werden wir schon zeigen, wie man Schotter fährt..!

Wurmi schnappt sich seinen "Erlanger" Co, doch der blaue Peugeot (Wat heeßt denn TS..?) fährt nicht allein nach Köln, zwei Vertreter der Rosenheimer Toyoten-Gilde steuern ebenfalls Kurs Nord-West.

Vom Start weg führt uns die Autobahn, vorbei an der Bundeshauptstadt, direkt in das Eifelgebiet zwischen Ahr und Nürburgring.

Bereits die erste Sonderprüfung gibt den Charakter der ganzen Fahrt sehr deutlich wieder: Weinberge bergauf und bergab, von Schotter keine Spur - der Festbelag ist durch tagelange Regenfälle total aufgeweicht. Der Ärger mit dem Jagdpächter soll auch nicht die einzige Verzögerung des Tages werden.

In der WP 2 eine herrliche Bergab-Links zwei-Bergauf-Kombination. Der Zaun war verdächtig weit in den anschliessenden Weiher gedrückt. Hansi Scherr was here!

WP 3: Die Peugeot-Ladekontrolllampe trägt zur "allgemeinen Belustigung" bei, auch wenn das verdampfende Kühlwasser die Sicht etwas behindert: Keilriemen..... Wurmi braucht für so was die klirrende Kälte und den Schnee einer Jänner-Nacht, dann schafft er's in acht Minuten - so rückt das Ende der Karenz immer näher. Doch was soll's, wenn die nächste ZK ihre Uhr nicht findet - Idealzeit!

Auf WP 4 und 5 treiben sich wieder "Indianer" rum, wir haben ja Zeit.

Die Zwangspause in Breitscheid bietet uns direkten Ausblick auf die Freizeit-Fittipaldis, die den Ring umrunden (Omnibus gegen Motorrad). Als Sonderprüfung war der Ring leider nicht vorgesehen, wahrscheinlich soll die Rotation des Veranstalters Ersatz dafür sein. Neue Startzeit: "Kann ich Ihnen nicht sagen". Unterlagen: "Erhalten Sie genau 60 Minuten vor Ihrem Start"...?!

Doch damit nicht genug: WP 6 - eine halbe Stunde Aufenthalt zum Förster-Vertreiben. ZK 7: Ein einsames Auto, Uhr auf der Motorhaube, Schild vorm Kühler, kein Funktionär weit und breit. Kontrolliste?, Beleuchtung? - wenn die Uhr ausfällt, gibt's halt keine Zeit mehr

Irgendwann fuchst uns die Peugeot-Elektrik - das Fernlicht geht zum Dauerbetrieb über. Also Gegenverkehr fluchen lassen und bei Aufhalten Batterie abklemmen.

In WP 10 als Krönung eine falsche Haarnadel-Richtung im Schrieb - jetzt reicht's! Zielsekt und Weinkeller - der Abend ist gelaufen.

Sonntag: Nach einer 9.-DM-Runde auf dem Ring (Wir wollten doch auch mal!) Siegerehrung bei der Winzer-Genossenschaft. Die in der Ausschreibung avisierten zwei Flaschen Ahr-Wein (Jedes Team in Wertung) finden erst nach Aufforderung den Weg zu uns ("Ach wenn Sie schon hier sind, wir haben noch zwei Pokale übrig !").

Die Rückfahrt durch die Eifel und am Rhein entlang bei herrlichem Herbstwetter - etwas Lohnendes hat das Wochenende doch.

Hannes Geier

G E R Ü C H T des Monats :

Ab 1978 müssen sämtliche Streckenunterlagen (Streckenbuch, Aufschriebe, etc.), die vom Veranstalter ausgegeben werden, gut sichtbar den Zusatz tragen:

"Etwaige Übereinstimmungen der vom Veranstalter ausgegebenen Unterlagen mit tatsächlich vorhandenen Kreuzungen oder Einmündungen sowie richtige Angaben von Kurvenverläufen und Entfernungen sind zwar gewollt, jedoch rein zufällig."

Was war

Int. ADAC-Bayerwald Bergrennen Rötze 6./7.8.77

Brenner Bernd	VW Golf GTI	4.Kl.
Brenner Angelika	Audi 50	8.Kl.

7.Int. Barum-Rallye 12./13.8.77

Gerber - (Scheffel)	BMW 2002	2.Kl. S 17.Ges.
Freisler-Ditscherlein	Alfetta 1600	15.Kl. S
Kastenberger-Ammer	BMW 1600	ausgefallen
(Tröndle)-Kaspar	Ford Escort	ausgefallen
Hermann W.- (Hess)	Onel GT/E	ausgefallen
(Härtl) -Verlaan	BMW 2002	ausgefallen

2. ADAC-Rallye Kötzing 13./14.8.77

Wurmanstätter - Feldmeier	Peugeot 304 S	1.Kl. G KS
(Schmitt) -Greubel	Ascona 1600	9.Kl. B

ONS-Slalom Riedlingen 14.8.77

Schöttl Georg	BMW 3.0 CSI	1.Kl.
Brenner Angelika	Audi 50	17.Kl.

Int. 8. ADAC-Eurohill-Bergrennen 20.8.77

Brenner Angelika	Audi 50	7.Kl.
Brenner Bernd	VW Golf	7.Kl.

Bergrennen Kehlheim 27.8.77

Brenner Bernd	VW Golf	7.Kl.
---------------	---------	-------

Int. 13. ADAC-Augusta Bergrennen 4.9.77

Brenner Angelika	Audi 50	2.Kl.
Brenner Bernd	VW Golf	7.Kl.

ADAC-Slalom Neuss 11.9.77

Schöttl Georg	BMW 3.0 CSI	4.Kl.
---------------	-------------	-------

Int. ADAC-Rallye Bavaria 6.-18.9.77

(Härtl) -Verlaan	BMW 2002	1.Kl.	KS	G	3.Ges.
Kaufhold - (Kaufhold)	Opel GT/E	2.Kl.		G	8.Ges.
Wurmanstätter-Geier	Peugeot 304S	3.Kl.		S	
Rieger-Greubel	VW Golf	4.Kl.		S	
Hesse - Kaspar	Ascona 1600	8.Kl.		B	
(Wenzel)-Ammer	Ford Escort	5.Kl.		S	
Kuhnt-Scharnowsky	VW Scirocco	5.Kl.			
(Schmid) - Gerold	Opel GT/E	5.Kl.			

ADAC-Slalom Fürth 18.9.77

Schöttl Georg	BMW 3.0 CSI	2.Kl.			
---------------	-------------	-------	--	--	--

Int. Karawanken-Rallye 23.-25.9.77

Kollin - (Schmid)	Opel GT/E	5.Kl.			13.Ges.
-------------------	-----------	-------	--	--	---------

Wolfsburger ADAC-Slalom 25.9.77

Schöttl Georg	BMW 3.0 CSI	5.Kl.			
---------------	-------------	-------	--	--	--

Int. 11. ADAC-Auerberg Bergrennen 25.9.77

Brenner Bernd	VW Golf	3.Kl.			
Brenner Angelika	Audi 50	7.Kl.			

Int. ADAC-Rallye München-Wien-Budapest 30.9.-2.10.77

Freisler-(Bösel)	Opel Commodore	1.Kl.	KS	G	11.Ges.
Hermann W.-(Hess)	Porsche Carrera	2.Kl.		G	
Rieger-Fellinger	VW Golf	5.Kl.		S	
(Rödel)-Kollin	BMW	11.Kl.		B	
Dr.Hermann Chr.-(Erhard)	Opel GT/E	13.Kl.		E	
(Härtl)-Verlaan	BMW 2002				ausgefallen
Wurmanstätter-Ammer	Peugeot 304 S				ausgefallen

Int. 5. ADAC-Samerberg Bergrennen 2.10.77

Brenner Bernd	VW Golf	5.Kl.			
Brenner Angelika	Audi 50	10.Kl.			

ADAC-Herkomer Rallye 28./29.10.77

Kastenberger-Ammer	BMW 2002	1.Kl.	KS	G	3.Ges.
Dr.Hermann Chr.-(Erhard)	VW Golf GTI	1.Kl.	KS	G	10.Ges.
Kaufhold-(Kaufhold)	Opel GT/E	2.Kl.		G	5.Ges.
Gerber-Kaspar	BMW 2002	2.Kl.		G	6.Ges.
Kuhnt-Geier	VW Scirocco	4.Kl.		S	
Hermann W.-(Elduser)	Lada	5.Kl.		S	16.Ges.
Wurmseher-Salat	Ascona 1600	6.Kl.		B	
(Härtl)-Verlaan	BMW 2002				ausgefallen
Kollin - (Dornieden)	Opel GT/E				ausgefallen
Rieger - (Lang)	VW Golf				ausgefallen
Wimmer - (?)	Ford Escort				ausgefallen

ADAC-Rallye Köln-Ahrweiler 4.-6.11.77

Wurmanstätter - Geier	Peugeot 304 S	5.Kl.		B	
-----------------------	---------------	-------	--	---	--

~~Nicht genehmigungspflichtige Veranstaltungen~~Slalom AC Gehörlosen Weiß-Flau

Schöttl Georg	BMW 3.0 CSI	6.Kl.			
---------------	-------------	-------	--	--	--

Club-Slalom Peiting 4.9.77

Schöttl Georg	BMW 3.0 CSI	1.Kl.			1.Ges.
---------------	-------------	-------	--	--	--------

Club-Slalom RG Rosenheim 4.9.77

Schöttl Georg	BMW 3.0 CSI	1.Kl.			1.Ges.
---------------	-------------	-------	--	--	--------

Club-Slalom Berchtesgaden

Schöttl Georg	Lotus Elan	2.Kl.			
---------------	------------	-------	--	--	--

Club-Slalom Salzburg

Schöttl Georg	Lotus Elan	2.Kl.			
---------------	------------	-------	--	--	--

Rallye-Organisatoren sind hier "gerngesehene" Gäste bei Genehmigungs-Behörden - wenn sie sich überhaupt noch hintrauen.

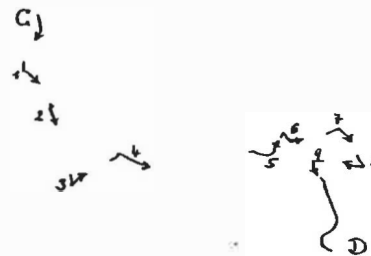
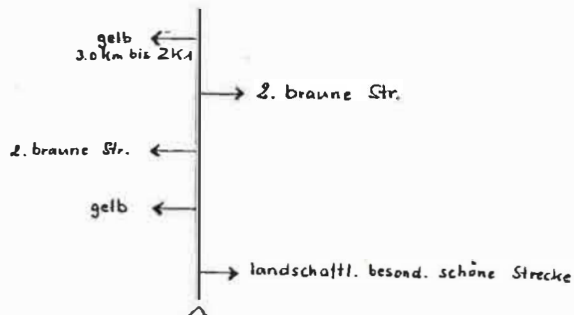
Die Sportfahrgemeinschaft Region Oberland, Bad Tölz, wagte diesen Weg und hatte, nicht zuletzt dank der auferlegten Selbstbeschränkung, Erfolg. Wolfgang Oliv, der die Fahrtleitung dieser Oberlandrunden-Abschlussfahrt übernommen hatte, stellte trotz eines hohen Teerstrassen-Prozentsatzes eine abwechslungsreiche Fahrt zusammen. Er zog für die Aufgabenstellung vom Zeitdiagramm über Fischgrät bis zur Skizze für Topo und Generalkarte diverse Register - 39 Copiloten hatten was zu "beissen".

Am Ziel kamen jedoch nicht nur die Schwächen der Teilnehmer zu Tage, auch der Veranstalter musste den Offenbarungs-Eid leisten: Vier Stunden vom Fahrtende bis zur Siegerehrung

sind bei drei Stunden Fahrzeit
"etwas" viel !?!

Hannes Geier

OBERLAND- ORIENTIERUNGS- FAHRT



```
.... manche Herkomer-Teilnehmer im Dornstetten-Prolog
nur zwei Runden gefahren sind, damit das Auto
sauber bleibt
```

.... in Dornstetten eine neue Schikane eingebaut wurde,
weil dort 1978 der Formel 1 - Grand Prix von Deutsch-
land stattfindet

.... es so wenige Service-Leute gibt, weil sich's
keiner mehr leisten kann

.... Service machen billiger ist als Selbstfahren

.... man mit einem Scirocco nur auf der Fahrertüre
schnell (am Baum) ist

.... das Weihnachtsfeier-Lokal nur mit Hilfe von Topo, Skizze und Koordinaten angesteuert werden kann, damit die Internationalen wieder in Übung kommen

.... Härtl bei der Herkomer aufgehört hat, weil er den BMW nicht mehr sehen kann

.... es nicht umgekehrt war

.... bei der Herkomer an allen ZK's Vorzeit erlaubt war

.... Manfred demnächst einen Beifahrer-Lehrgang
braucht hält

Der Kommentar

Liebe Freunde!

Wieder einmal ist eine Motorsportsaison zu Ende, und da beginnt zwangsläufig die Zeit des Resumierens, des Zurückblickens, des Was-haben-wir-doch-Tolles-geleistet; - mir fallen in diesem Zusammenhang leider zunächst eher unerfreuliche Tatsachen ein.

Da ist vor allem der noch immer fortschreitende Schwund an aktiven Fahrern in unserem Club (wie auch in vielen anderen). Ein unerfreuliches Phänomen, das ich schon mehrmals zu beleuchten versuchte.

Was die Lenkraddreher in erster Linie auf die Surfbretter und unter die Tauchermasken treibt, ist sicher in der amateurfeindlichen, industriehörigen Einstellung der O.N.S. zu suchen; Da ist einmal dieses Hickhack der Gruppen- und Klasseneinteilung in den Meisterschaften der letzten Jahre, das sich in den übrigen Veranstaltungen zu noch größerem Durcheinander auswuchs. Da frage ich mich, welcher Privatfahrer es sich eigentlich noch leisten kann, für -zigtausend Mark ein konkurrenzfähiges Fahrzeug aufzubauen, um dann im nächsten Jahr festzustellen, daß er nur noch Reglementsschrott besitzt, den er entweder für ein Butterbrot verschern muß oder bis zum Jahr 2000 für Oldtimerrennen einmotten kann.

Der letzte Rest von Enthusiasmus wird ihm dann noch aus dem Hirn geblasen, wenn er am eigenen Leib erlebt, wie dauernd - dem Druck der Industrie nachgebend - von Veranstaltern wie Sportbehörden Privatfahrer und Werksteams mit zweierlei Maß gemessen werden.

Gerade im Hinblick auf die Position der Privatfahrer kann der Industrie ein anderer herber Vorwurf nicht erspart werden; sie hätte es nämlich in der Hand mit relativ bescheidenen Mitteln den dahinsiechenden Breitensport zu sanieren. Warum ziehen sich eigentlich die Werke immer mehr aus diesem Bereich zurück und konzentrieren ihr finanzielles Potential auf einige wenige Fahrzeuge und Veranstaltungen? Die große Werbewirkung ist als Argument doch sehr fadenscheinig, denn so viele Sendeminuten im Fernsehen kommen für den einzelnen dabei auch nicht heraus.

Wenn man dagegen z.B. den Jahresetat für ein Werksfahrzeug von angenommen nur 500.000,-- DM aufteilen würde auf 500 kleine Private, dann hätten diese eine schöne Unterstützung, und in ihrem Idealismus und ihrer Dankbarkeit ergäben sie einen viel effektiveren und glaubwürdigeren Werbeträger. In ähnlicher Weise ließe sich im Motorsport auch die Werbung anderer Branchen durch die gesplittete Form wirksamer einsetzen.; nicht zuletzt unter dem Aspekt, daß viele Privatfahrer ihr Wettbewerbsauto auch im Alltag benutzen.

Im Moment können wir Privatfahrer zwar von solchen Veränderungen nur träumen; aber vielleicht bekommt doch zufällig ein Entscheidungsträger der Wirtschaft in seinem Weihnachtsurlaub diese Zeilen zu lesen - ihm wünsche ich dann ganz besonders das, was ich Euch allen, liebe Freunde, wünsche:

Ein frohes Weihnachtsfest und ein besonders erfolgreiches Motorsportjahr 1978!

Bis dann *Ever Rinner Conrad*

Regazzoni

s e t z t M A S S T Ä B E



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

8 Schichten Glasfaser und Polyesterharz, 6 mm Wandstärke, Styroporinnenschale, 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 Glasfaser, schußsicheres Panzer-glasvisier mit Abreißvisieren, Visierverriegelung, Nomex-Innen-auskleidung, Nomex-Feuerschürze mit Klettverschluss, Sauerstoff-zufuhr, einfarbig.

Preis mit Fahrerlizenz anfordern

TEVOG

TEVOG Technische-Vertriebsorganisation GmbH, Franz-Hals-Str. 4, Postf. 710626, 8 München 71, Tel. 089/797079*, Telex 5212500