

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

GG

Buch- und Verlagsdruckerei

GEBRÜDER GIEHRL

8 München 22, Kaulbachstraße 51 a

Telefon 08 11 / 33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN

im ADAC e. V.

scuderia report



23

6.73

Die Qualifizierten



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

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

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

Juni '73

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, Deutschland's schnellster Rallye-Fotograf Jürgen Freisler hat seinen schärfsten Rallye-Club-Konkurrenten in Bildstreifen festgehalten. Walter Smolej mit Co-Piloten G. W. Stroppe, den Gesamtsiegern der Herkomer-Rallye. GWS schon sehr viel schnell bewegt worden, meinte über die Fahrweise von Walter, „man kann nichts dazu sagen, das ist einfach jenseits von Gut und Böse“.

Das Titelbild zeigt in der gleichen Kurve unser Team Appel/Humpert, zwar nicht so erfolgreich wie der „Driver“, aber unser Ernst ist der „Mann des Monats“. Er hatte eine Idee zur Rallye München und hat sie zusammen mit einigen Helfern auch selbst verwirklicht. Seine Idee und seine Arbeit machten ihn zum wichtigsten Mann dieser Veranstaltung und sind vielleicht der Garant für weitere Rallye-Veranstaltungen. Wir freuen uns mit ihm über die geglückte Aktion.

Nicht gefreut haben wir uns natürlich, daß der Mai-Report mit dem auf die Rallye München bezogenen Grußwort nicht rechtzeitig erscheinen konnte. Darüber waren wir natürlich traurig, aber nicht lange, denn am 18. Mai erreichte uns die ADAC-Rundschau mit dem Hinweis zum Wallbergrennen am 12. Mai. Warum sollte das, was dem großen Professionalismus nicht möglich war, uns Amateuren gegönnt sein, auch wenn manche nicht mehr glauben wollen, daß es so ist.

Ihr
SCUDERIA REPORT

Franz Lieber Heidi Verlaan

TERMIN | KALENDER

was ist,

genehmigungspflichtig

16. 6.	Zuverlässigkeitsfahrt Deggendorf	BRM (Ausweis)
16. / 17. 6.	Int. Rudolf-Diesel-Rallye	
22. / 23. 6.	Int. Ries-Rallye	BRM
30. 6.	Ostallgäurallye Unterthingau	BRM (Ausweis)
30. 6. / 1. 7.	Int. Rallye Vorderpfalz	DRM
7. / 8. 7.	Hunsrück-Rallye	
7. / 8. 7.	Nordgau-Rallye Amberg	
14. 7.	Zuverlässigkeitsfahrt Rottal	BRM (Ausweis)
15. 7.	Inntal-Slalom	
28. 7.	Pichelsteiner-Rallye Regen	BRM (Ausweis)
29. 7.	ACI-Slalom	

nicht genehmigungspflichtig

16. 6.	Damenfahrt MSC Germering-Unterpfaffenhofen	
17. 6.	Slalom Westallgäu	JPS
24. 6.	Slalom PMC	
24. 6.	Slalom Garmisch-Partenkirchen	JPS
30. 6.	Orientierungsfahrt MSC Ohlstadt	JPO
1. 7.	Slalom Scuderia Magra	
8. 7.	Slalom MSC-Trostberg	
22. 7.	Bildersuchfahrt MC Neuhausen	
27. 6.	Scuderia-Skat-Rennen	

was war,

11. / 12. 5. 73 Int. ADAC-Rallye-Hessen

Herrmann W. / Herrmann Dr. Chr.	VW 1302 S	Gold KS
Humpert KH / Stroppe G.	Ford Escort 1300	Gold 2. Kl.
(Oliv) / Thalmair R.	BMW 2002 ti	Gold 2. Kl.
Smolej W. / Scholz H.	BMW 2002 ti	Silber 16. Kl.
Freisler J. / Garhammer A.	BMW 2002 ti	ausgefallen

13. 5. 73 ADAC-Rallye-München

(Jeschelmik) / Wurmstatter A.	Peugeot 304 S	Gold KS 6. G.
Gerber KH / Wutz G.	BMW 2800	Gold KS 7. G.
Dr. Krieglsteiner P. / (Wach)	Opel Ascona 16 SR	ausgefallen

19. 5. 73 ADAC Mini-Herkomer-Rallye

Smolej W. / Stroppe GW	BMW 2002 ti	Gold KS, GS
Kaufhold J. / (Hirsch)	Opel Ascona 16 SR	Gold 2. Kl.
Busch W. / Fellinger Chr.	Opel Kadett 1100	Silber 3. Kl.
(Sagerer) / Geier H.	Opel Ascona 16 SR	Silber 5. Kl.
Wenz H. / Garhammer A.	BMW 2002 ti	Bronze 6. Kl.
Bengestrategie J. / Bengestrategie B.	BMW 1602	Bronze
Nagel M. / (Gumpert)	Peugeot 304 S	Bronze 6. Kl.
Naumann S. / Wutz E.	Fiat 128 C	Bronze 6. Kl.
Dadlhuber G. / Krisam M.	Ford Escort 1300	Bronze 8. Kl.
Appel E. / Humpert KH.	Opel Ascona 19 SR	ausgefallen

26. 5. 73 Tag der ADAC-Hohenloher-Sonderprüfungen

Dr. Krieglsteiner P. / Bender W.	Opel Ascona 16 SR	Silber
----------------------------------	-------------------	--------

26. / 27. 5. 73 Int. ADAC Nibelungen-Bergrennen

Kaufhold J.	Opel Ascona 16 SR	3. Platz
-------------	-------------------	----------

27. 5. 73 ADAC-Slalom Göppingen

Loibl Elisabeth	Fiat 128	4. Platz
-----------------	----------	----------

31. 5. - 2. 6. 73 Intern. Semperit-Rallye

Herrmann W. / Herrmann Dr. Chr.	VW 1302 S	Gold 7. Kl.
(Leistner) / Scholz H.	VW 914/2	Gold 3. Kl.
Seegerer U. / (Gestrich)	Opel Ascona 19	Silber 8. Kl.
Gerber KH / Verlaan G.	BMW 2800	Erinnerung 2. Kl.

2. / 3. 6. 73 Int. ADAC-Süd-Rallye

Smolej W. / Eilert B.	BMW 2002 ti	Gold 2. Kl. 5. G.
Naumann S. / Naumann A.	Fiat 128 Coupe	Gold 2. Kl.
Humpert KH / Stroppe G.	Ford Escort 1300	Silber 2. Kl.
Appel E. / Wutz E.	Opel Ascona 19 SR	Silber 9. Kl.
Bengestrategie J. / Bengestrategie B.	BMW 1602	Bronze 14. Kl.
Nagel M. / (Gumpert)	Peugeot 304 S	Bronze 11. Kl. (Damenpreis)
Kaufhold J. / (Hirsch)	Opel Ascona 16 SR	Erinnerung 21. Kl.

2. / 3. 6. 73 4. ADAC Bergpreis Ulm

Freisler J.	Formel V-Austro-Kaiman	ausgefallen
-------------	------------------------	-------------

Wenn's um Reifen geht FABRICIUS

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

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

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

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

Die Weltelite fährt Goodyear.



Mini-Herkomer-Rallye
24.5.1973

Fasten seat belt

Im Adenauer-Forst saß ich mal neben Stuck jr. Volles Rohr, anstellen, gegenquer, nochmal durch — 180° Schleuder.

Ich erlebte ein riesiges Talent in Aktion. Manchmal träume ich noch davon. Jetzt habe ich einen neuen Traum!

Er begann am 19. 5. 73 um 8.15 h. Aus der Waagerechten durch 3X Klingeln in die Senkrechte katapultiert. Smolej stand vor der Tür. Training Semperit fällt aus, keine Lizenz. „Fährst Du mit mir nach Landsberg?“ „JA!“ Um 14.45 h in Landsberg. Smolej montiert noch seine guten neuen Reifen um, Nagels Kinder helfen ihm, die Winterslicks*) zu montieren, die kurz später dem Abnahmekommissar nicht gefallen, mit der Schablone sucht er Profiltiefe.

Die Fahrt von der Abnahme zum „Parc ferme“ — ein Grusical: Lenkung ächzt, der 2. Gang kratzt, die Bremse zeigt Millimeter von der Bodenplatte erst Wirkung. Smolej löst dieses Problem mit 45° angezogener Handbremse, um sie festzustellen, stellt man die Handbremse senkrecht und drückt sie leicht nach hinten. Der Ölstand wird mit Appel-Marken-Oil aus Kronach auf richtigen Stand gebracht! Der Auspuff schlägt an der Hinterachse an.

Humpert hat seine Topokopien schon sauber zusammengeklebt, spricht von ‚Sauarbeit‘. Ein aufbriesender NNO behindert mich im Wirtsgarten bei der Puzzlearbeit. Werde aber gerade noch fertig. Die Fahrerbesprechung entgeht mir.

„Fasten seat belt“, es darf geraucht werden. Die Topokopie kündigt eine SSL an, eine Abweisbacke taucht auf. Smolej stellt seinen Schrotthaufen auf dem rauen Asphalt quer und durch, kurze gerade SSL, anstellen, quer und gerade heraus. Riesig! Werde an den Adenauer-Forst erinnert. Schade, daß wir nicht ankommen werden, aber vielleicht hält der Schrotthaufen noch 190 km. Nach ZK 1 der erste Schotter. Staub zieht windabwärts. Smolej wird schneller, schneller als auf Asphalt. Ich hänge bei Windstärke 7 im Trapez. Smolejs Fahrstil hat keine Balken, Telegraphenmasten kommen näher. Weidezäune ziehen in Gegenrichtung vorbei. Die von den Stoßdämpfern ausgebeulte Motorhaube zeigt nach Süden und Norden, die

*) Copyright by Rainer Scherer



Straße geht nach Osten. An SK 1 stempelt der Funktionär sehr schnell, wie alle Funktionäre an den SK's.

Über Bahndamm auf einen Feldweg. Rechts ein Graben — daneben Fichten in Reihen. Tacho 140, mir ist es zu schnell. Aller guten Dinge sind drei. Jetzt habe ich Angst. In der Topo ist ein rechts-links Hackl zu sehen, geradeaus würde es auch gehen. Spuren zeugen davon. Daß es nicht ging, wissen wir 30 m später, ein Graben hätte uns blockiert. Die Gurte bewahren mich vor Wirbelverletzungen, als wir frei werden und eine Gegenwelle unsere Schwerkrafthhebung unterbricht. Smolej wird ruhiger, mit seinem Instinkt hat er meine Angst gespürt und sein Ziel erreicht.

Wir verfahren uns! Bahndamm nach 620 m rechts — im Wald versucht er einen Turn, da er die Handbremse nur 90° anzieht, gelingt er nicht ganz. An ZK 2 wieder Vorzeit, hier hätte es schon etwas klingeln können. SE 1 — 20 Autos warten auf ihren Start. Es war nicht die Schuld des Veranstalters. 6 Min. Sollzeit. Wir bitten, uns 2 Min. zu geben, sie werden uns gegeben.

Ich darf meinen Integral-Helm einweihen, etwas ungewohnt. Sprechprobe — alles o.k. 5 — 4 — 3 — 2 — 1 — los! Gerade, Bodenwelle, um Baum SSL, ich versuche auf der durchkilometrierten Streckenfibel das nächste Symbol richtig anzusagen. Smolej nimmt die Kurven wie ein Geschlängel.

Die erste SK stempelt blitzschnell, die Straße wird schlecht, lange Bodenwellen, plötzlich ein langes Loch rechts. Smolej stellt an, geht auf 2 Räder (wie die Hell-Driver!), ich vergesse meinen Aufschrieb und schaue ihm zu, nächste SK. Bin wieder im Aufschrieb, sage richtig an, ca. 200 m differiert der Trip, wäre doch gut gewesen, in der Wartezeit umzurechnen. T-SSL, ein Verkehrsschild wird umfahren. Die Pfeile waren etwas schwach. Jetzt folgt ein Kurvenlabyrinth. Mir ist es nicht möglich, richtig anzusagen. Büsche links, Büsche vor dem Seitenfenster rechts, quer links, quer rechts, quer rechts, quer links, quer rechts, quer rechts, quer links — freies Feld.

Von weitem sieht man die Fotografenbatterie. Happy hat sich optimal postiert. Smolej gewann den Fotowettbewerb (siehe Titelseite). Eine wellige Gerade, SE-Ende, Zeit 5.42 — Bestzeit.

Smolej war nicht ganz zufrieden, mir hat es gefallen.

SE 2 auf volle 7 Minuten, sehr schöne Waldwege, jetzt begreife ich langsam, warum Smolej mit dem Schrotthaufen so schnell ist, er braucht nur seine Hinterräder für den Vor- und Seitentrieb und die Hupe für Fasane und für zurückschiebende Teilnehmer, die die Strecke verlassen haben. Es ginge noch schneller, glaube ich, aber der Tacho zeigt schon 150 km! Ist es Euphorie, ist es die gelockerte Fahrweise von Smolej? Voll möchte ich rufen. 2 Min. Vorzeit am SE-Ende. Die folgende ZK erreichen wir in der Minute, der überholte und uns folgende Pulk fängt.

Die nächsten ZK's fahren wir mit Vorzeit. Die Zeiten sind aber für eine Anfänger- und Ausweissfahrveranstaltung richtig. Die besseren motzen etwas, da sie ahnen, daß die Veranstaltung schon auf der ersten SE entschieden wurde. Eine Bahnschranke hält manchen Teilnehmer auf, Appel/Humpert stellen ihren Ascona mit defekter Kupplung ab. Bengestrategie rotieren. Barbara kommt aber fast

immer noch rechtzeitig in der Minute zur Uhr. Smolej fährt verhalten. Es lohnt nicht mehr zu geben. SE 3 der Streckensucher verdient sich die Note 1, der Auspfeiler hätte noch ein paar Pfeile gebraucht. Wieder eine Demonstration noch nie erlebter Fahrkunst. Es gibt Leute, die wollen Smolejs Schrotthaufen aufmachen — läßt es bleiben, macht lieber den Smolej auf und sucht seinen Reflex. Aber paßt auf, daß er nicht o'gfressn werd, denn dann soll es fürchterlich sein (siehe Hessen-Rallye).

Nach Apfeldorf liegt der Lechstausee rechts. Umkehren, durch Apfeldorf durch. Die ZK kommt nicht. 1,2 km später stand sie, ich atmete auf. Noch 2 ZK's, dann waren wir im Ziel.

Die Strecke war schön, die Topokopie astrein, ohne Haken und Osen. Die Funktionäre Spitze. Der Aushang überpünktlich und bei der Siegerehrung bekam Jürgen Kaufhold sein Lizenzgold. Vielleicht gibt es nächstes Jahr wieder eine große Herkomer-Rallye. Eine ebenso gut ausgesuchte Strecke, einmal sorum, einmal sorum, die Zeiten anheben, wieder sorum, das Ganze 6x — sind 1200 km. Warum nicht?

Die kleine Meisterschaft

Punktstand nach 4 Läufen:

Jeschelnig / Zech	SFG Trostberg	36 Punkte
Westenkirchner / Neubauer	AC Landsberg	33 Punkte
Maziarz / Kohl	Passau	32 Punkte
Denzborn / Pest	ACB	32 Punkte
Burig / Rauchfuß	Mindelheim	30 Punkte
Kaufhold	Scuderia München	30 Punkte
Resch / Tisowsky	Schongau	28 Punkte
Fritsch / Bartl	Geretsried	27 Punkte
Sagerer / Geier	Scuderia München	26 Punkte
Emme / Dormann	ACB	26 Punkte

Die südbayr. Rallye-Gaumeisterschaft

Punktstand nach 4 gefahrenen Rallies:

Wurmannstätter A.	SFG Trostberg	45 Punkte
Koch / Kaspar	Rettenbach	42 Punkte
Sedlmeyr / Rothfuß	SFG Trostberg	42 Punkte
Jeschelnig	SFG Trostberg	36 Punkte
Gerber / Wutz	Scuderia München	36 Punkte
Dr. Kriegelsteiner / Wach	Scuderia München	27 Punkte
Scholz H.	Scuderia München	26 Punkte
Freisler J.	Scuderia München	24 Punkte

Die „tz“ rief und viele viele kamen

oder

Zwei Mädchen zogen fort
um einen Ford



Die Münchner Tageszeitung „tz“ und die Sportabteilung Ford-Köln riefen auf, Deutschlands schnellste Mädchen sollten sich melden für einen Fahrerlehrgang. Den besten Damen wurden Werksautos für diese Saison für ca. 30 Slaloms und Rundstreckenrennen versprochen.

Zwei Scuderianerinnen, Lisa Loibl und Monika Nagel meldeten sich und harrten dann der Dinge, die geschehen würden. Vierzehn Tage später konnten sie der Zeitung entnehmen, sie waren mit dabei, sie gehörten zu den 60 Mädchen, die nach Belgien fliegen dürfen.

Nervös und schlecht ausgeschlafen, zogen sie am 22. Mai zum Treffpunkt Flughafen Riem, Lufthansa-Schalter, der bereits voll belagert war mit den hübschesten Mädchen, als sollte irgendeine „Miß sowieso“ gewählt werden. Lisa hatte ihren Schmiermaxe Werner als Butler dabei zum Koffertragen, der, welch ein angenehmes Versehen für den Werner, von den übrigen Mädchen für einen Manager gehalten wurde und natürlich prompt hübsche zarte Mädchenhände schütteln mußte. Begleitet vom „tz“-Motorjournalisten Urban und einem Kamerteam des ZDF landeten die künftigen Rennbienen via Frankfurt wohlbehalten in Brüssel. Wenn sechzig Sturzhelm schwenkende Mädchen ein Flugzeug verlassen sind die auf Abflug wartenden Fluggäste irgendwie schockiert, zumindest in Brüssel waren sie es. Ford scheute keine Kosten und Mühen und bewirtete seine Gäste mit einem FORD-DINER-BUFFET, das mehr Gänge hatte als ein Renn-Capri.

Während zur fortgeschrittenen Stunde einige Mädchen in der Bar versuchten, eine gewisse Vorentscheidung bei den Instrukteuren zu erwirken, trieb die Lisa die Monika, mit der Absicht tags darauf fit zu sein, freundlich aber bestimmt ins Bett. Trotz frühzeitiger Penne hatte die Lisa am Morgen aber doch Schwierigkeiten mit dem Schlafwunder Monika.

Auf dem neuen Grand-Prix-Kurs in Nivelles angekommen, wurden die Mädchen in vier Gruppen eingeteilt und durchwanderten gruppenweise die einzelnen Trainingsaufgaben unter der Leitung von Dieter Glemser, Jochen Maas, Erni

Kleint und Ford-Rennleiter Kranefuß. So wie die Instrukteuren Stil und Können der künftigen Renn-Amazonen beurteilten, wurde natürlich auch umgekehrt gehandelt, die Mädchen vergaben Wertungen für ihre Meister. Der Sachlichste und Beste: Dieter Glemser, der Lustigste: Jochen Maas, der Mürrischste: Erni Kleint, er hatte den Slalom zu bewerten und dabei den Eindruck hinterlassen, als hätte er keine Ahnung davon.

Nur über Boss Kranefuß wollte man nicht urteilen, er hatte zu Trainingsbeginn auf die schönen Autos hingewiesen, die nach Möglichkeit unbeschadet bleiben sollen, vor allem ein sehr schön präparierter Gruppe einsler, dem dürfe nichts passieren, stieg zusammen mit vier Mädchen hinein, um Auto und Können zu demonstrieren, fuhr weg und legte sie auf Dach (Auto) und Rücken (Mädchen). Mit der so etwas geschwächten Escort-GT-Armada wurde den ganzen Tag geübt und geblasen. Höhepunkt war dabei das freie Rennen über drei Runden. Durch einen zweihundert Meter langen Slalom wurde gestartet, das nächste Fahrzeug immer, wenn das vorher gestartete den Slalom verlassen hatte, unsere Renn-Biene (auf Wunsch von Igor nicht mehr Renn-S.) Lisa als vierzehnte der Gruppe, kam aus der ersten Runde als erstes Fahrzeug zurück, der Starter hielt das für nicht möglich und vergaß bei ihr das Runden zählen, für die Lisa herrlichstes Vergnügen, eine Runde mehr als alle anderen.

Unsere beiden Mädchen dürften ganz Dicke mit vorne sein. Daß das Ergebnis noch nicht bekannt ist, liegt daran, daß die Nivelles-Bläserinnen per Düsen-Jet zurückkamen, die Escorts aber von Angestellten der Ford-Werke nach Köln zurückgefahren wurden. Und auf dieser Rückfahrt zerlegte eine Kölner Tipse Escort und belgisches Grenzhäuschen und verursachte dadurch für die Nachwuchs-Manager einen so langen Grenzaufenthalt, daß sie fast zum 1000 km-Rennen zu spät gekommen wären.

Lisa und Monika werden es schon noch erfahren und bis dahin drücken wir zusammen mit Igor die Daumen.



Aber Scudi, vielleicht wieder im November bei der „Münchner-Kindl-Fahrt“, denn Pater Bernhard hat schon wieder einen neuen Kurs im Auge.

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

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

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

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

name vorname clubzugehörigkeit

PLZ ort straße

Der Beitrag von DM ist beigefügt in bar / Briefmarken

Rallye München Nachlese

Manche mögens heiß ..., so z.B. der Raimund, er meinte, wenn er schon die Hessen-Rallye fährt und ohne Schlaf Funktionär zur Rallye München macht, dann hätte er schon gerne eine

heiße Stelle. Das Ende der „Bahndamm-Etappe“ war sie. Zusammen mit Gandlgruber hat er z.B. in einer einzigen Minute elf Bordkarten gestempelt. Heißer geht's wohl kaum noch.

Die heißeste Funktionärsstelle, etwas für todesmutige war die Rundkurs-DK. Kolb / Sterr waren getrimmt auf fliegend stempeln. Sechshundertfünfzig Stempel in neunzig Minuten. Mit zwei „Stemplern“ besetzt, je Mann alle zwei

Sekunden ein Stempel. Rundenzählerin Johanna pro Sekunde einen Strich. Meldung an die Fahrtleitung: Johanna ist mit den Nerven fertig. Johanna hatte sich aber schnell erholt und eine glänzende Auswerteleistung geboten.

Manche sind ins Ziellokal gekommen und konnten es nicht glauben. Das was soeben an die Wand projiziert wurde, waren sie als Teilnehmer, erst vier Stunden her und schon fix und fertig als Dia, wie gibt's denn so etwas. Nagel Klaus stand in Scheuern, Freisler Jürgen am Rundkurs. Mit dem Blick des Rallye-Aktiven

hatte er sofort die interessanteste Stelle herausgefunden. Zweihundertfünfzig Aufnahmen im Kasten, um 9.00 Uhr ab in Richtung München ins eigene Photolabor, entwickelt, gerahmt und wieder fünfzig Kilometer zurück ins Ziellokal. Da war nicht nur der Jürgen. da waren viele „happy“.

Er fuhr die RALLYE MÜNCHEN und doch hat in kaum einer gesehen. Er fuhr spät hinterher und schaufelte aus eigenem Verschulden. Irgendwann vor der Rallye meinte er zum Fahrtleiter, daß es Straßenschäden wie im letzten Jahr nicht mehr geben dürfe, das meinte der Fahrtleiter auch. Und dann kam der Vorschlag von Ernst, doch ganz einfach die größten Schäden durch ein Schlußfahrzeug beheben zu lassen. Sehr schön, meinte der Fahrtleiter, aber wer macht sowas. Da meinte Ernscht: „ich“. Er holte sich sein „Schaufel-Pickel-Rechen-Besen-Team“ zusammen und fuhr hinter-

her und schippte Kies und kratzte Sand, er beseitigte Rallye-Spuren und redete Anliegern gut zu. Er meldete aber auch mit genauen Angaben die Stellen, wo nichts mehr zu retten war. Ihm ist es wesentlich zu verdanken, daß die Scuderia München nur DM 120,— Flur- und Wegeschäden bei der Rallye München 1973 hatte.

Der Rallyefahrer Appel hat durch seine Idee und deren Verwirklichung nicht nur der Rallye München, sondern dem Rallye-Sport im allgemeinen bestimmt den größten Dienst erwiesen.

Schenk Wolfi stellte seinen 128 Rallye als Führungswagen. Pilotiert hat ihn Verlaan / Lenz. Sie mußten Idealstrecke fahren. Schönen konnten sie das Fahrzeug nicht. Da konnte es fast nicht ausbleiben, daß sie ausfielen. Nach SE 9 war der Auspuff runter. An DK 16 tauschten sie

den Fiat gegen den BMW des DK-Funktionärs ein und weiter ging's. Loibl's Werner hat dann in Geisenfeld den Fiat wieder geflickt, womit die sonntägliche Ruhe durch den Führungswagen wieder hergestellt war.

Das traurigste Ereignis der RALLYE MÜNCHEN, Funktionärin aus Leidenschaft und Auswerte-Expertin Heidi Verlaan lag am Tankstellengelände Geisenfeld in ihrem Auto und schlief. Eine schwere Infektion hatte sie körperlich so ge-

schwächt, daß sie von der ganzen Rallye nichts mehr weiß. Sie wartet natürlich jetzt ganz dringend auf die nächste Veranstaltung der Scuderia München.

Der Kauferinger Beifahrer Karl Rödel meinte zu seinem Fahrer, als sie auf der Autobahn zu einem hellblauen Porsche aufschlossen, „fahr dem nach“. Das tat man dann auch und fuhr

bis zur Ausfahrt Langenbruck unserem „R“-Fahrzeug nach, das zum Rundkurs unterwegs war. So fängt man sich am Hauptstart schon die ersten Strafpunkte.

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

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

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

auto-sport-scherer.münchen

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

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit
und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

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

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

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

Blaserix mit Ziagerix auf der Wasenix

Langeweile nach einer entsprechenden Rallye-
Veranstaltung und die Lektüre des neuesten
„Asterix“-Bandes (auch geeignet für Spätju-
gendliche) trieb einige Scuderianer dazu, Aste-
rix auf den Rallyesektor umzumünzen.

Die Personen stehen fest, die Handlung müs-
sen Sie dazufinden. Viel Vergnügen!

Wasenix	= eine Veranstaltung
Kassiererix	= ein Veranstalter
Stemplerix	= Funktionär
Entscheidenix	= Sportkommissar
Leuchterix	= techn. Kommissar
Blaserix	= Walter Smolej
Schmeisserix	= Jürgen Freisler
Paternosterix	= Bernhard Eilert
Ziagerix	= ein unbekannter Beifahrer
Interpolix	= Heinz Gerber
Barterix	= Gerhard Verlaan
Silberix	= G. W. Stroppe
Rallefix-Kennenix	= K.-H. Humpert
Rotiererix	= Hannes Scholz
Taxlerix	= Ernst Appel
Fürchtenix	= Wolfgang Kolb
Hungerix	= Axel Naumann
Tunerix	= Heinz Schreiber
Lehrerix	= Nagel Monika
Sauferix	= ein Reporter
Anonymix	= Igor

Machen Sie dazu eine kurze lebendige Ge-
schichte im Stile Asterix', unser Karikaturiste-
rix übernimmt die Illustration, den Vertrieb die
Schatzmeisterin Frau Gelderix.



Das neue FIAT 128 Sport Coupé erwartet Sie bei uns!



4 Modelle, ab 7.780,-

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

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

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

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

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



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

„KAFFEEFAHRT“ am 2./3. 6. 1973 in Nürnberg

Von einer schlechten Rallye ein schlechter Bericht.

Das einzige Mal ging bei dieser Ziagerlesfahrt der Rauch auf, als Rallyevix-Kenninix im Ziel seinen Lungendruck messen wollte. Frank, Beifahrer von Rechter (3. G.) hatte einen Scherzartikel dabei, der Humperts Gesicht schwarz mit Ruß färbte. Noch mancher andere lief mit schwarzem Gesicht umher. Wie gesagt, das einzige Lustige an dieser Turistenrallei. 450 km nach einem übergenauen, ungenauen Streckenbuch fuhren wir spazieren mit 3 Minuten Vorzeit an jeder ZK. Langeweile breitete sich aus. Der Veranstalter sorgte aber dafür, daß sich noch was rührte, Symbole fehlten, falsch kilometriert, ein Dampfwalze kam entgegen. Der Splin kurz nach dem groß kilometrierten Ortsschild zwanzig Meter danach abzubiegen, war die Selektion dieser Bremsralleye.

Smolej (5. G.) im Training, Kuppe voll, ein Goggo kommt entgegen!!! Der Goggofahrer sah ihn erst, als Smolej neben ihm war. Nagel Monika mit Hannelore Gumpert auf Peugeot unterwegs, gewann den Damenpreis. Auf die Frage, was sie erlebt hat — betretenes Schweigen, Schulterzucken, die ZK Funktionäre waren von der Härte der Veranstaltung überzeugt und wunderten sich über unsere Monika, daß sie immer noch nicht an der Karrenz knapperte — Strecke o —

Auch unsere zweite Dame Sieglinde Naumann schlug zu — Strecke o, 2. Platz Gold, der erste Erfolg mit ihrem Angetrauten. Herzlichen Glückwunsch.

Der Veranstalter über die Veranstaltung: „Eine Südrallye-Schlacht“, „es kann sich hie und da ein Fehler einschleichen, aber er kann sich auch selbst ergeben“, „die paar die was wußten, haben auch stille gehalten“.

RALLYE MÜNCHEN, Nachlese der Teilnehmerbefragung:

das „Ja“ oder „Nein“, das „Gut“ oder „Schlecht“ haben wir Ihnen im letzten Report noch gebracht.

Interessant sind aber auch die Kommentare zu unseren Fragen, was könnte man besser machen, oder sonstige Anregungen.

Größtenteils wurden mit Hinweis auf die OE 5 bessere Wege gefordert. Der am nächsthäufigsten geäußerte Wunsch war nach Sekundenwertung auf allen OE's und einer strafpunkt-mäßigen Trennung der OE nach fahrerischem und beifahrerischem Schwerpunkt. Das sind alles Anregungen, die man bei der nächsten

Veranstaltung berücksichtigen kann, sofern es die Finanzen erlauben, denn Sekundenwertung auf allen SE's kostet natürlich Geld.

Schwer wird man sich tun mit Empfehlungen wie zum Beispiel:

„Kupplungs-Depot auf der Strecke einrichten“, „mehr weibliche Funktionäre“, „Getränke an der Tankpause“.

Schwer zu beurteilen ist natürlich die Ansicht jenes Teilnehmers, dem es „zu viel Orientierung“ war, der aber unter Anregungen schrieb „im nächsten Jahr wieder so“. War es jetzt zu viel Orientierung oder nicht für ihn?

Dank an die Funktionäre

Der Sportleiter des ADAC Gau Südbayern hat mit Schreiben vom 15. Mai 73 der Fahrleitung der RALLYE MÜNCHEN Anerkennung für die Organisation der Veranstaltung ausgesprochen. Wir möchten dieses Lob an alle unsere Funktionäre weitergeben mit dem Dank für ihre Bereitschaft und ihren vorbildlichen Einsatz, denn wir wissen, daß die bestdurchdachte Organisation auf dem Papier nichts wert gewesen wäre, ohne ihrem treuen Mitwirken.

Ihre Rallye-München-Fahrleitung



Der erste Teilnehmer, der den Rundkurs durchheizte, O. K. Klemenz in seiner Funktion als Sportkommissar der RALLYE MÜNCHEN 1973. So, wie den Teilnehmern, hat auch ihm dieser Wertungsabschnitt am besten gefallen. Man sah ihm an, daß er traurig war, als er aufhören mußte, weil die ersten Teilnehmer kamen. O. K. Klemenz ist als Sportkommissar die gesamte Strecke mit der Karte in der Hand abgefahren. Er hat damit seine Klasse im Alleingang gewonnen.

Die zweimaligen Sieger der RALLYE MÜNCHEN, 1971 und 1972, die Trostberger Sedlmeyr / Rothfuß auf dem zur Zeit heißesten Peugeot 304 S. Im Bild auf der „Scheyern-Etappe“, deren Sollzeit sie nur um 12 Sekunden überzogen.

Sie brachten den eigentlichen Rekord mit ins Ziel, acht von elf Prüfungen mit „Null“ gefahren zu sein.



Die Gesamtsieger:

Die unter Bewerber AC Bavaria München startenden Gebrüder Lode aus Waldkraiburg auf 2002 tii, auf der Etappe zwei „Scheyern“, auf der sie mit 5 Sekunden über der maximalen Sollzeit nach Tita (mit 4 sec.) zweitschnellste waren.

Eine gleichmäßig gute Leistung auf allen Wertungsprüfungen brachte Ihnen den ersten Gesamtsieg.



Klassensieg und sechster Platz im Gesamt für den zur Zeit schnellsten Bundesbahn-Bus-Fahrer, Jeschelnig aus Trostberg. Hier auf dem Rundkurs. Mit diesem Erfolg seines Co-Piloten A. Wurmannstätter führt der Trostberger „Scuderianer“ Wurmi jetzt allein in der Gau-Rallye-Meisterschaft.



Die schnellsten am Rundkurs, das Kelheimer Team Huber / Gerzer auf dem Porsche 911 S. Die gute Leistung auf den weiteren Wertungsetappen (sieben mit „Null“) brachte Ihnen Klassensieg und den zweiten Platz im Gesamtklassement

Das „R“-Fahrzeug auf dem Rundkurs. Nach großem ONS-Vorbild vom Veranstalter eingesetzt und über neunzig Minuten unterwegs, der Porsche, der eventuelle Unfälle, Behinderungen oder sonstige liebsame und unliebsame Vorkommen an die Fahrtleitung oder den Sanitätsdienst hätte melden sollen. Glück und Können der Teilnehmer ließen ihn „meldungsfrei“ fahren.



SLALOM OSTBAYERN in Passau-Kellberg am 6. Mai 1973

Dieser Slalom ohne seiner Vorgeschichte wäre gar nicht so interessant, daß man darüber schreiben müßte, wenn er eben nicht die Vorgeschichte hätte, und das war so:

1. Mai 73 ADAC SLALOM MÜNCHEN auf dem Salzburgring. Ein Slalom, der von erfahrenen Slalomfahrern so gesteckt war, daß es auch ein Slalom war, der aber doch schnell sein sollte (das war er mit 90 km/h Schnitt) und der als oberstes Gebot sicher sein sollte, also für die Teilnehmer möglichst risikolos (das war er auch, denn die Veranstaltung verlief unfallfrei). Zügig sollte die Veranstaltung auch ablaufen, das hieß sofortiger Aushang und sofortige Siegerehrung nach jeder Wertungsgruppe. Die Teilnehmer sollten in Anbetracht der weiten Entfernung bald wieder die Rückfahrt antreten können.

Nur einem Teilnehmer, dem Passauer Gordini-Fahrer Raith gefiel das alles nicht, er meckerte herum von wegen zu eng und zu langsam und die Siegerehrung sollte am Ende der Veranstaltung für alle Teilnehmer sein. Er meinte, man sollte doch am nächsten Wochenende zu seinen Slalom nach Passau kommen, da könnte man lernen. Von Krisam erhielt er daraufhin die einzig richtige Antwort „früher als ich es auch noch nicht konnte, waren auch immer die Veranstalter schuld“.

Wir haben uns natürlich den Passauer ONS-Slalom angesehen. Eine reine PS-Strecke, mit durchschnittlich motorisierten Fahrzeugen konnte man fast gerade durchfahren, das ganze auf einer Kreisstraße mit Böschung und Abhang. Mehrere Unfälle, davon zwei mit Totalschäden zeugen nicht gerade von verantwortungsbewußtem Sicherheitsdenken des Veranstalters. Das Fahrerlager war eine holperige nasse Wiese, auf der tiefergelegte Fahrzeuge zum Teil angehoben werden mußten, um keine Schäden an ihren unteren Innereien zu nehmen. Der zeitliche Ablauf war auch keineswegs glorreich, denn nach 15.00 Uhr hatten die siebzig Starter erst ihren ersten Lauf absolviert. Über die Lautsprecheranlage waren fast ausschließlich Werbedurchsagen zu vernehmen.

Das Tüpfelchen auf's „i“ kam aber, als ein Fahrzeug zum zweitenmal dem technischen Kommissar vorgeführt wurde, unter einem anderen Fahrer. Es stellte sich heraus, daß dieses Fahrzeug mit verschiedenen Fahrern zweimal an den Start gebracht werden sollte. Der Teilnehmer berief sich darauf, daß es der Rennleiter erlaubt hätte!

Es wird von keinem Fahrt- oder Rennleiter verlangt, daß er das Sportgesetz auswendig beherrscht, aber das wichtigste sollte einer eigentlich schon wissen.

OPTIMALER GRUPPE 1 — 2 CV 4

Baujahr 8/71 — 20 500 km — unfallfrei (auch keine Wettbewerbe)

W. Bender

8000 München 82 — Wasserturmstraße 10

Telefon 4 60 46 48 — 60 00 35 42

Wir verkaufen wegen Klassenwechsel unseren erfolgreichen Fiat 128 Gruppe II — alles eingetragen — absolut protestsicher

VB 7500,— DM

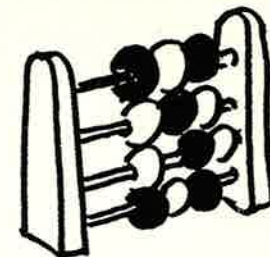
2 Schalensitze, Tripmaster, 4 Scheinwerfer, Unterschutz, Bügel, Gurte, 4 Bilstein, Sonderlackierung, 2 Weber, 40 DCO, Schrick Nockenwelle

A. SCHRÖFL

Ihr Fiat-Händler im Würmtal

Telefon 08 11 / 8 50 42 37

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



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



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

modische Felljäckchen nach Maß

Felldecken, exquisite Sonderanfertigung

Felltiere und viele kleine Geschenke

Neueste Schuhmodelle - Sergio Rossi

FINA-Parkhaus am Hofbräuhaus Tel. 29 59 66

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

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

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

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

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

über die INT. ADAC-RALLYE-HESSSEN 73

haben wir zwei Berichte erhalten, die wir Ihnen beide bringen, weil sich R. Thalmair mit der Veranstaltung allgemein und G. W. Stroppe mit Scuderia-Internas bei dieser Veranstaltung speziell befaßt:

Int. Rallye Hessen

Im Gegensatz zum Vorjahr ging dieses Jahr die Nennungsannahme problemlos über die Bühne. Die Scuderianer und wohl auch die anderen Sportfahrer nahmen den Nennschluß sehr ernst. Aufschlußreich war allerdings, daß die holländischen Fahrer noch weit nach dem Nennschluß akzeptiert wurden.

Auf der einen Seite, bekam man dadurch als kleiner deutscher Privatier wieder einen Dämpfer (siehe 1972), andererseits konnte man verstehen, daß der Gau Hessen nach dem Ausbleiben der Italiener und Österreicher seiner Veranstaltung „Internationales Flair“ geben wollte.

Neben der normalen Meisterschaftsbesetzung und den Holländern traten aus Italien Pegliasco auf Lancia-Marlboro und vom Bosch-Racing-Team-Vienna der österr. Gruppe-I-Star Vic Dietmayer und ein unerschrockener „Zitronenpresser“ um weitere Punkte zum MITROPA CUP an. Ein Ausstattungsdetail des Citroen gefiel uns besonders: zwischen Fahrersitz und Rückbank war eine kleine Kühlbox mit vier Flaschen montiert, aus denen Schläuche zu den vorderen Sitzen führten.

Bei der deutschen Meisterschaftsgruppe wurde vor allem der Wechsel von Klaus Miersch auf Opel GT beachtet, und die Mangels Masse, sprich Auto = Nordlandnachwehen, zum zuschauen verurteilten Röhl, Hainbach und Biebing.

Vor der eigentlichen Rallye wäre noch die Abnahme erwähnenswert. Es wurde dreispurig abgefertigt und bis man richtig schaute, stand man bereits im Parc ferme.

Bereits drei Kilometer nach dem Start, bekam man auf der ersten von 26 Sonderprüfungen bzw. SE eine Warnung. Große und manchmal kleinere Steine betätigten sich als Reifenschlitzer oder Felgenzerstörer. Die Anwohner der anschließenden Ortschaft bekamen eine kostenlose Vorführung in Räderwechsel.

Nachdem diesmal unser Driver auch in Hessen gesetzt wurde, hatte Happy-Freisler keinen

Sichtkontakt zu ihm. Nach sehr guten Zeiten wollte es Happy genau wissen, und verabschiedete sich ohne Gewinnung des Sichtkontaktes seitlich in den Wald. Durch die fehlende Sichtverbindung wußte er allerdings nicht, daß Smolej bereits einige zusätzliche Erkundigungen abseits der Rallyestrecke und Straße hinter sich hatte.

Für die beiden Mitropa-Cup-Favoriten Knorr und Pegliasco bedeutete die 2. bzw. 3. Schwarzenborndurchfahrt das Ende.

Winfried und Christa entwickeln sich immer mehr zu einem BMW-Schreck. Wie bei der RIOC landeten sie einen ungefährdeten Klassensieg und holten sich gleichzeitig wertvolle Mitropapunkte. Der Wechsel von Opel auf VW (damals vielleicht nicht ganz freiwillig) hat sich für die Beiden sicher gelohnt. Bei 8 Starts: 1 Ausfall (Monte: nach neuesten Gerüchten sogar wieder in Wertung), 1 Silber (Lyon: ist gleich Hockenheim) und 6 Gold, oder bei drei Meisterschaftsstarts 2X Klassensieg.

Nachdem im letzten Report verlautete, es würde zuviel von unserem Oberdriver geschrieben, möchte ich den Beginn einer weiteren Drivergeburt bekannt geben. Aus dem Bavariageißlein Humpert wurde nach dem Fahrzeugwechsel ein kleiner Wolf. Der Ausspruch seines Beifahrers GWS: den brauchst net o'dreiam — spricht wohl für sich. Der 20. Gesamtrang, 2. in der Klasse und eine Goldene belohnten beide für die gute Leistung.

Die Veranstaltung war sehr gut organisiert, die Strecken der SP bzw. SE sorgfältig ausgewählt, warum man ein Streckenbordbuch und ein Gebetbuch von teilweise unbekannten SE allerdings vom späteren Gesamtsieger erstellen läßt, war uns allen etwas unverständlich.

Im Gesamtklassement belegten:

Dieter Günter	Opel Commodore
Horst Rack	Porsche 911 s
Hubert Dehnelt	Porsche Carrera
Karl Richter	BMW Vierventiler
Klaus Miersch	Opel GT

die ersten fünf Plätze. Durch seinen 2. Platz liegt nun Rack im Mitropa-Cup allein weit in Führung.

R. Thalmair

Longines, die elektronische Präzision an Ihrem Handgelenk



Ref. 8477 Ultronic. Elektronisch mit Stimmgabel. Präzision von einer Minute pro Monat. Wasserdicht, Datum. Erhältlich in Stahl, vergoldet oder in Gold.

Seit mehr als einem halben Jahrhundert trägt Longines durch die Qualität und Präzision ihrer Zeitmessung zur Verbesserung sportlicher Leistungen in der ganzen Welt bei.

Worin liegt der Erfolg dieser aussergewöhnlichen Organisation, die es ermöglicht, die Leistungen der Athleten aller Disziplinen auf die tausendstel Sekunde genau zu messen, begründet?

— In einer Longines-Forschungsgruppe, die ihre Forschungen im-

mer weiter vorantreibt, so wie die Athleten ihre Leistungen steigern.

— In einer Erfahrung ohne gleichen im Dienst der Longines-Uhren, die Sie an Ihrem Handgelenk begleiten in Ihrem täglichen Leben, bei der Ausübung Ihres Berufes, Ihrer Freizeitgestaltung.

— In einer grossen Industrie — Longines — die über die Kapazität und die nötigen technischen Mittel verfügt, um Ihrer Uhr die an den internationalen Sportwettkämpfen gewonnene Erfahrung zugute kommen zu lassen.

LONGINES

Führend in der elektronischen Zeitmessung

Es darf trainiert werden, die Scuderia Teams reisen am 10. oder 11. 5. sehr spät oder sehr früh an. Smolej/Scholz schauen sich Niederthalhausen und Erksheim an. Freisler/Garhammer finden erst um 2.00 Uhr ein Quartier. Herrmann/Dr. Herrmann (sie starten für MSC Stuttgart) reisen am Morgen an. Oliv/Thalmair wollen ihr Mitropacupkonto erhöhen. Humpert/Stroppe versuchen den neuen Escort an den Start zu bringen. Nach Nürnberg Lagerschaden! Aus — Motorhaube auf, Motor abstellen, traurig schauen, noch trauriger schauen. Motor wieder an, immer noch Lagerschaden. Der Luftfilter wackelt wie wild, festhalten — Lagerschaden ist weg. Der Luftfilter hängt an drei wackeligen Schrauben, die vierte ist abgedreht. Jetzt läuft er nur mehr auf drei Töpfen. Kerzen raus, die Abnahmesollzeit läuft, und die Scheiß-Kerzen gehen nicht raus. Blut rinnt von den Händen. Das Werkzeug ist nicht optimal, und die Scheißkerzen geh't net raus! Die zweite war es dann, kein Zwischenraum, und er läuft auf allen Vieren — und wie. Ein umgekippter Lastwagen verzögert kurz vor Kirchheim noch etwas; aber keine DM 20,— bezahlt für's zuspätkommen.

Daß Smolej gesetzt wurde freute uns alle, nicht gesetzte Konkurrenten waren leicht sauer. Herr Nanz liest manchmal Zeitung, zuschauen kommt er auch, also er weiß schon wer schnell ist. Driver Smolej beweist es auch gleich auf der 1. SE mit 9. bester Zeit. Nur Schweiger/Säckl von den Nichtgesetzten sind 1 Sekunde schneller, aber mit aufgeblasenen Gruppe II BMW ti. An ZK 1 muß es fürchterlich zugegangen sein, denn in der Kontrolliste standen viele Favoriten in einer Minute. In den Ergebnislisten war nicht's mehr zu sehen. SP 1 Heimbildshausen. Happy Freisler verbläst Smolej um 2 Sekunden und ist 17. Gesamt. Das erste Mal trixt uns das Gebetbuch aus. Eine Kreuzung ist eine Spitz Links zurück und ab hier kein Aufschrieb mehr. Auf der SP 2 Herfagrund läßt Happy wieder voll stehen, und erreicht die 12. beste Zeit. SP 3 Rittmannhausen hat ganz schöne Überraschungen an Streckenselektion. Smolej frißt das erste mal wieder Freisler um 15 sec. Humpert nimmt eine Senke voll, des hot gar net so ausgeschaut. Eine Brücke kratzt den Escort unten an. Oliv/Thalmair, Humpert/Stroppe zeitgleich, Freisler/Garhammer 3 sec. schneller, Herrmann/Dr. Herrmann noch 5 sec. schneller und Smolej/Scholz nochmal 10 sec., 285 sec., Bestzeit war 270. Auf den zwei von der Olympia-Rallye in Gegenrichtung bekannten Sonderprüfungen

Niederthalhausen, Erksheim, werden wir mit unseren Winterlatschn ganz nett verblasen. Humpert schießt sich langsam auf dem Escort ein. Die SP 6 ist Happs Abschiedsprüfung. Er hat was gegen lange lange Kurven, beim zweiten lang gab er wieder volle Gluat, und fiel auf seinen Huat. Auf SE 2 läßt Humpert seine weißblaue Kuh fliegen, 9 km in 5,06 Min., ist aber nur 45. Zeit. Smolej hat Pech und verbringt 4 Minuten in einer Wiese.

Am Rasthaus Kassel wird die erste Bordkarte abgegeben, in der Zwangspause soll dann von diesem Abschnitt schon der Aushang sein. Ein Servicefahrzeug war hier abgestellt und bis auf die letzte brauchbare Schraube geplündert worden. (Schaden ca. DM 4000,00). Weiter ging es zur SE 3 Meinbressen. Herrmann brummt mit Salzburg-Käfer ins schnelle Feld, erreicht 10. beste Zeit, eine Sekunde langsamer ist Humpert/Stroppe zeitgleich mit Richter/Meditz. Vielen Dank dem Teilnehmer, der uns hier so schnell vorbeiließ. SP 7 Balhorn, Smolej ist hier mit 10. bester Zeit wieder vorne dabei, was ziehen die anderen eigentlich Reifen rauf und runter, wenn es auf Asphalt mit Winterreifen auch schön schnell geht.

SP 8 Elbenberg eine schlimme Strecke, im Gebetbuch langsam!! rechts Loch!! Bodenwellen!! Smolej ist mit neunter Zeit dabei, Herrmann (18) 9 sec. langsamer, Humpert (23) benötigte noch 2 sec. länger für die 5 km lange Strecke. SP 9 Wolfhagener Forst, eine vom Veranstalter vorgesehene und geplante SP ohne Aufschrieb nur nach Symbolen. Dr. Herrmann und G. W. Stroppe brüteten vor der Rallye über der Topo, ca. 7 km konnten aus der Topo gelesen werden, dann waren die Symbole nicht mehr in die Karte übertragbar. Hier rutschte Humpert dann wie so viele in einen morastigen Weg, mit Mühe zurück. Humpert ist so schön gefahren! Nur hat er seinem Co nicht geglaubt, daß er in dieser Passage langsam tun soll. Ein Platz unter den 10 Schnellsten wäre der Lohn gewesen. Aber schön ist er gefahren, diese SP hatte einen Hauch von RAC.

Daß hier der Veranstalter auch noch mit der ZK 12 etwas vorhatte, war klar. Also voll weiter — 55 min. Zeit, 11 min. gingen schon in der SP drauf, die ZK war um 10 km vorgezogen, gibt also 58 km und noch eine SE von 10 km. Die ausgefallene Sonderprüfung Pausenstraße nach Aufschrieb geblasen, der hier nicht „besonders“ stimmte.

SE 4 Mengerughausen 10 km in 4 min., Herrmann braucht 2,37 (16) länger, Humpert 2,48 (18). So schlecht kann also, wenn man es in etwa vergleichen kann, der Aufschrieb von Günther/Petersen nicht gewesen sein. SP 9 + SE 4, beide 10 km lang. Zeitgewinn durch Aufschrieb beim Team Humpert/Stroppe 4,33 min. Auf der Karte ist es noch ein schönes Ende bis Schweinsbühl ca. 20 km, 10 min. noch, dann macht es klingeling. Das Symbol 3.30 nach Benkhausen fast verschlafen. Benkhausen voll. Unsere Minute läuft, noch 3 km, die Jungfräulichkeit ist zu Ende. Links und Rechts stehen Servicefahrzeuge, Auto sind aufgebockt für 4 km Asphalt! Losschnallen, Humpert fährt zu weit, raus, was läuft — 4 Minuten Vorzeit. Später stimmt unsere Uhr wieder mit der Veranstalterzeit überein. 53 Teams fangen hier.

Die SP 10!!! Der Zeitenvergleich ist in der Ergebnisliste ganz schön lustig. Ab Start Nr. 54 Oliv/Thalmair gibt es eine Minute mehr. Nur Herrmann/Dr. Herrmann (90) schaffen mit 2,31 15. Zeit, Humpert braucht für 4 km Asphalt 3,55 min., ganz schön langsam. In der Endabrechnung kostet es ihm zwei Plätze (Gesamt + Kategorie).

SE 5 Hessenstein 6 km 3 Minuten. Schotter, Sand, Asphalt sehr selectiv. Smolej wird o'gfressen 5. Zeit Gesamt. 7 sec. langsamer ist Herrmann auf VW 11. Gesamt, Humpert nochmal 3 sec. 14. Gesamt. Dreck muß sein, und Kurven, dann sind Scuderianer schnell.

SE 6 Wiera, 3,5 km Zeit 1 min. Auf Dreck prügelt sich die Scuderia um Sekunden. Herrmann 90 sec. (14.) Humpert 93 sec., Smolej 94 sec. über Sollzeit. SP 11 Schwarzenborn (26,5 km) Smolej fährt in der Nacht 1096 sec., Oliv 1244 sec., in der Dämmerung Herrmann 1084 sec., und Humpert 1097 sec. Bestzeit: in der Nacht gefahren, 979 sec. von Knorr/Schweizer auf Porsche Carrera.

Zwangspause Kirchheim, die erste Etappe hängt. Mit den Zeiten bis SP 6 und den Minuten die an ZK 12 gefangen wurden, kann sich jeder ausrechnen, wie er liegt. Smolej/Scholz sind weg vom Fenster, Freisler/Garhammer ausgefallen — gammeln aber herum, für Happy sind die Zeiten wichtig. Oliv/Thalmair sehen, daß Carlson/Linzen, Rauch/Schleim weg sind und Zacki Zweibäumer/Luther aufgehört haben. Mit Silber sind sie schon dabei. Bei Herrmann/Dr. Herrmann sieht es ähnlich aus, Rauch/Renner haben den BMW geworfen, vor allen 180 Strafpunkte, die den Käfer belasten. Herrmann/Dr. Herrmann müssen also auf Angriff fahren. Bei Humpert/Stroppe wird ein sicherer Goldplatz ausgerechnet, durch die Strafpunktfreiheit an ZK 12. Also nur sauber ins Ziel fahren.

Die 3. Etappe beginnt mit SP 12 Schwarzenborn das zweite Mal. Smolej zeigt auf seinen Gruppe 1 BMW, daß er fahren kann. 997 sec. für 26,5 km, 7. beste Zeit. Herrmann greift mit 1048 sec. voll an. Humpert wird von Stroppe auf 1079 sec. gebremst. Ein angebremsster Felsen beschädigt leicht den neuen, rechten, „hinteren“ Kotflügel, Oliv fährt 1080 sec.

SP 13 Hainbach. Smolej wird 13. in 3,04 min. für 6 km Asphalt, Herrmann 3,10 min. Oliv braucht 3,15, Humpert gebremste 3,21. SP 14 Götzen 3,5 km. Smolej ist wieder 13. in 3,46 min., Oliv benötigt 4,12, Herrmann bläst immer noch zum Angriff 3,48 zeigt die Uhr. Humpert darf nur 4,14 min. fahren.

SE 7 Ober-Breidenbach 5,5 km in 2 min. Smolej wühlt mit 10. bester Zeit den Dreck nochmal auf. Misthaufen, Kuppe, SR, Kurve hängt — das ging nochmal gut!!

SE 8, die letzte auf Sollzeit 3,5 km in 2 min., Smolej/Scholz sind mit 35 sec. darüber, 4. schnellstes Team. Herrmann/Herrmann brauchen 39 sec. länger. Humpert 46 sec. (gebremst) Oliv/Thalmair 53 sec. Dann ging es das letzte Mal nach Schwarzenborn. 3× nach Schwarzenborn mag ja einem Fahrer Spaß machen, aber was soll dabei ein Beifahrer auf den Kehren bergab tun? Und am Ende wartet wieder der Felsen, dazwischen ist die Kuppe (Flug) bergab, mit mittlerer Links nach außen hängend — steil bergab auf Schotter, Schranke, SSL auf Beton — Röhr! schwärmte hier von Smolej — erst 7,0 km, T rechts, und schon wieder T links, wo sind wir eigentlich. Jetzt bin i wieder drin, tua langsam, laaaaangsaamm, mittlere Links macht zuuuuu. Plötzlich macht alles zu. Auf einem weiten Platz verliert man endgültig die Orientierung. Tua langsamer, spitz links zurück — Schooottteer — Kuppe voll, halt scharf Links, Kuppe rechts halten voll, mittlere Links, SSR Kehre, 15,0 km noch 11 km des halt i nimmer aus — Schranke, Kuppe voll, mittlere Links lang, Rechts voll innen, Kuppe voll, SL, Kuppe SS-Haus, gerade, Kuppe rechts v, Kuppe voll, umbladn, tua langsamer, des ist net wert, mittlere, scharf (de war leicht). rechts scharf (de war a leicht, aba glupft hoda) macht zuua (macht a zua) tua langsamer, voll, voll rechts, Links voll lang macht zua, langsam, Kreuzung SSL, 17 km, noch 9 km Beton, Kuppe voll i, 90° rechts, voll, voll, links voll innen — langsam, auf Schotter scharf rechts — 20 km SSL, fahr net so schnell, du bist schneller, wia de andern mal, Kuppe SL geht über in a SSL Kuppe voll, jetzt muß langsam doa, no a paar scharfe Kurven, dann werds verzwick — SR auf T, links voll, mittlere Rechts, Wegerl, SSR und no a mal SSR, as letzte Bladl, Kuppe langsam, SSL i 2× SR macht zua, macht zua!

Kuppe mittlere Rechts, no a mal, Kreuzung SSL I — voll — voll — voll — voll — riesig, jetzt warst am schnellsten. Smolej ist wieder sehr schnell, 986 sec. 6. beste Zeit. Herrmann wird etwas langsamer 1056 sec., der schärfste Konkurrent hat sich auf der letzten SE eliminiert. Oliv/Thalmair setzten erstmals etwas ihre PS ein 1075 sec. Humpert/Stroppe sind eine Sekunde langsamer.

5 Teams am Start, 4 im Ziel. Die Scuderia-Teams bedanken sich für eine schöne Rallye, 3 goldene Löwen und 1 Silbrenen. Die Auswertung mit Placierungen der Ergebnislisten erledigte Thomas Stroppe. (11) GWS

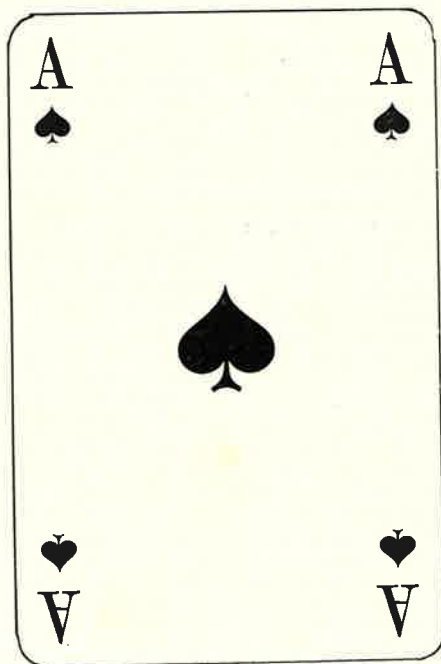
MINI-STORIES

Die „Int. Rallye Wiesbaden“ wurde abgesagt, nach Angaben des Veranstalters wegen Genehmigungsschwierigkeiten bei einem französischen Provincial-Departement. Aus gut informierten Kreisen verlaut dazu, daß einen Tag vor Nennungsschluß bereits sieben Nennungen vorgelegen haben sollen. Ob das der Grund der Absage ist? Glaubhaft wäre es bei fast dreihundert Mark Startgeld.

Walter Smolej, nach der Hessen-Rallye auf Grund seiner SP-Leistungen im Kreuzfeuer des rally-racing-Photoreporters. Aufnahmen von Walter von Oben, von Unten, von der Seite. Er kam nicht einmal mehr dazu, sich zu frisieren. Ob's überhaupt etwas genützt hätte?

Achtung alle mal hergehört! Naumann muß geschlagen werden!

Am 27. 6. 73 findet unser 2. Scuderia-Skat-Rennen statt. Beginn 20.00 Uhr in der Gaststätte „Scharfer Ritter“, Reisingerstraße. Wir laden dazu alle Mitglieder und Freunde der Scuderia München



recht herzlich ein. Der Spieleinsatz beträgt DM 10,—. Viele schöne Preise warten auf Sie. Nennungen rechtzeitig abgeben unter Tel. Nr. 53 49 65. Es wird bestimmt wieder ein gelungener Abend.

Achtung alle mal hergehört! Naumann muß geschlagen werden!



Wickenhäuser

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



Kennen Sie Ihre Vorteile beim Motorsport durch unsere Firma?

1. Betreuung durch unseren Service-Wagen an über 30 Veranstaltungen von der Rallye-Monte-Carlo bis zum Slalom.
2. Wir helfen allen Teilnehmern, wenn unsere Kunden unseren Service nicht in Anspruch nehmen.
3. Sie als Kunde können Ihren Wagen vor jeder Veranstaltung durchchecken sowie alle Einstellungen überprüfen und korrigieren lassen.
4. Technische Beratung, (wir nehmen uns Zeit) durch unseren Leiter der Tuning-Abteilung und Kfz.-Meister, H. v. Knorring Motorsport-Berater und Kfz.-Meister, Otto Schmid sowie unsere Service-Mannschaft Dieter Mundel, Robert Gerum und Klaus Heimthaler.
5. Ihr Fahrzeug wird nur in unserer Tuning-Abteilung betreut. Auf Ihre Wünsche beim Einbau von Tuning-Teilen gehen wir als motorsportlich interessierte Firma ein.
6. Sie bekommen bei uns streng auf den Motorsport abgestimmt kalkulierte Preise.
7. Sonderbetreuung durch unsere Motorsport interessierten Mechaniker auf besondere Absprache unter eigener Regie der Teilnehmer.
8. Beifahrerkurse für Anfänger, Fortgeschrittene und ein Beifahrerlehrgang für Spitzenfahrer. Termine werden frühzeitig bekanntgegeben.
9. Sie nehmen als unser Kunde an einem internen Wettbewerb, der auf eine bestimmte Anzahl von Veranstaltungen ausgeschrieben ist teil. Der Gewinner dieses Wettbewerbs nimmt an mehreren namhaften Veranstaltungen kostenlos teil.
10. Hierfür erwarten wir, daß Sie unseren Schriftzug an Ihrem Wagen anbringen, um zu zeigen, daß Sie zu uns gehören.



Wickenhäuser

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



Endlich einmal angekommen

17. Int. Semperit-Rallye 31. 5. – 2. 6. 1973

„Europa-Rallyemeisterschaft der FIA
für Februar 1973

Am Start in Bregenz finden sich die Teams Seegerer/(Gestrich), Herrmann/Dr. Herrmann, (Leistner)/Scholz H., Gerber/Verlaan ein. Auf (Oliv)/Thalmair wartet man vergeblich. Das Erwähnenswerte bei der technischen Abnahme am Donnerstag war die Phonomessung. Hier wurde mit allen Tricks von seiten der Fahrzeuginhaber gearbeitet.

Start: Freitag früh des 1. Fahrzeuges um 5.15 Uhr. Das in Österreich sonst so sportfreudige Publikum findet diesmal nicht aus den Federn, so daß nur wenige Zuschauer sich am Startplatz einfanden. Die Strecke, 1345 km lang mit 8 SPs führte durch ganz Österreich.

Auf der SP 1 der Silvretta-Hochalpenstraße (22 km) (am Donnerstag wurde dort noch stellenweise der Schnee weggefräst) gab es die 1. Sensation. Röhl startete 1 Minute nach Pinto und überholt diesen auf der SP. (Röhl meinte zwar nachher, daß Auto von Pinto nicht richtig gelaufen sei, sonst wäre diese Überholung nicht möglich gewesen). Wir fahren nach Aufschrieb von O. K. Klemenz. Unser eigens engagierter Kaffeeservice in Gestalt von Frau Schenk wartete bereits bei der PK Eiserne Hand auf uns. Typische Servicehaltung, rechts Kaffeekanne, links Kaffeetasse. Herzlichen Dank. Bis zur Zwangspause waren noch 3 SPs zu absolvieren, SP 2 Kühtai (14,7 km), SP 3 Leutasch (10,5 km), SP 4 Klösterle (17,5 km). Dabei waren Höchstunterschiede bis zu 2000 m zu bewältigen. Es ging immer rauf und runter, rauf und runter (wie auf der Achterbahn nur länger). Bis zur Zwangspause in Grumpendorf gab es schon einige Ausfälle von Konkurrenten, durch totale Vernichtung Ihrer Fortbewegungsmittel. In der Zwangspause kein park ferme, es durfte also gebastelt werden, was auch weidlich ausgenutzt wurde.

Um 20.28 Uhr Start des 1. Fahrzeuges zur 2. Etappe. Bis dahin waren wir noch mit null dabei. Dann fiel der Twinerer aus. Es wurde Auge X Pi gefahren. Auf der ersten Kurzetappe in der Nacht waren die 1. zwei Minuten von unserer Karrenz fällig. Hier zeigte es sich besonders, daß die umfangmäßig kleineren Autos im Vor-

teil waren. Die Straßenbreite hier war 2,50 m, bergauf, bergab, Kuppen und viele Spitzkehren, man kam aus dem Kurbeln nicht mehr heraus. Seegerer/Gestrich bastelten laufend, da sie in Gefahr waren, ihre Vorderachse zu verlieren, und kassierten viele Minüts. Herrmann/Dr. Herrmann noch mit null, Leister/Scholz H. null (die erste Rallye übrigens für den Fahrer von Hannes). Gerber kündigt schon einige Stunden vorher an, daß er um ca. 3.00 Uhr früh müde werden wird und Fahrerwechsel vorgenommen werden soll. (Um ehrlich zu sein, ein solches Schiff möchte ich nicht auf einer Rallye bewegen). Der zweite Abschnitt beinhaltet die SP 5 Klippitzthörl (13,6 km), SP 6 Weinebene (18 km), SP 7 Stainzerberg (28 km), SP 8 Schwarzensee (7 km). Hier wurde nun den Zuschauern etwas geboten. Sie säumten die Straßen rechts und links und wie immer standen sie an den Kurven in der Flugrichtung. Auf dieser letzten SP probierte dann mein Fahrer Interpolix, der sich bis dahin sehr manierlich auf der Straße bewegt hatte, ob es nicht möglich sei, im Gelände schneller vorwärtszukommen, — es ging noch einmal gut aus —. Im Ziel in Schönbrunn angekommen, formierten sich Gruppen von 10—15 Autos und wurden mit Polizeieskorte (Motorrad vornweg) zum Semperit-Zentrum (park ferme) durch Wien gelotst. Die von dieser Eskorte durch Wien geführte Gruppe wurde an einer Verkehrsampel zwangsläufig gespalten. Die führungslose 5-Gruppe, angeführt von Sir Winfried, irrte mindestens 20 Minuten als Bläserquintett durch Wien und suchte das Semperit-Zentrum. Zum Abschluß war hier noch ein sehr strenger park ferme. Es wurde darauf geachtet, daß man sein persönliches Hab und Gut innerhalb von spätestens 10 Minuten aus dem Auto entfernte.

Fazit: Die Veranstaltung war gut organisiert und ist für nächstes Jahr bestimmt zu empfehlen.

G. Verlaan

PS: Für Gerber und Verlaan übrigens das erste Mal, daß sie bei einer österreichischen Veranstaltung in Wertung angekommen sind. (Nach so vielen Versuchen)

LESER-FORUM LESER-FORUM LESER-F

liebär freind Igor,

war ich sär viel unterwegs, beruflich und sportlich. daher erst heute mein schreiben an Dich, freind meiniges.

jetzt werden viele leser von report sagen — Igor schreibt an Igor — aber Du selbst weißt, daß Du nicht ich bist oder ich nicht Du.

trotzdem hab ich mich gefreut, daß ich Igor sein soll und hoffe ich, daß ich pokal noch in zimmer bekomme, wird sich haben ehrenplatz. ist sich lustiges pokal, was ich haben werde. ich sage Dir, als vater geistiges — teschek — daneschön!

bei rallye München habe ich immer geschaut, ob ich irgendwo seh und erkenne Igor, aber leider. oder warst Du nicht dabei wie bei Inntal-rallye, weil Du nicht geschrieben hast über „rallye nach modernen Gesichtspunkten“???? oder hast Du Dich schnell zurückgezogen, weil Du nicht sehen wolltest, wie großteil der driwer an der äußersten grenze von führerscheinverlust vorbeirasten. aber zurück zur rallye München, war sich bestes rallye, muß sich neid lassen, war

sich besser als winter-rallye von O.K.A. leider war sich oka nur sportkommissar, hat sich in finger gejackt, vor allem rundkurs, war sich klasse. oka hat sich humor nicht verloren auch wenn kommissar.

nun, liebes freind, würde ich mich freuen, wenn Du mir pokal überreichen würdest, würde ich nichts verraten, großes ehrenwort! aber bitte komme bald. ich will wieder trainieren Hahntennjoch für Semperit wird aber bestimmt wieder abgesagt, wetten?

nun, liebes Freind sei gegrüßt von Igor der nicht Igor ist sondern immer noch bleibt

O.K.A.

Lieber OK, das mit unserem „Mitarbeiter“ Igor ist schon komisch. Letztes Jahr schrieb er nicht über Rallye München, diesmal auch nicht. Nimmt man alle Irgogewählten bis zur letzten Placierung, dann muß er dabeigewesen sein. Als Fahrleiter, als Sekretär, als Sportkommissar, als Streckenposten oder als Teilnehmer und da vielleicht sogar als Gesamtsieger. Wer weiß? Wir wissen es nicht!



Motorsport-Club e. V. Marktoberdorf

8952 Marktoberdorf

Münchner Straße 17

„Der Kommentar“ in Ihrem Aprilheft 1973

Liebe Motorsportfreunde!

Es tut Ihrer Zeitschrift bestimmt Abbruch, wenn Sie weiterhin solche unqualifizierten Kommentare der „Giftspritze“ bringen. Zwar ist die Unterschrift bezeichnend für den oder die Verfasser(in), doch sollte ein derartig einseitig und auf die persönlichen Verhältnisse abgestellter Kommentar, für den Sie ja mit die Verantwortung übernehmen, nicht gebracht werden. Die „Giftspritze“ sollte aufmerksam die Ausschreibungen der veranstaltenden Clubs vergleichen oder besser noch, selbst eine solche Veranstaltung organisieren, dann wird sie bald eines besseren belehrt werden. Der MSC-Marktoberdorf hat jedenfalls, was die Finanzierung angeht, ein reines Gewissen und verstößt nicht gegen die in der Satzung verankerte Gemeinnützigkeitsbestimmung.

Der Motorsportclub Marktoberdorf ist gerne bereit, Rechnung zu legen (auch der „Giftspritze“), dann wird zweifelsfrei der ungeheure Vorwurf der „Beutelschneiderei“ durch objektive Zahlen widerlegt sein. So jedenfalls darf ein Kommentar nicht aussehen. Er kann ruhig kritisch sein, muß aber objektiv bleiben und darf den Boden der Sachlichkeit nicht verlassen. Unser Motorsportclub müßte sonst annehmen, daß Ihre Zeitschrift eine Privatausgabe der „Giftspritze“ ist. Es bleibt Ihnen überlassen, aus diesen Zeilen einen weiteren Kommentar zu fertigen oder nicht. Sie können diese Zeilen auch als Leserbrief verwenden.

In der Hoffnung, daß der MSC-Marktoberdorf mit dieser Erwiderung dazu beigetragen hat, daß künftige Kommentare erst nach einer gründ-

lichen und objektiven Erforschung des Tatbestandes zu Papier gebracht werden, darf ich Sie grüßen

Inge Wendel
Schriftführerin

Die „Giftspritze“ (selbstverständlich eine für die Art der Kommentierung charakteristische Unterschrift) hat genau das getan, was der MC Marktoberdorf empfiehlt, nämlich Ausschreibungen zu lesen und zu vergleichen und in der Ausschreibung stand nun mal das, was im April-Kommentar wörtlich zitiert wurde. Daß uns die Marktoberdorfer eine Slalom-Ausschrei-

bung des MATHE-RACING-TEAM KEMPTEN beilegen, für eine Veranstaltung vom 27. 5., aus der hervorgeht, daß zwei Läufe 22.—, jeder weitere Lauf 10.— kostet, zeigt doch eigentlich nur, welche bedauerlichen Zustände in dieser Gegend noch herrschen. Es geht hier nicht um die Einnahmen eines Clubs aus seiner Veranstaltung, sondern ausschließlich um den sportlichen Wert, der durch die Möglichkeit des Mehrfachstartes erheblich in Frage gestellt ist. Im Großraum München, im südlichen und östlichen Gaubereich sind in den letzten Jahren die „Registrierkassen-Klingel-Slalom“ erheblich weniger geworden, während man vermelden muß „im Westen nichts neues“.

Die Igorseite ...

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Dankbare“.

Liebes Herr Redakteur,

Igor dankt Schriftleitung von Report, wo steht unter Leitung von „Franz-Joseph“ und „Heidi“, herzlich für Einrichtung, wo sich nennt „Igor-Seite“. Wird sich Neuerung diese, sein Ansporn für Igor auch in Zukunft zu leisten Beiträge für Report und Leser seine.

Hat sich gehabt „Happy Freisler“ Freude nur kurze über BMW 2002 ti unfallfreies. Kann sich nach Erfolgen guten bei RIOG und INNATL rühmen, daß er bei HESSEN hat gezeigt erneut „seitliche Rolle“. Fragt Igor ob „seitliche Rolle“ ist nur Prüfung für Aufnahme in Scuderia, oder ob wiederholt werden muß Prüfung diese in Zeitabständen gewissen. Entwickelt sich Freisler als Nachfolger gutes für Rainer.

Gratuliert Igor heute Team Hamacher/Hamacher für Erfolg erstes bei INNATL-RALLYE nach zwei Ausfällen. Ist sich gefallen noch Meister keines vom Himmel.

Vermutet Igor, daß Scuderia gründet Untergruppe neue im Club, wo soll genannt werden GPDS, (ist sich leicht zu verwechseln mit GPDA) oder mit Namen volles: „Gehweg-Parker Der Scuderia“. Hat Igor gesehen, daß hat bereits trainiert Ascona gelbes ohne Stoßstangen, aber mit Aufkleber von Scuderia, parken auf Gehweg am 24. 5. 73 gegen ca. 13.30 h in Prinz-

regenten-Straße stadteinwärts rechts. Hat sich auch bereits vorher am 15. 5. 73 gegen ca. 19.00 h trainiert „Driver Smolej“ mit BMW in Josephspitalstraße kurz vor Sonnenstraße. War BMW ausgerüstet mit Stoßstange vorderes und hinteres und hatte zusätzlich noch Zettel rotes und grünes unter Wischer für Scheibe vorderes. War bestimmt Training teures. Glaubt Igor doch nicht, daß Driver war in Zeit vorgenannter in Sex-Film in Kino in Sonnenstraße. Soll Gründung Untergruppe von Scuderia noch bleiben geheim, ist Igor mit Streichung Absatz dieses durch Redaktion einverstanden.

Ist Igor erfreut über Angebot von Freund Schreiber zu verhandeln über Regionalvertretung für Sowjetrepubliken wegen Übernahme von Tuning-Anleitung erfolversprechendes. Sind enthalten darin Aspekte vollkommen neue und interessante. Wird sich bestimmt werden Geschäft gutes.

Frage von Pater Bernhard: „Sind Rallye-Fahrer dumm?“, findet Igor komisch und will geben Antwort keine direkte. Ist aber bekannt seit langem, daß glauben Veranstalter (mit Ausnahmen) zu sein schlauer als Bewerber und Fahrer.

Hat auch Igor Frage heute an Report: Wird Renn-Sau (pfui, ist sich doch nicht Ausdruck für Dame) Lisa Loibl eingereiht unter Ford-Nachwuchsdamen und bekommen Chance zu zeigen Können ihriges?? Hält Igor Daumen seine für aktive und attraktive Renn-Biene (!!) Lisa.

Über Umweg von Scuderia-Report Glückwünsche herzliche an „Rallye-Papst“ Schwägerl zur Wahl als Sportleiter von Gau Nordbayern. Ist Person gewähltes bestimmt Gewinn großes für Posten dieses.

Igor wird nicht stellen Antrag bei ONS für Pseudonym. Ist sich Spaß viel zu teures für Emigrant armes.

Macht Igor Gedanken sich noch immer, was ist gemeint auf Seite 28 mit Gerhard, Monika und Ziel. War Ziel von Innat-Rallye doch in Rosenheim und bekannt allen. Hat Team Nagel/Verlaan gehabt aber Verspätung große auf Strecken. Kommt Igor jetzt Gedanke: Haben bestimmt gesucht, gemeinsam oder einzeln, zu erreichen Ziel anderes.

Es grüßt herzlich

IGOR

Lieber IGOR,

Vergleich von Jürgen mit Rainer ist sich nicht gut, Freisler wählt immer Dach auf weichem Grund, Rainer mehr für feste Hindernisse. Freut sich aber Redaktion besonders, daß IGOR nimmt teil an Erfolgen von echtem Scuderia-Nachwuchs. GPDS ist sich herrliches Bezeichnung für Leute die versuchen von städtischen Mädchen, die auf Straße laufen, Liebesgrüße

für zehn Mark zu bekommen. Nur wenn geschleppt wird dann teurer. Aber Rallyefahrer lassen sich doch höchstens bis zur Straße zurückschleppen, wegen dem „ausgeschlossen“. Wegen Mitteilung von genauen Straßen und Uhrzeiten großer Verdacht auf IGOR, ob nicht Bruder oder Begleiter von Blasius dem Spaziergänger. Nachtrag zu Schreiber-Tuning für Fehlschläge, DERSA (Deutsche Ersatzglieder-Werkstätten) sind in München, Nußbaumstraße 20 (Keller von Klinik Chirurgische).

Bezeichnung Renn-S.. für schnelle Lisa hat geprägt vor zwei Jahre Konkurrent, dem sie mit 44-PS-VW-Käfer gegen seinen 60-PS-Rallye-Kadett gegeben hat Nachsehen. Lisa war damals stolz auf Titulierung. Werden aber trotzdem das Tierchen kleiner machen und in Zukunft auch Biene schreiben.

Franz-Joseph

PS. Gerhard und Monika haben erreicht Ziel von Rallye. Beide auch eingetroffen an Domizil jeweiliges. Scheint Falschinformation gewesen zu sein. Stand doch unter Ergebnisse etwas von „Erinnerung“. Darauf „Nazdarovie“.

sonnig fruchtig  frisch



Siga-Getränke

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

**SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos**

**Heimdienst: München Tel. (0811) 3 511173
(0 8135) 2 09**

(„alles ist in AFRI-COLA...“)

DER KOMMENTAR

Ehrlich währt am längsten ...

ein Sprichwort, eine Floskel, die bezogen auf den Rallyesport im Moment mehr Gültigkeit denn je hat. Aber mit dieser Ehrlichkeit ist es leider nicht weit her. Ich meine die Ehrlichkeit des Rallye-Veranstalters gegenüber seinen Teilnehmern. Dem Teilnehmer zu sagen, wo es brennt und auf welchen Streckenabschnitten er normalbürgerlich fahren kann und soll oder vielleicht sogar muß, nämlich in dichtbesiedelten Gebieten, in verkehrsstarken Gegenden und eben überall dort, wo es zu unangenehmen behördlichen Feststellungen kommen könnte, die seiner Veranstaltung und damit als Folgeerscheinung auch dem Rallyesport allgemein schaden müssen. Bekanntgemachte, trainierbare Sprintprüfungen veranlassen den Teilnehmer noch lange nicht, auf der Normalstrecke verhalten zu fahren, wenn er durch ein paar happyge Kurzetappen auf Normalstrecke merkt, daß es auch hier lichterloh brennt, dann fährt er eben die gesamte Strecke im gewohnten Rallye-Stil. Diese Tatsache müssen die Ausrichter von Veranstaltungen nach antiquierten und auch nach modernen Gesichtspunkten doch zugeben. Also sagt als Veranstalter Euren Teilnehmern doch die Wahrheit, wo zu heizen ist und wo nicht, aber seid ehrlich.

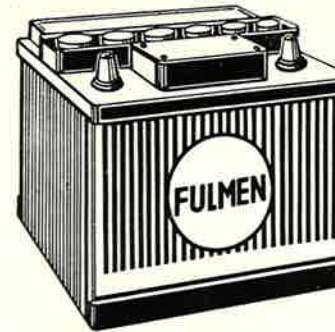
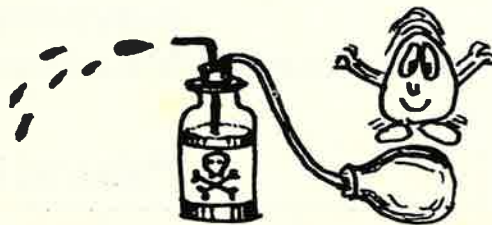
Den Rest der Verantwortung für den Fortbestand des Rallyesports trägt dann der Rallyefahrer selbst. Dann ist er nämlich zu Disziplin und Selbstbeherrschung aufgerufen und notfalls können ihn seine Freunde mit umerziehen, wenn er es als vielleicht Einziger nicht glauben will.

Ich habe bei der RALLYE MÜNCHEN zugehört. Ein Großteil hat den Stil der Veranstaltung verstanden und seine Fahrweise auf der Normalstrecke entsprechend eingerichtet. Einer verfiel aber ins gegenseitige Extrem, Zielort, volles Rohr, Einmündung in Hauptstraße im vollem Drift, fünfzig Meter zur Ziel-ZK, Vollbremsung, zwanzig Minuten Vorzeit. Das hätte er draußen zeigen müssen, dort wo es gefragt war, dann wäre er besser als Bronze gewesen. Wenn jemand nach fünf Stunden noch nicht verstanden hat, was gefragt ist und was vermieden werden soll, dann tut er mir leid. Ich hätte ihm am liebsten das bekannte Brett vor dem Hirn befestigt, aber die Befestigungsmöglichkeit wäre wahrscheinlich zu klein gewesen, das glaubt jedenfalls

Ihre
Giftspritze

Es stimmt nicht ...

daß bei der RALLYE MÜNCHEN die Scuderia arm gefressen wurde,
daß Freisler einen Karoseriespengler als Beifahrer möchte,
daß GWS eine schöpferische Pause hatte,
daß der letzte Report eine geplante Verspätung hatte,
daß alle Rallyefahrer dumm sind,
daß Eilert das nicht glauben will,
daß IGOR das bestimmt weiß,
daß Appel mit der goldenen Schaufel ausgezeichnet wurde,
daß Hannes nicht mehr Gebetbuch-Lesen kann, seit er utopische Romane liest,
daß man Scuderia-A-Fahrer wird, wenn man die Rolle mehrmals schafft,
daß sich der letzte Artikel „die Träger und der Träger“ auf Hosenträger bezog,
daß Scuderia Schaufel und Pickel im Emblem erhält,
daß auf die Frage, was ist ein „R-R“ geantwortet wurde,
das ist ein Rolls-Royce (Snobist)
das ist ein Rampen-Roller (A. Krug)
das ist ein Rundstrecken-Rennen (O.K.)
das ist ein Rückwärts-Renner (H. Scholz)
das ist ein Rallye-Rentner (K. Huber)
das ist ein Racing-Reifen (G. Dadlhuber)
das ist ein Redakteur-Rausch (Heidi V.)
daß keiner geantwortet hätte, das wäre rally-racing,



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



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



BATTERIEN