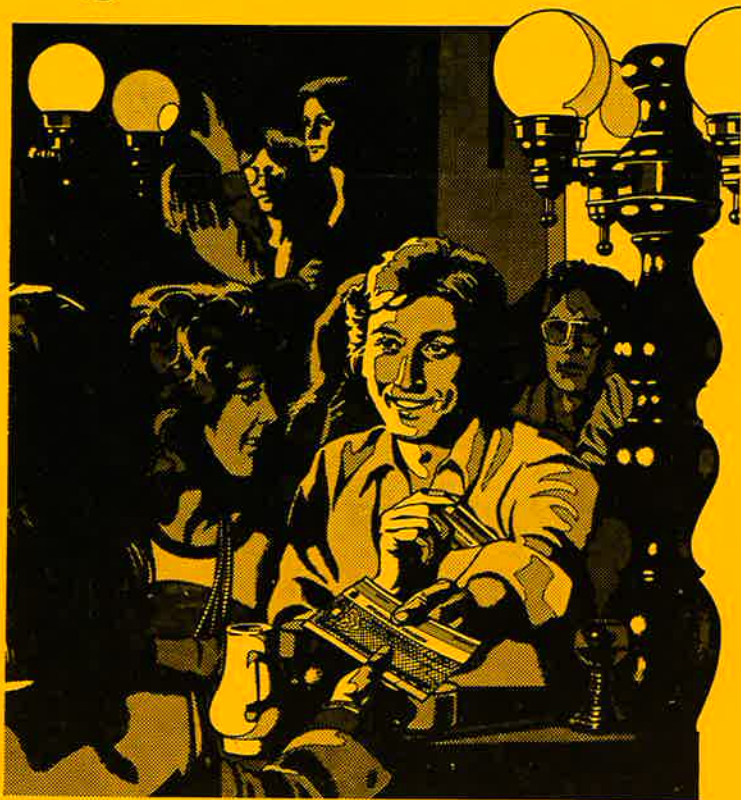


**Eigenes Geld.
Eigenes Konto. Giro.**



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

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

34

scuderia report





Manta GT/E

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

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



Wickenhäuser

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

Liebe Clubmitglieder und Freunde!

Zum ersten Mal in der Geschichte der Scuderia München ist es einem Clubmitglied gelungen, eines der höchsten Ziele im Rallyesport — den Gesamtsieg bei einem Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft — zu erringen.

Unser Walter Smolej wurde Sieger
der Int. Rallye Vorderpfalz 1974!

Wir gratulieren herzlich!

Dies darf wohl als eine der markantesten Etappen in der sportlichen Entwicklung unseres Clubs bezeichnet werden. Beim Blick auf die Größe dieses Erfolges sollen die Fahrer des Clubs — vor allem die Ausweissfahrer und Nachwuchsfahrer bei nichtgenehmigungspflichtigen Orientierungsfahrten — nicht vergessen, daß Walter Smolej 1971 (?) mit mehr oder weniger Erfolgen als Fahrer bei Orientierungsfahrten an den Start ging und mit seinem VW mehr durch harte Fahrweise und viele Ausritte auffiel, als durch Gesamtsiege. Durch persönlichen Einsatz und trotz unterlegenem, eigenem Fahrzeugmaterial schaffte er es dann, in die Spitze der süddeutschen Fahrer vorzudringen. Wichtig war für ihn die Einsicht, daß körperliche Spitzenkondition in unserem Sport unbedingt notwendig ist und daß Alkohol und Nachtleben schlechte Beifahrer sind. Nervenstark und mit absoluter Fitness geht er an den nächsten Start.

Daß viele der jungen Nachwuchsfahrer sich Walter Smolej als Vorbild nehmen und bei nichtgenehmigungspflichtigen Veranstaltungen mit starken Leistungen und Gesamtsiegen auf sich aufmerksam machen,

wünscht sich

Euer Schani

Wann? Wo? Wieso?

Keine Wunschträume, sondern Tatsachen geschehen am 13. und 14. Juli und das bei Orientierungsfahrten.

1. Teil: Am Samstag Wanderpokalfahrt DTC, gestartet in Kirchseeon. 1 Etappe nach Topokopie, etwas knapp in der Zeit. Hinhalten und nicht verfahren war die Devise. 2 Teams, Gesamtsieger Schembera mit Altprotestler Pest und das Fiakergespann Hiltmair/Schönaauer (in der Heimat) schafften sie mit Null. Der 2. Fahrtabschnitt war etwas gemütlicher, aber durch die ungenaue Angabe, wie die Koordinatenpunkte angefahren werden sollten, dennoch minutenfördernd. Traurig, traurig, daß speziell hier eine pikante Kirchturnfranzerei nicht belohnt wurde. 3. Etappe klar, aber eben mit ein paar Ecken, die erst gefunden werden mußten. Doch das Schönste an diesem heißen Nachmittag waren die herrlichen Schotterwege, die es ja im Landkreis Ebersberg in Hülle und Fülle gibt, und die der Ausrichter auch fand, um seiner Veranstaltung echten Schottergenuß zu geben. Hier kann ein junger Fahrer lernen sein Gefährt um die Ecken zu bewegen, um dann nach einer veranstaltungsreichen OF-Saison auch mal ins Rallyegeschehen einzugreifen. Die meisten Newcomer meinen aber, sie hätten das gleiche Talent wie ein Röhrli oder Smolej (auch die haben klein angefangen). Das Lehrgeld, das sie dann bei der Rallye bezahlen müssen (verknitterte Blechhaufen auf 4 Rädern), hinterläßt oft einen bitteren Nachgeschmack.

2. Teil: Großer Preis von Karlsfeld. Na ja, lassen wir uns überraschen. Und ich war überrascht.

Das 1. Mal schon beim Lesen der Ausschreibung, wurden hier nicht die Topos Altomünster und Dachau verlangt. - Moment, das ist doch der für uns durch 4 Seiten Absage gesperrte Landkreis Dachau? Wird das vielleicht eine wilde Veranstaltung?

Aber Ausweis noch nicht beantragt, also auch nicht gefährdet. 2. Überraschung: Am Start hing die 5 Seiten lange Genehmigung des Landratsamtes Dachau aus. Schau, schau, die beim Amt mögen uns also wirklich nicht, wir haben den falschen Namen. Auf dem heißen Sitz des Kadett-Treter Wurmseher ging es am Start in Karlsfeld geradewegs hinein in die 3. Überraschung, nämlich nach herrlicher Topofranzerei in die Schotter- und Wiesenpfade des Dachauer Hinterlandes. Mit Startnummer 6, teilweise als erstes Auto, den Staub aufzuwühlen machte echt Spaß. Gegeist hat - wie auch am Vortag - der Fahrtleiter mit Ortsdurchfahrten und Teerstraßen. Die Aufgabenstellung war klar (Toposkizzen und Reproduktion) und eckenreich, so eckenreich, daß nicht einmal das Siegerteam Winkler/Rudolph alle fand. Über die Bunklichkeit der Siegerehrung kann ich nichts berichten, weil wir sofort zur 3. Veranstaltung dieses Wochenendes (als Ausweisfahrer geht das eben noch) fahren, nämlich zum

Slalom MSC Unterpf./Germering:

Als terminverschobener Wanderpokalauft wurde der Slalom auf dem Parkplatz der MBB-Werke in Ottobrunn durchgeführt. Wir, d.h. die OF-Fahrer die am Vormittag schon in Karlsfeld gefahren sind, waren durch den inzwischen eingesetzten Regen sichtlich gehandicapt. Nachdem unsere NG-Fahrertruppe so außerordentlich aktiv ist, mußte ich meinen uralten SARNER-Kadett über den Parcours scheuchen, um wenigstens eine Wanderpokalmannschaft zusammen zu bringen. Diagonalreifen + Nässe = Happening in quer = sauschlechte Zeit. Aufgrund der "schnellen" Zusendung der Ergebnisliste kann ich über den Erfolg unserer Mannschaft (Pospichal, Wurmseher, Fellingner) nur berichten, daß sie in Wertung ist.

C.F.

30.6.74 ADAC Walpolten Rallye

Smolej W./Bender W.	VW 1303 S	Gold KS 9.Ges.
Puschner M./Conrad R.	Commodore	Bronce 1. Kl.
Verlaan G./Wutz E.	Peugeot 104	Bronce 5. Kl.
Naumann A./Naumann S.	Fiat 128 C	ausgef.

30.6.-1.7.74 Rallye del Friuli e delle Alpi Orientali

Herrmann W./Dr. Herrmann Chr. Carrera		24.Ges. 5.Kl.
Humpert KH./Wurmannstätter A. Escort 1300		41.Ges. 3.Kl.
Kaufhold J./Eilert B.	Opel Ascona 16	57.Ges. 5.Kl.
Brust W./Gutsmiedl R.)	BMW 1600	79.Ges. 8.Kl.
Freisler J./Scholz H.	BMW 2002 TI	ausgef.

4.7.-7.7.74 Int. Moldau Rallye

Kaufhold J./Klemenz)	Opel Ascona 16	KS 6.Ges.
Wurmannstätter A./Eilert B.	Peugeot 304 S	4.Kl.16.Ges.

13./14.7.74 Int. Rallye Vorderpfalz

Smolej W./Druba W.)	Opel Ascona 19	Gold KS GS
Kaufhold J./Eilert B.	Opel Ascona 16	Gold 7.Kl.
Ansel/(Plach)	Ford Capri 2600	Bronce 5.Kl.
Koch/Kaspar	Fiat 128 SC	Bronce 5.Kl.
Puschner M./Conrad R.	Commodore	Bronce 6.Kl.
Hesse E./Höfner H.	Simca 1100 TI	ausgef.
Wenz H./Kollin N.	BMW 2800	ausgef.

27.7.74 Int. 7 Stunden-Rennen Nürburgring

Naumann A./Krisam m.	BMW 3.0 CSL	KS 11.Ges.
----------------------	-------------	------------

VORSCHAU

Dem AC-München ist es nun doch gelungen, für das Sudelfeld-Bergrennen 74 einen Termin und die dazugehörige Genehmigung zu erhalten. Sehr erfreulich darin ist, daß nicht nur eines der letzten "echten" Bergrennen (nicht befahren einer Steigung in rennmäßigem Tempo) weiter durchgeführt wird, sondern auch erstmalig Serientourenwagen in gesonderter Wertung starten können. Der ACM und auch wir, würden sich bestimmt freuen, wenn einige Rallyefahrer an dem Bergrennen teilnehmen, oder sich als Funktionär einen "Logenplatz" sichern.

Die Rallye Bavaria erregt wie jedes Jahr die Gemüter der bayr. Sportfahrer. Austragungsmodus und Nenngeld sind in diesem Jahr in aller Munde. Das vom ACB kalkulierte Nenngeld und die WP Hohenfels werden wahrscheinlich einige Fahrer vom Start abhalten, und die diesmal noch aktuellere und auch preisgünstigere Mü-Wi-Budapest ins Auge fassen lassen. Daß die evt. Nichtstarter zumindestens als Funktionäre dabei sind, wünscht dem ACB

Simmerl

rallye vltava čssr

Ředitelství Klatovy



In Anbetracht des Gerüchtes, daß Rallyefahren im Ostblock immer ein Abenteuer sei, brachen zur Moldau-Rallye wieder zwei Scuderia-Teams in die CSSR auf. Jürgen Kaufhold sprang mit seinem Auto für unseren Gausportleiter ein und fuhr mit O.K. Klemens, Andreas Wurmnnstätter rit seinen 304 S mit Bernhard Eilert gen Osten.

Bei der Papierabnahme waren alle recht freundlich und erklärten uns, daß die Rallyefahrer in Pilsen übernachteten würden. Wir fanden jedoch Klatovy, wie auch Walter Röhrle und etliche andere deutsche Teilnehmer, viel günstiger. Nach längerer Diskussion, ein paar Aufklebern und einem kleinen Bakschisch konnte dieses Problem - nicht zuletzt auf Grund O.K.'s telegraphischer Vorarbeit - zufriedenstellend gelöst werden.

Die Bulletins 1 - 4 brachten einige Verwirrung unter Volk. Seitenlange Änderungen der Strecke, Tekturen und Streichungen im Gebetbuch ließen Zweifel aufkommen, ob wir jemals ins Ziel kommen würden. So wurden zwei Etappen zusammengelegt und verkürzt. Die neue Sollzeit wurde offiziell nicht bekanntgegeben. Jochen Berger gab uns einen heißen Tip - ob's gestimmt hat? Wir glauben schon. Wenn's nicht gestimmt hätte, wäre es auch egal gewesen; auf ein paar Minuten hin oder her kam es wirklich nicht an.

Der Parc Fermé war oft, eigentlich immer, wenn etwas Zeit war, und sehr streng. Damit ja niemand den Fahrzeugen zu nahe komme, waren extra Zäune aufgestellt worden. Die technische Abnahme war sehr zivil und beschränkte sich hauptsächlich auf die Kennzeichnung von Karosserie und Motor. Diese Markierungen wurden dann während der Veranstaltung auch ständig überprüft.

Der erste Höhepunkt der Veranstaltung war die Ostblockspezialität: Regelmäßigkeitsprüfung I. Ort der Handlung: Ein ca. 4 km langes Straßenstück vor den Toren Klatovys. Aufgabe: 10 mal möglichst schnell durchfahren (bei uns nennt man sowas Rundstrecke) Hier konnten die Veranstalter allen Ihnen zur Verfügung stehenden Pomp auffahren. Vor tausenden von Zuschauern (10 Kcs. Eintritt) spielte sich das unvergessliche Ereignis ab: Fanfarenklänge (fahrbar auf einem LKW), Fahnenkorso der teilnehmenden Länder, Nationalhymne, Ehrenrunden, Ansprachen und vieles mehr. Am Rande Würstchenverkäufer, Programmverkäufer, Soldaten, Legionen von Prodotel (Funktionäre) und stundenlang wartende Rallyefahrer.

Schließlich durfte doch gefahren werden. Wie sich gehört und damit die Spannung bis zum Schluß erhalten bleibt, die kleinen Schwachen zuerst und die interessanten Starken zum Schluß. So durfte z.B. ein Walter Röhrle am längsten wartend in der Gegend herumstehen.

Am Abend war es dann so weit: Start im halb besetzten Stadion von Klatovy zur 2000 km langen Strecke mit über 500 km Sonderprüfung. Wie man 500 km Sonderprüfung auftreibt? Ganz einfach: Man sucht sich ein Stück interessanter Straße mit ein paar Ortschaften und fährt diese, 25 - 30 km, ein paar mal von vorn und ein paar mal von hinten. Die Bewohner der Ortschaften sind der Ersatz für die Streckensicherung und Hilfspersonal für Ausgefallene. Das ganze 10 mal und schon ist eine Prachtrallye fertig. Den Schnitt setzt man einheitlich auf 75 km/h fest, damit

sich auf der Strecke was rührt. Bei Etappen mit Tankmöglichkeit wird der Schnitt zum Ausgleich auf 85 km/h angehoben.

Apropos Tankmöglichkeiten; alle 150 bis 200 km war im Streckenbuch eine angeblich geöffnete Tankstelle. Die Überraschung war dann groß, wenn die Benzinpumpe einfach geschlossen war. Wer im Ostblock schon jemals gefahren ist, weiß, daß Tankstellen dort eine Rarität sind. Verschiedene Teilnehmer kamen hierdurch in arge Bedrängnis. Die beiden Scuderia-Teams hatten auch erhebliche Schwierigkeiten ihren Sprit zu bekommen. Mit Hilfe vom Irmscher-Service (Carlson war zwischenzeitlich wegen Motorschaden ausgefallen) reichte das Benzin dann doch ins Ziel.

Dort absolvierten die verbliebenen 26 die Regelmäßigkeitsprüfung II. Wieder säumten viele Menschen die Strecke, insbesondere um dem schon feststehenden Sieger - Walter Röhrle - zuzujubeln.

Trotz eines größeren Schadens, der ihm ca. 20 min. kostete, gewann er mit über 1000 Punkten (=Sekunden) Vorsprung.

Zwischen ihm und dem Rest des Feldes waren Welten.

Aber auch die Plätze der Clubmitglieder konnten sich sehen lassen: Jürgen Kaufhold 6. in Gesamt, 2. in der Gruppe und Klassensieg. Andreas Wurmnnstätter 16. in Gesamt und 4. in der Klasse (bis 1600 ccm) Selbst der Veranstalter war erstaunt, daß es möglich ist, ohne Training und ohne (Benzin-) Service das Ziel zu erreichen und sich zu plazieren.

B. Eilert

LEBENSVERSICHERUNG · RENTENVERSICHERUNG · AUTOVERSICHERUNG · KRANKENVERSICHERUNG · BAUSPARVERTRÄGE · RECHTSSCHUTZVER

INVESTMENTS

AUSSTEUERVERSICHERUNG · SICHERUNG

AUSSTEUERER

VERS.-AGENTUR REMELE

8043 UNTERFÖHRING

FELDSTRASSE 2 A - TELEFON 089/916276

"Suche bei guter Bezahlung einen hauptberuflichen Mitarbeiter. Feste Bezüge in der Einarbeitungszeit. Außerdem such ich noch zwei nebenberufliche Mitarbeiter".



AlteLEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

SICHERUNG · UNFALLVERSICHERUNG · KINDERUNFALLVERSICHERUNG · GNUNG

Es war 1965, als ich zum ersten Mal etwas von der "curva de la muerte" - der Todeskurve hörte. Nach frisch bestandenem Abitur sollte ein Bekannter meines Vaters mich und vier Freunde wohlbehalten von Madrid nach Barcelona zurückbringen. Die Strecke: 620 km Landstraße, kurvenreich und tückisch. Den Streckenrekord hielt mit 3 Stunden 54 Min. der Spanier Juan Fernandez auf Porsche 904 GTS. So was gab's damals noch in Spanien. Nach ca. 30 km wurde unser Chauffeur, ein nervöses kleines Männlein wegen seiner unmöglichen Fahrerei nach einstimmigem Beschluß auf den Beifahrersitz degradiert und abging die Post! Doch mein Co. sollte sich als Bremsen der Nation herausstellen, denn vor jeder Kurve schrie er: "La curva de la muerte - die Todeskurve!" Dabei war es nur 'ne leichte links voll. Na ja, den Streckenrekord habe ich dann auch nicht gebrochen, doch an die Ausrufe des armen Mannes mußte ich denken, er wäre sicher gestorben bei

RALLY DELLE ALPI ORIENTALI - der Kurvenorgie.

Ein paar Wochen vorher hatte unser Gausportleiter seine Mannen um sich geschart, um Lagebesprechung zu halten. Die von den Teams Herrmann/Herrmann und Oliv/Thalmair letztjährig gemachten Erfahrungen sollten genutzt und verbessert werden. Nachdem es sich herumgesprochen hatte, daß es dem guten Willi gelungen war, etliche DM-chen für die Mitropa Cup Läufe frei zu bekommen, war die Schar der Interessierten sprunghaft gestiegen: Freisler/Scholz, Herrmann & Co., Oliv/Wach, Kaufhold/Eilert, Kolb/Sterr, Tita und Scharthner mit den Lode-Brothers als Co., Tomczyk/Diebold, Humpert/Thalmair und last and least Brust/Gutsmiedl. Für so viele reichte das Budget nicht; um keinen zu brüskieren wurde ein Kompromiss geschlossen, des weiteren sollte Fam. Herrmann den Aufschrieb für die Teams erstellen. An Service, besonders wichtig in Italien wegen der nachts geschlossenen Tankstellen, stellten Fa. Lode und Fam. Herrmann je einen Wagen zur Verfügung.

Am Freitag Abend sollten sich dann alle Teams im Hotel in Udine treffen, doch zwei von der Truppe fehlten! Kolb/Sterr hatten es vorgezogen zu Hause zu bleiben, ohne sich auch nur telefonisch zu entschuldigen und ich wechselte noch schnell einen ondulierten Kotflügel in der Autoklinik. Nachdem sich auch noch Co Thalmair mit einem "Krankenschein" dort abmeldete, schien die Rallye für mich gelaufen. In letzter Sekunde wurde dann aber noch der Anderl vom Obinger See engagiert und Samstag Morgen wühlten wir bis nach Udine. Da standen wir nun in Udine und wußten nicht wohin. Überall lungerten Soldaten herum, doch keiner konnte uns Auskunft geben. Weniger Ausgang und mehr Stadtplanpauken hätte denen nicht geschadet!

Um 17 Uhr war Abnahmeschluß! Gegen 16.30 Uhr stießen wir erlöst auf den guten Brust, der sofort als Führer abkommandiert wurde. Nach der Papierabnahme pflügten wir uns durch eine Menge neugieriger Tifosi zum techn. Kommissar, der gerade mit dem "Auto" eines Italieners namens Munari beschäftigt war. Da bei diesem die Abnahme sehr zügig erledigt wurde, war ich erstaunt, daß der gute Mann bei mir etwas auszusetzen hatte. Die eingeschweißten Verstärkungen der Federbeinaufhängung gefielen ihm nicht! Glücklicherweise geruhte der gute Mann wenigstens Deutsch zu sprechen. Nach langem Hin und Her konnten wir ihn dann doch von der Rechtmäßigkeit überzeugen. Im Hotel angekommen, gab es erst mal einen Espresso. Den hatten wir uns verdient, nachdem wir zu unserem Schrecken festgestellt hatten, daß wir mit den 1600-ern fighten sollten. Nach einigem Überlegen - 22 Teilnehmer bei den 1300, nur 8 bei den 1600-ern - fuhr ich doch zur Abnahme, um mich ordnungsgemäß einstufen zu lassen. Am Ziel sollte ich feststellen, daß das ein Fehler war.

Nun, es waren noch drei Stunden zum Start. "Happy" Freisler nützte die Zeit, um wie gewohnt sein Rallyegerät zu reparieren, Grunwald aus Augsburg war sauer, weil seine Tasche samt Geld und Papieren verschwunden war, und einige klapperten die Stadt nach Warnblinkleuchten ab, die von den Kommissaren verlangt wurden.

Als wir uns dann ins Zentrum begaben, wimmelte es am Start nur so von Neugierigen. Es ist ja auch allherd geboten: Munari, Verini, Ballestriani, Baccelli, Bray, Pittoni usw. usw. geben sich die Ehre. Das Aufstellen zum Start, eingeklebt von Zuschauern, war bereits eine Sonderprüfung für sich und gab uns einen Vorgeschmack der Begeisterungsfähigkeit der ital. Fans, die uns die gesamte Veranstaltung begleiten sollte. Leicht gedämpft wird bereits vor dem Start Herrmann's Optimismus, als ein ital. Gordini beim Vorziehen den schönen Carrera um eine Stoßstangenhälfte samt Spoiler erleichterte.

Von viel Beifall begleitet rollen wir von der Startrampe, Unmengen Fans bilden eine Gasse. Nach einigen km dürfen wir dann antreten zur 1. "prova speciale": Forame. Vor uns ging es schon heiß her, die Fans in Aufregung. Munari geht der Stratos durch, der Ausflug kostet ihn 8 Minuten, Svizzero, auch kein Unbekannter, verliert ein Rad seines Ascona, was das frühe Ende bedeutet. Ballestrieri auf Stratos setzt mit 18.52 min den Maßstab, fünf sec vor Baccelli auf Fiat X 1/9. Dieses Gruppe 5 Auto ist neu in der Rallyeszenerie und wird noch für Überraschungen sorgen.

Was bringen unsere deutschen Vertreter der Rallyezunft? Mitropa-Cup Gewinner 73 Rack auf Carrera neunte Zeit mit 20.57, sieben sec schneller heizt Signorina Tominz! Da kommt Altenheimer (Carrera) mit 21.27 nicht ganz mit, nur 3 sec schneller als der erste Gruppe 1, Reiter Presotto, Ascona. Freisler wird mit 22.38 nur 54., aber noch schnellster Bayer vor Fam. Herrmann als 67. mit 23.06. Oliv hat mit 23.23 einen guten Start und kann sich vor Toyoten-Tita (23.28), uns (23.29) und Tomczyk (23.36) setzen. Kaufhold hat Anlaufschwierigkeiten und wird nur 116. mit 24.35. Nicht besser geht es Grunwald mit 24.37. Der Verlust seiner Tasche hat ihn wohl abgelenkt. Brust fährt auf Ankommen und trudelt als 127. von 156 mit 25.06 ins Ziel.

Diese erste Prüfung hat schon gezeigt, was verlangt wird: Schmale, gewundene Bergsträßchen, viel Schotter und noch mehr Zuschauer.

Prova speciale B, der Calvarienberg ist nach Veranstalterangabe nur 2,5 km lang, (ital. Rallye-km sind eben bloß 850 m) trotzdem braucht Munari mit Wut im Bauch 3.49 für die Bestzeit. Sehr gut in Szene setzt sich wieder Rack als 10. mit 4.21. Altenheimer verbessert sich, er landet 6 sec hinter ihm. Herrmann wundert sich, warum er ganze 27 sec mehr benötigt, er kann Happy Freisler und mich lediglich um 5 sec abschütteln. Tomczyk und Tita feilschen auf ihren Toyotas um Sekunden (4.57 bzw. 4.58) Oliv braucht auf seinem neuen, alten Gr. 1 BMW für die vielen Kurven diesmal länger, er wird mit 5.04 gestoppt. Grunwald, immer noch angefahren, fährt 5.06 und verabschiedet sich nach dieser "Leistung". Mit Kaufi ist immer noch nicht zu rechnen, er ist mit 5.13 nicht unter den ersten 100 im Ergebnis zu finden. Igor fährt sich lockere 5.20. Ja, und einer taucht schon gar nicht mehr auf in der Ergebnisliste. Unser Rallyebär, der gute Schartner, er war gleich in der ersten SP von seinen Bremsen in Stich gelassen worden und hatte an einer stabilen Felswand lediglich noch die Notbremse ziehen können. So konnte er sich und seinen mutigen Co A. Lode vor einem Flug ins tiefe, tiefe Tal retten. Weiter gehts durch die Nacht, an unvermindert großen Zuschauer-mengen vorbei. Die 41 min lange Etappe kann gehalten werden, da die ital. Polizei mit den Rallyefahrern großzügiger verfährt, als die deutschen Kollegen es tun. Man wird durch winken angehalten, nicht langsamer als 80 zu fahren, in Dörfern! Die dritte SP holt sich wieder Munari mit 12.26. Rack bleibt als 8. mit 14.10 am Ball, wogegen Altenheimer als 24. eine gute Minute länger braucht. Mit runden 16.00 werden die Herr-männer 51. Freisler 16.21. Wir können uns mit 16.41 noch vor Tomczyk (16.46), Tita (17.01) und Oliv (17.04) setzen. Mit 17.26 landet Kaufi noch immer unter Form vor Brust mit 18.34. 1 Stunde 36 min ist die nächste Etappe lang, Zeit genug um schnell beim Service Benzin zu fassen und weiter geht's. Die Zuschauer sind noch nicht müde, sie warten auf Munari und Co. Er enttäuscht nicht und fährt wieder Bestzeit: 3.37. Rack konstant schnell mit 4.04 Platz 7, Herrmann macht erstmals etwas Gas und landet mit guten 4.23 vor Altenheimer (4.26). Freisler (4.33), Oliv (4.37), Tomczyk (4.38, Humpert (4.44), Kaufi (4.55) und Brust (5.04) lautet die Reihenfolge. Den Abschluß der ersten Schleife bildet in leicht geänderter Streckenführung die erste SP: Forame. Munari, schon beim ersten Mal glücklos, gibt hier auf. Auch ein weiterer schneller Italiener steht auf der Aufliste: Ambrogetti auf Lancia HF. Die Prüfung hat es in sich: Schotter bergauf und bergab, Kurven, viele Kurven. Ich geb meiner "kleinen Maschine" Gas, es läuft, die Kurven passen, ich schieß mich ein, besonders bergab, da beschleunigt er fast wie ein Porsche! Der arme Wurmi kommt mit dem Lesen nicht mehr mit: "Geht scho" Gas! Mittlere!! Mittlere! Spitze! Weiter so! Scharfe links! Uuuh, da geht's aber weit runter!" Plötz-lich rote Lichter vor uns! Der VW ist's, zwei Autos vor uns gestartet! Davor noch einer, der Gordini! "An dene muß i vorbei!" Aber wo? Ich kann doch nicht roden? Plötzlich, mittlere links bergab, leicht hängend, der Gordini verschwindet im Gebüsch, er hat sich festgebissen! Jetzt heißt es nur noch den VW zu

packen. Auf einer kurzen Geraden ist er fällig, 7500 U/min und ein Stoßgebet pressen uns an ihm vorbei. "Uff, wie weit ist's denn noch?" Ein Blick auf die Armaturen jagt mir einen neuen Schrecken ein: "Der Sprit, der Sprit geht aus!" Fast verpasse ich die scharfe Rechts, jetzt heißt es beten! Links, rechts, links, rechts hört denn das gar nicht mehr auf? Nach endlos langen Sekunden das erlösende Ziel. Mit 24.44 min haben wir ganze 4 sec länger gekämpft wie Happy Freisler. Herrmann auf Carrera mit nochmals 4 sec dichtauf. Tomczyk und Oliv laufen zeitgleich in 25.15 ein. Tita wird in 25.34 mittlerer 67. Kaufi's 26.58 sind noch immer nicht berühmt, nur fünf Plätze hinter ihm Brust auf BMW.

Schnell werden die letzten 5 l Sprit eingefüllt, Wurmi gönnt uns ein Zigarettchen, weiter geht's. Herrmann's Service steht gold-richtig, kurz vorm Verdursten können wir Benzin fassen, ein Schluck Cola steht uns auch zur Verfügung, doch als Herrmann anschießt, läßt der Service Trichter und Kanister fallen. Der "Chef" will Reifen wechseln! So war das aber nicht abge-macht! Hinter Doppelreiter auf Ex-Salzburgkäfer hetzen wir zum Start der 2. Schleife.

SP F Tramont, angebliche 13,3 km auf Teer. Rack ist mit 19.39 wie immer ganz vorn dabei. Herrmann macht auf schnellen Sohlen Gas und ist mit 20.44 nur 11 sec langsamer als Altenheimer. Freisler 21.15. Wir quietschen auf Schotterlicks 21.49. Toyoten-Tita's 22.07 sind 12 sec weniger als Oliv's und Tom-czyk's Zeiten, Kaufi schafft 22.41 und Brust 24.07. Jetzt heißt es Heizen! Anfahrt zur SP G Sauris, 1. Durchgang. Es ist schon hell. Die Berge wachsen vor uns auf, aber wir werden sie vermessen! Nicht so Freisler/Scholz. Ihr BMW ist fußlahm, er streckt ein Rad weit von sich! Aus der Traum von den Mitropa Punkten!



viele, viele Kurven und weite, weite Abgründe. Ein letztes Mal Dampf machen vor hungrigen Zuschauern. Baccelli fährt Bestzeit in 19.05, Rack wird sechster (19.52), Altenheimer achter (20.11), Herrmann trotz deutlicher Konditionsschwächen in schnellen 20.23 23. Mit 21.34 werden wir vor Kaufi in 21.48, Tita 21.49, Oliv 22.07, Tomczyk 22.20 und Brust 23.42 gestoppt. Die letzten paar km ins Ziel werden wir von Unmengen Zuschauern bejubelt. Im Ziel klopfen sie vor Begeisterung auf's Dach, so daß wir die Veranstaltung doch nicht ohne Beulen beenden. Leicht strapaziert trudeln auch die Andern ein. Hitze brütet über der Stadt, so ist uns die Campari- und Vermouth-Bar gerade recht. Plattfüßig und abgekämpft machen wir uns auf den Weg zum Aushang, doch umsonst! Also ab ins Hotel und auf's Ohr gelegt. Nach 3 Stunden Schlaf mache ich mich mit Pater Bernhard auf, den Aushang zu suchen, doch wir kommen gerade noch zurecht, um die Töpfe in Empfang zu nehmen. Ergebnislisten mit kompletten Zeiten liegen vervielfältigt vor und neugierig studieren wir die Blätter. Zufrieden, 4 Mitropa Punkte ergattert zu haben, sitzen wir mit den Andern bei einer riesigen Wurstplatte und tauschen die interessantesten Erlebnisse aus, bevor wir uns auf den Heimweg machen, im Bewußtsein, eine herrliche und reibungslose Veranstaltung erlebt zu haben, von der man in Deutschland nur träumen kann.

K.H. Humpert

sonnig fruchtig  frisch



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

**SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos**

**Heimdienst: München Tel. (089) 3 511173
(0 8135) 2 09**

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

200 km Rallye Königsbrunn

Dem MAC Königsbrunn, vor allem seinem Fahrtleiter, kann man zu dieser ersten Rallye nur gratulieren. Ein astreines Streckenbuch, klare Kartendrucke, eine nachahmenswerte Bordkarte, sowie eine interessante Streckenführung zeichneten diese Fahrt aus. 35 km Wertungsprüfungen, davon zwei Orientierungsetappen mit ca. 15 km brachten die Entscheidung. Leider gaben einige, für solche Witterungs- und Streckenverhältnisse mit unzureichenden Reifen ausgerüstete Teilnehmer, Anlaß zu Protesten. Mit 3 Stunden !!! Verspätung kam man endlich zur Siegerehrung, die gleich mit einem Eklat begann: Der 1. Vorstand des MAC, Herr Engelhardt, sagte sinngemäß, er lasse sich die gute Veranstaltung von solchen Protestierern und Sportkommissaren nicht zerstören und werde dafür sorgen, daß solche Leute nächstes Jahr nicht mehr zugelassen werden. Tumultartige Szenen folgten diesen Ausführungen und die Sportkommissare verlangten eine öffentliche Entschuldigung des 1. Vorstandes, andernfalls würden sie über den Protest am selben Abend nicht mehr entscheiden. Die Entschuldigung kam in der erwarteten Form nicht! Ob in der umstrittenen Klasse 2 noch eine Siegerehrung stattfand, weiß ich nicht, um 23 Uhr fuhr ich verärgert nach Hause, nachdem ich für eine 200 km-Rallye 15 Stunden unterwegs war.

Ergebnisse:

Wenz/Kollin		394 Strafpkt.	Bronze
Rieger/Biedermann		116 "	Gold
Thomas/Gerold	ausgef.		
Dadlhuber/Krisam		1039 "	
Will/Pospichal	ausgef.		

Gesamtsieger: Blank/Gruber auf VW Passat TS
mit 91 Strafpkt.

Rieger

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

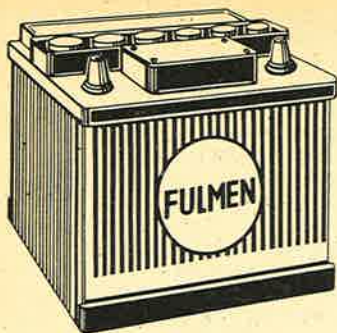
8 München 70

Brudermühlstraße 49-51

Telefon 0 89 / 7 23 31 47

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

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



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER
WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE
BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER
FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-
BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH
BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN
KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



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



BATTERIEN

ES WAR EINMAL: DIE VORDERPFÄLZISCHE.....

Was sich in den letzten zwei Jahren anbahnte, im Rallyesektor, wurde bei der 12. Rallye Vorderpfalz Wirklichkeit; eine An-einanderreihung von Wertungsprüfungen, alle unendlich trainier-bar. Dieses Mal war nur der Regen ein nicht trainierbares Element. Dementsprechend fiel auch die Ernte an Schrott recht hoch aus! Es hielten sich aber im Gegensatz zu anderen Veranstaltungen die eigenen Ausfälle in Grenzen. Von den Scudi's startet einer nicht, angeblich soll das Reifenwechseln noch nicht so geklappt haben; ein anderer Scudi war durch eine Leitplankenberührung mit gleichzeitiger Karosserieneugestaltung so geschockt, daß er lieber gleich nach Hause fuhr. Dies waren aber auch dann alle echten Ausfälle der Scuderianer.

Zum Gucken hatten sich auch zwei Scudi's eingefunden, der Vize und der Coupekraftprotz-be-em-wä-fahrer Krisam. Zum Gucken gab's allerdings nur bei Alt-Newcomer Smoley was, der auf einer Werksblitz startete, zumindest schwärmten nachher beide von ihm. In unserer Klasse waren 35 Fahrzeuge genannt, von denen auf dem Papier Herr Nitsche mit seiner Alpine die beste Chance hatte. In Darmstadt wohnend, trainierte er sehr fleißig und siehe da, die Zeiten in der Nacht lagen nur wenig hinter denen der am Tage gefahrenen Sonderprüfung. So gewann heuer das erste Mal ein GT die Serienklasse bis 1000. Bei den großen ccm Klassen standen Puschner mit seiner Gr. 2 Commode und Ansel mit seinem Capri auf verlorenem Posten. Wacker schlugen sie sich und erreichten den 51. Pl. (Puschner) bzw. den 50. Platz im Gesamt. Kaufi erreichte den 37. Platz und die Mannschaft Scuderia München II war auf dem 5. Platz gelandet. Naja, a paar Punkte sin's a! Über Walter Smolej's Gesamtsieg, die Ehre Opels rettend, wurde schon einiges geschrieben. Ich möchte nur hinzufügen, daß seine fahrerischen Möglichkeiten auf dieser Strecke noch nicht so zum Zuge kamen; denn Trainingszeit ist für ihn rar. Das liebe Kleingeld verdient sich halt nicht von allein. Seine Stärke wären untrainierbare Strecken, aber das sind wohl endgültig vergangene Zeiten.

Die Veranstaltung, in der das Salz in der Suppe fehlte, war nicht schlecht, aber auch Der Veranstalter konnte auch nicht wie er wollte, und so war es manchmal eine fade Angelegenheit.

Jürgen Kaufhold

Solf verkauft seinen bekannten

B M W - 1602 Gr. II

Motor 12.000 km, ca. 120 PS, Getriebe und
Fahrwerk 4.000 km, kurzes Lenkgetriebe,
Matter-Bügel, Schalensitz, Tank 70 l, Unter-
schutz Motor u. Tank, weiteres Zubehör nach
Absprache.

Preis nach Zubehör ab DM 6.200,-

Näheres Tel. 316 333 App. 89

8.00 - 16.00 Uhr

priv. 7144419

URLAUB BEI DEN 1000 SEEN

Das Anlegen in Helsinki verzögerte sich um eine 3/4 Stunde, aber dann ging alles sehr flott. Ausfahren, Zoll und Paßkontrolle waren gleich erledigt und wir konnten finnischen Boden betreten. Wir durchquerten nun Helsinki in Richtung Iyräskylä, auf der Suche nach einem Hotelzimmer. Unterwegs trafen wir einen Klassenkollegen, mit seinem Simca 1100. Am nächsten Tag fuhren wir dann Richtung unserem eigentlichen Ziel. Im Sandpiper Hotel angekommen, mußten wir unbedingt etwas essen, denn es ist mittlerweile schon 16.30 Uhr und seit dem Frühstück haben wir nichts mehr in den Bauch gekriegt. Im Hotel treffen wir die Mannschaft der DDR. Am nächsten Morgen nach dem Frühstück fahren wir zum Tanken, überpüfen noch alles und wagen uns dann auf die Strecke. Die ersten Kilometer Asphalt, dann, wenn man die Hauptstraße verläßt, kommt Schotter. Und was für ein Schotter. Absolut riesig. Wir trainieren SP 2, 3, 4 und fahren dann wieder zurück. SP 1 beginnt direkt bei der Startrampe und man darf sie nicht trainieren. Also gehen wir sie zu Fuß ab. Sind ja bloß 4 km und gesund ist es auch. Wir brauchen 1 Stunde. Es geht sehr steil bergauf. Ca. 20 % Steigung auf eine Länge von ca. 200 m. Dann kurz bergab mit Linkskurve, dann wieder bergauf wie zuvor. Und so geht es weiter noch 2 mal. Dann oben angelangt, etwas gerade und dann bergab und wie. 1 km ca. mit Kurven jeder Güte. Das wird ein Fest. Zurückgekehrt ins Hotel essen wir Mittag, anschließend kurze Ruhepause. Nach zwei Stunden wachen wir wieder auf. Solange war nicht geplant. Jetzt 2 Std. Sauna von 5 - 7 Uhr. 19.30 Uhr Abendessen und anschließend wollen wir den Aufschrieb der DDR-Mannschaft, den wir inzwischen kopiert haben, etwas ausprobieren auf der 2. SP. Vom Training zurückgekehrt gehen wir dann gleich ins Bett. Am nächsten Morgen beginnt der erste Teil der Rallye. Papierabnahme im Sandpiper-Hotel. Es sind ungefähr 5 Teams vor uns, in 10 Minuten waren wir fertig. Wir fahren dann zur techn. Abnahme, die ca. 5 km am anderen Ende der Stadt liegt und waren überrascht, die ersten zu sein. Aber wir täuschten uns. Man bat uns etwas zur Seite zu fahren, denn wir hatten ja erst Abnahme zwischen 13 und 14 Uhr. Dann kamen Sie, die Stars. Norbert holte die Fotomaschine heraus und zog los. Nach einer Stunde etwa war eine Lücke und wir schoben uns dazwischen. Startnummer dran und alles angeschaut dauerte 5 Minuten. Aber dann wußten die Herren nicht weiter mit meinem Motor. Sie schauten von oben, von der Seite, von unten und wurden sich nicht ganz klar. Auf die Frage nach dem Homoblatt zeigte ich es vor und alles war klar. Wir bekamen den Zettel und fuhren in der Halle ein Stück weiter und dann kamen sie, die mit den Aufklebern. Veranstalter-Reklame. Dann aus der Halle raus in die nächste, die hatte eine Grube, dort wurden die wichtigsten Teile markiert mit Farbe. Motorblock, Differential und Getriebe. Als das geschehen war, fuhren wir zurück ins Hotel, denn der Parc-Fermé gilt erst in der Zwangspause und am Ziel. Es ist jetzt 12.15 Uhr. Um 17 Uhr reißt uns der Wecker aus dem Schlaf und nun beginnt der Ernst. Wir fuhren dann zum Startplatz, denn um 18 Uhr war der Start des 1. Fahrzeuges angesetzt. Wir hatten sehr viel Zeit, denn mit Start-Nr. 109 kamen wir erst um 19.49 Uhr an die Reihe. Es starteten 120 Autos. Gleich nach der Startrampe begann die erste Sonderprüfung. Rund um einen Berg. Sie hatte 4 km Länge. Es ging sehr viel bergauf, was sich natürlich in Sekunden ausdrückte. Wir fuhren 4.05 min. Zum Vergleich: Timo Mäkinen 2.32 min. Die Zuschauermasse war enorm. Das ganze Gelände wird abgesperrt, einzelne Öffnungen gelassen und dann verlangte man Eintritt, 5 FM pro Person. Es waren

ca. 5.000 bis 10.000. Und so ging es weiter. Die Etappenzeiten waren sehr reichlich bemessen und so konnte man ohne Probleme eine Kaffeepause einlegen. Auf der normalen Strecke war ein Schnitt von 43 km/h gesetzt. SP 2 Humalamäki heißt auf das Deutsche übersetzt Rausch. Und so war die Strecke auch. Eine Kurve nach der anderen. Dann kam SP 3. Diese ist die berühmteste SP der ganzen Veranstaltung. Dort ist die berühmte Kuppe, welche sicher alle aus Zeitungsberichten kennen. Dann kamen die ersten langen SP's: 17,6 km und 25,1 km. Wir fuhren auf diesen beiden 14.46 bzw. 21.41 min. Zum Vergleich: T. Mäkinen 9.32 bzw. 13.50 min. Wir hatten ja schließlich das schwächste Auto des ganzen Feldes. Dann ging es weiter 6., 7. und sofort bis zur Zwangspause. Der erste Fahrtabschnitt hatte insgesamt 16 SP mit einer Länge von 156,8 km zu 570,6 km normale Strecke, incl. SP. Den Zwischenstand des Gesamtklassements erhielten wir bereits eine Stunde später. Platz 104 Gesamt, Gruppe 1 38. Zweiter in der Klasse 2 bis 1150 ccm. In unserer Klasse waren 4 Teams gemeldet, 3 gestartet. Egon Kulmbacher/Werner Ernst auf Wartburg 353 mit St.-Nr. 17, St.-Nr. 93 Roland Weitz/Bernd Fromman auf Wartburg 353 beide DDR. Wobei Letztgenannter nicht an den Start kam. Dann mit St.-Nr. 98 Kari Kenno/Rauli Tainio auf Simca 1100 aus Finnland und wir. Egon Kulmbacher machte uns auf der SP 4 den 2. Platz in der Klasse frei. Um 18.44 Uhr gingen wir dann als Vorletzte im Gesamt in den zweiten Fahrtabschnitt. Kenno hatte mit seinem Simca schon größere Probleme, denn er war auf einer SP zu weit geflogen und lädierte sich die Ölwanne und verlor sehr viel Öl. Wir hofften, daß sein Auto den Geist aufgab, aber den Gefallen tat er uns leider nicht. Im zweiten Fahrtabschnitt wurden 20 SP mit insgesamt 202,9 km gefahren. Die Massen der Zuschauer waren enorm. Auf allen SP gerechnet ca. 150.000. Auf der SP 19 Inkoivistonkylä verabschiedet sich Per Eklund/Bjorn Sederberg auf Saab 96 V 4 mit einem 7-fachen Salto. Es war laut Veranstalter das zerstörteste Auto in der Geschichte der 1000 Seen-Rallye. Dann machten wir auch Bekanntschaft mit dem finnischen Radar. Da man auf der Normalstrecke sehr viel Zeit hat, muß man sich unbedingt an die Geschwindigkeitsvorschrift halten, denn bis 5 km/h darüber gibt es 50 Punkte, bis 10 km/h 100 Punkte und darüber wird man disqualifiziert. Das Wetter wechselte sehr oft, von Nebel über Regen über ganz trocken. Die SP's waren alle Schotter, angefangen von total hart bis 10 cm lockeren Sand. Es ist einfach riesig dort zu fahren. So was findet man bei uns überhaupt nicht. Unser Auto lief ohne Probleme. Auf der SP 33,8,6 km, schlugen wir zu: Platz 83 im Gesamt. Dies war unsere beste Leistung. Das Ziel war am Marktplatz in Iyiäskylä mit mehreren 1000 Zuschauern. Man fuhr wieder auf die Rampe. Nach einem kleinen Interview ging es zum Parc Fermé. Dort angekommen mußten alle Teilnehmer den Schlüssel abgeben. Man bekam ihn erst nach der Siegerehrung zurück. Nach 5 Stunden Schlaf besichtigten wir den Aushang und stellten fest, wir waren 2. in der Klasse, 33. in der Gruppe und 87. im Gesamtklassement. Das war natürlich eine Überraschung für uns, als wir erfuhren, wir dürfen als 2. in der Klasse mit dem Auto bei der Siegerehrung vor dem Hauptquartier vorfahren. Zuerst die drei besten im Gesamt:

1. Mikkola/Pavenport	SF/GB	auf Ford Escord
2. Mäkinen/Liddon	SF/GB	auf " "
3. Alen/Kivimäki	SF/SF	auf Fiat 124 R

Dann kam unsere Klasse:

1. Kemo/Tainio	SF/SF	auf Simca 1100
2. Verlaan/Diebold	D/D	auf Peugeot 104

Es waren sehr viele Fotografen da, auf dem Dach des Hotels spielte eine Blaskapelle. Um 8 Uhr begann das Festbankett mit Ansprache des 1. Präsidenten. Das Essen war nichts besonderes. Während des Essens wurden auf mehreren Fernsehgeräten Filme von den Sonderprüfungen vorgeführt. Gegen 24 Uhr gingen die Gesamtsieger mit dem großen Pokal, gefüllt mit Wisky und Sekt, von Tisch zu Tisch. Müde vom anstrengenden Tag gingen wir gegen 1 Uhr nachts zu Bett und schliefen bis 12 bzw. 13 Uhr. Kurzes Mittagessen, anschließend das Auto wieder normal herrichten. Aufkleber wegmachen und waschen und er stand wieder ganz normal da. Es ist jetzt 17 Uhr und ich mag nicht mehr schreiben, da mir die Finger schon weh tun. Ein wunderschöner Urlaub und eine prächtige Rallye sind leider zu Ende.

Verlaan



XXIV JYVÄSKYLÄN SUURAJOT 1974 MM WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Wegen Klassenwechsel zu verkaufen:

FIAT 128 Coupe 1300 - Gr. 1 DM 6.700.--
Überrollbügel, Tripmaster, Gurte, 2 Cible,
Motor- u. Tankunterschütz - TÜV 8/76

FIAT 128 Lim. 1150 - Gr. 2 DM 4.700.--
Überrollbügel, Schalens., Unterschütz, Cible
Tripm., ca. 75 PS, alles TÜV eingetr. - TÜV 8/76

Dazu: 4 neue Racing auf Felgen, 4 neue Hakkapelitta,
4 Semperit-Schotter, 4 Uniroyal-Rallye, div. Ers.t.

günstig zu verkaufen, von Herbert Ritter, Tel. (089)850 56 49
8035 Gauting, Fliederstr. 6 o. Auskunft b. Autosport-Scherer

SLALOMFESTIVAL

3./4. AUGUST 1974

Was wir nach unserem feuchten 1. Mai Slalom im letzten Report ankündigten (oder androhten) traf bei unserer Gemeinschaftsveranstaltung mit dem PMC im Übermaß ein: Es herrschte wirklich Sommerhitze. Die Funktionäre die einen oder gar zwei Tage auf der Betonfläche standen, liefen oder lagen, können hiervon noch im nachhinein ein "Lied schwitzen".

Bereits am Freitag stellte ein kleiner Kreis von Unermüdeten den Parcours für den NG-Slalom und die schönen Absperrgitter auf. Bereits hier stellten sich bereits die ersten Funktionärs-körperschäden in Form von Blasen an Händen und Füßen ein. Den Parcours möchte ich als gelungen bezeichnen, wenn sich auch später herausstellte, daß die Passage vor dem Ziel etwas eng war. Der enorme Andrang von ca. 40 Fahrzeugen gestattete es uns, einen Trainingslauf zusätzlich zu den 2 Wertungsläufen durchzuführen.

Nachdem Michael Heyne durch ein gebrochenes Bein nicht starten konnte, war Heinz Schreiber mit seinem Lotus-Seven alleiniger Favorit für den Gesamtsieg. Er erfüllte die Erwartungen auch voll, und markierte überlegen Tagesbestzeit. Den zweiten Gesamtrang erreichte Herbert Wohlschläger auf Porsche Carrera. Er war auf dem doch engen Parcours zweifellos gehandicapt. Eine schöne Fahrt zeigte auch Schöttl vom AC-Isartal mit seinem großen BMW. Ein Wort noch zu unserer techn. Abnahme beim NG-Slalom. In den Nachrichten des MC-Gleisenthal wurden eine falsche Einstufung und die Zulassung eines Wagens kritisiert. Zweifellos war der in Gruppe-A eingestufte Kadett (fehlende vordere Stoßstange), ein Versehen der techn. Abnahme. Als die Slalomleitung davon erfuhr, wurde sofort das Ergebnis geprüft und festgestellt, daß der Kadett die bis dahin langsamste Zeit des Feldes erreicht hatte. Wir waren auch sofort bereit das Fahrzeug umzustufen, der Einspruch erhebende Teilnehmer verzichtete aber auf Grund der schlechten Zeit. Der zweite Stein des Anstoßes war der Lotus von Schreiber. Es wurde bemängelt, daß ein Fahrzeug mit englischem Kennzeichen bei einer NG-Veranstaltung starten durfte. Es geht aus den Bestimmungen der ONS nur hervor, daß die Fahrzeuge zugelassen und versichert sein müssen. Kein Wort von einer deutschen Zulassung. Der noch angeführte Grund - fehlender Europaabgastest - trifft für dieses Fahrzeug nicht zu, denn die serienmäßige Cortinamaschine erfüllt diesen Test. Durch das frühe Ende des NG-Slaloms konnten wir bereits ziemlich früh für den gen.pfl. ADAC Slalom "in" München um- bzw. aufbauen. Der Parcours war an keiner Stelle mit dem NG identisch. Trotz sich bereits zeigender Ermüdungserscheinungen ging der Aufbau schnell vonstatten.

Wie bei den meisten ONS-Slaloms üblich, war die Zahl der Fahrer am frühen Morgen größer als die Funktionäre. Die Gruppe 1-Slalomfahrer sind eben das früh aufstehen gewohnt. Bis zum geplanten Beginn des Trainings trafen auch die Funktionäre ein, und die Miene des Rennleiters hellte sich wieder auf. Durch den relativ engen Platz, mußte jeder Meter genützt werden, wodurch auch ein großer Rechtsbogen nötig wurde. Die Slalomverfahren unter den Teilnehmern und Zuschauern erwarteten hier Rollübungen. Der dort tätige Walter Bender kam kurz nach Trainingsbeginn gelaufen und verlangte einen Feuerlöscher. Wahrscheinlich dachte er bereits an seine später folgende Fahrt mit dem Rallye-Käfer und wollte die Funktionäre für alle Notfälle gerüstet wissen.

Nicht nur Jackie Stewart ist um Sicherheit bedacht, sondern neuerdings auch Rallyefahrer. Der sicher überschlaggefährdetste Wagen, der Start-Nr. 1 (ein Fiat 850) wurde von Norbert Auer so routiniert bewegt, daß keine Gefahr bestand. Die noch kippanfälligeren Simca und die später startenden NSU, brachten diese Klippe der Veranstaltung auch problemlos hinter sich. Die 1300 Gruppe 1 waren zahlenmäßig am stärksten besetzt, mußten aber diesmal den Wertungsgruppensieg an Lois Bachmeier auf BMW 2002 TII abgeben. Schöttl bestätigte seine bereits am Samstag gezeigte gute Form und erreichte mit zwei gleichmäßigen ruhigen und dadurch auch schnellen Fahrten die Klassenbestzeit. Nachdem die Funktionäre auf die Mittagspause verzichtet hatten, kamen sofort anschließend die Gruppe 2 und 4 Fahrzeuge an die Reihe. Bei den heißen NSU kam es zum gleichen Zieleinlauf wie am Salzburgring: Müller auf Quelle-NSU vor Simon Wieheu. Vom Parcour her gesehen, waren die Zeiten der NSU etwas enttäuschend. Die 1600. Klasse entpuppt sich immer mehr zur hart Umkämpfsten. Diesmal waren die Favoriten um die vorderen Plätze das BMW-Duo Wagenstetter und Öppinger und die zwei Käferspezialisten Egenolf und Hofweber. Der Favorit Nikolaus Wagenstetter setzte sich dann auch erwartungsgemäß durch, während Hofweber nach dem Ausfall von Öppinger und Egenolf ungefährdet Zweiter wurde. Mit einer sehr ansprechenden Zeit erreichte die Dauer-Damenpreissiegerin Marlies Kanefsky mit ihrem 1302 einen sehr guten vierten Klassenrang. Neben dem Isartaler Carrerapiloten Kerndl starteten mit Dunst und Förster die wohl zur Zeit in Deutschland schnellsten BMW-Slalomfahrer in der nächsten Klasse. Hecht im Karpfen-BMW-Teich war zusätzlich Blöchl mit seinem Kadett. Dunst ließ allerdings bereits im Training keinen Zweifel an seiner absoluten Favoritenstellung aufkommen. Eine geworfene Pylone ließ Peter Förster aus dem Kreis der Tagessiegeranwärter ausscheiden, es reichte aber immer noch zum dritten Klassenrang. Blöchl hatte sowohl fahrerisch wie materialmäßig keine Chance den fehlerlos fahrenden Dunst zu gefährden.

Nur noch von dem Gesamtsieger des RGR-Slaloms Kerndl drohte Dunst Gefahr. Bereits die Trainingszeit zeigte aber, daß es auch für ihn nicht ganz reichen würde. Immerhin war man noch auf die Auseinandersetzung mit Blöchl um den zweiten Gesamtrang gespannt. In der gleichen Startgruppe fuhren auch die zwei Spezialtourwagen über 2000 ccm. Der bis dahin zwar sachkundige, aber auch sehr kritische Sprecher Martin Krisam, kletterte mit frischem Nürburgringruhm vorbelastet, in das CSL-Coupe. Von vielen zuschauen war ihm aber eine Kombination zu schnell im Gedächtnis haften geblieben, und so entschied eine purzelnde Pylone bereits nach dem ersten Wertungslauf zu Gunsten des Diermeier-Capris. Happy Freisler zeigte mit seinem dickbesohlenen Rallye-BMW die schönsten Driftwinkel des Tages, hätte sich aber auch ohne Benützung des Rückwärtsgangs, trotz guter Zeiten, nicht gegen die Slalomspezialisten wie Dunst & Co durchsetzen können. Auch die anderen Clubmitglieder zeigten sich sehr loyal gegenüber dem Club und belegten durchwegs hintere Klassenränge, wodurch von vornherein gar nicht der Verdacht eines "Zusatztrainings" aufkam.

Die Reihenfolge im Gesamtklassement war am Ende:

- | | |
|--------------------------|------------------|
| 1. Dunst Josef | BMW 2002 |
| 2. Kerndl Sigi | Porsche Carrera |
| 3. Blöchl Josef | Opel Kadett 1900 |
| 4. Nikolaus Wagenstetter | BMW 1602 |
| 5. Müller | NSU 1200 TT |

Kurz nach Ende der Veranstaltung sorgte ein aufziehendes Gewitter für beschleunigtes Abbauen und alle waren froh, daß die Mittagspause ausgelassen wurde. Das drohende Gewitter verhinderte allerdings, daß alle Sieger ihre Rundfluggutscheine mit der gecharterten Cessna einlösen konnten. Ein dafür aber möglicher Segelflug innerhalb der nächsten Wochen wird die Flugfans enttäuschen. Durch die größere Starterzahl und die längeren Fahrzeiten bedingt, waren wir zu größter organisatorischer Eile genötigt, was natürlich ein besseres Bild vom Ablauf gab, als die durch viel Leerlauf geprägte und dadurch auch lässigere Durchführung des NG-Teils vom Samstag. Schade bei diesem gelungenen Auftakt zu einer vielleicht traditionwerdenden Veranstaltergemeinschaft war nur, daß die zwei zur Zeit aktivsten Slalomfahrer unseres Clubs nicht als Funktionäre durch ihre Mithilfe zum Gelingen der Veranstaltung beitragen konnten.

SIMMERL





AUSSCHREIBUNG

3. int. Pfiffigkeitsfahrt der Scuderia München
mit anschließendem Sommerfest in Obing

- Termin:** 7./8.9.1974
- Start:** 7.9., 13.00 - 16.00 Uhr auf dem Gelände der Esso-Tankstelle Gronegger, München 40, Leopoldstraße
- Ziel:** Nach ungefähr 100 km in Obing
- Ende:** Ist immer bitter - liegt auf jeden Fall zwischen Samstag, 20.00 Uhr und Sonntag, 20.00 Uhr.
- Kosten:** 10,-- DM/Person - zugleich Unkostenbeitrag für das Sommerfest
- Ausrüstung:** Generalkarte "Tourenkarte München" oder "München und Oberbayern", Schreibzeug, Badebekleidung
- Übernachtung:** Ein schöner großer Raum (ehemaliger Kornspeicher) steht für Liegen etc. zur Verfügung. Wer ein Zimmer will, muß sich mit Herrn Wurmannstättler oder den anderen am Platz vertretenen Beherbergungsbetrieben selbst in Verbindung setzen.

EINLADUNG

Zum Sommernachtsfest am 7.9.74 in Obing bei unserem Clubkameraden Andreas Wurmannstättler laden wir alle Clubmitglieder und Freunde der Scuderia ein.

- Eintritt:** Pro Person DM 10,-- Verzehrkosten, einschließlich Teilnahme an der Pfiffigkeitsfahrt. (Sollten Sie an der Fahrt nicht teilnehmen können, bleibt der Betrag von DM 10,-- trotzdem pro Person.)
- Es gibt:** Bier vom Faß, für Frauen und Norddeutsche Limo, gegrillte Würstchen und die guten Pfadfinder-Salate von Mutti-Bullmann
- Außerdem:** Musik vom Radio oder-Plättenspieler ein Int. Fußballturnier gegen die Freunde vom Badener Rallyeclub und Salzburger TC. Beginn ca. 17.30 Uhr. Also die Fußballer entsprechend früh starten.
- Ausrüstung:** Gute Laune, starke Stimmbänder zum Mitsingen, und "Hasen" und "Schmaltiere". (Ledige Sportfahrer zwei und mehr - über Sondertarife kann evtl. mit dem Kassier verhandelt werden.)
- Wichtig:** Das Fest findet bei jedem Wetter statt. (Sollte es aber so regnen wie 1972, empfehlen wir aus Erfahrung, Gummistiefel und Schlauchboote mitzubringen.)
- Anmeldung:** Um ausreichend Speis und Trank bereitstellen zu können, bitten wir Sie, sich bis zum 5.9. vormittags bei unserer Geschäftsstelle Tel. (089) 40 31 34, anzumelden.
- Zeitplan:**
- | | |
|---------|--|
| 5.9.74 | Nennungsschluß 12.00 Uhr |
| 7.9.74, | 13.00 Uhr Beginn der Int. Pfiffigkeitsfahrt |
| | 15.00 " Anzapfen des ersten Fasses |
| | 16.00 " Eintreffen der ersten Teilnehmer |
| | 19.00 " Eintreffen der letzten Teilnehmer |
| | und außerdem stark verringerte Zu- |
| | rechnungsfähigkeit der Grillier |
| | 19.30 " Geselliges Beisammensein und Sieger- |
| | ehrung |
| 8.9.74 | ca. 4.00 Uhr Veranstaltungsende, wie bei |
| | großen Rallyes üblich kann eine |
| | Verzögerung eintreten. |

Gut Fest
das Fest"komitee"

Für unsere Slalomfahrer: Der MC-Lode (Waldkraiburg) veranstaltet am 8.9. in Mössling bei Mühldorf seinen 3. Slalom Südostbayern. Eine Übernachtung in Obing und Teilnahme an dieser gut organisierten Veranstaltung bietet sich an. Der Slalom ist auch für Rallyefahrer geeignet, da keine Orientierungsschwierigkeiten vorhanden sind, und auch die Tore sehr weit sind.

DER KOMMENTAR

Beim vierten gen.pfl. Slalom, den unser Club durchführte, verlangten wir erstmalig Auspuffanlagen mit einem Schalldämpfungswert, der der STVZO entspricht. Wir taten dies nicht als Auflage einer Erlaubnisinstitution, sondern aus prinzipiellen Überlegungen. Für den Automobilslalom, der ja nicht Renncharakter hat, sondern immer seinen Wert zur Verkehrssertüchtigung unterstreicht, stand es nicht gut an, immer wieder als Krawallmacher aufzutreten. Diese Entscheidung kostete uns zwar einige Starter, die teilnehmenden Fahrer gaben uns allerdings in der größten Zahl ihre Zustimmung kund.

Die ONS hat ja in ihrer August-Ausgabe bereits eine Änderung der Slalombestimmungen zu diesem Punkt bekanntgegeben. Eine weitere Beeinflussung der Veranstalter zu diesem Punkt ist also nicht mehr nötig.

Ein Gespräch mit namhaften Gruppe-1 Slalomfahrern des Gaues brachte interessante Aufschlüsse über die Meinung zu Racing-Reifen in der Gruppe 1. Diese Fahrer waren genauso wie wir der Meinung, daß ein Verbot von Racingreifen zu begrüßen wäre. Nötig ist nur, eine genaue Definition, welche Gürtelreifen bzw. Übergrößen erlaubt sind. Dies ist nötig, um die Unterschiede wie zum Beispiel Ascona-BMW (185-70 zu 165) auszugleichen. Ein gangbarer Weg: Es dürfen maximal solche Niederquerschnittreifen (Serie 70) verwendet werden, die im Abrollumfang der Originalgröße entsprechen. Also 175-70 für 155, 185-70 für 165 und so weiter.

Dem Gau Südbayern ist es vielleicht möglich diese Bestimmung für das Jahr 1975 für die Slalomgaumeisterschaft zwingend vorzuschreiben. Die Fahrer würden es sicher danken.

SIMMERL

Es stimmt nicht

daß unser Sommernachtsfest als Training für den Oktoberfestbesuch gewertet wird.

daß F.J.L. nur geheiratet hat, um wieder Rallye fahren zu können.

daß Krisam u. Naumann zum Nürburgring umziehen.

daß die Scuderia die Rallye München zu einem Slalom umwandelt.

daß die ONS die Änderung der Meisterschaftsbedingungen schon jetzt bekanntgibt, weil sich nichts ändert.

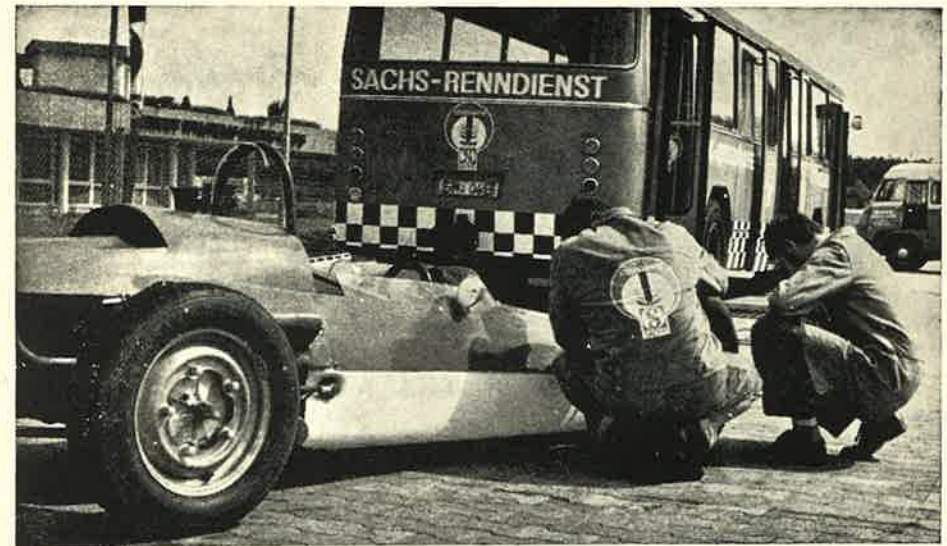
daß Gerhard die 1000 Seen nur gefahren ist, weil Finnland so weit von Bibione entfernt ist.

daß während des Pfadfinderlagers in Deggendorf der Patér nicht auch wegen der Niederbayernrallye besucht wurde.

daß für niemand trainierbar, das gleiche wie für niemand bekannt bedeutet.

daß die Lizenz erleichtert wurde, weil für sie die Gebühren höher sind.

daß die Pfiiffigkeitsfahrt International ausgeschrieben ist, damit mehr Mitglieder teilnehmen.



Mit Sachs starten. Auf Sieg setzen.

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

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

Oder schreiben Sie an:

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

