



Ich lass' mir nichts entgehen. 624-DM-Gesetz.

Wo der Staat hohe Sparprämien spendiert
und die Sparkasse die langfristige Geldanlage mit
Höchstzinsen belohnt, muß man einsteigen.
Sparen nach dem 624-DM-Gesetz: der sichere und
erfolgreiche Weg zur Vermögensbildung.

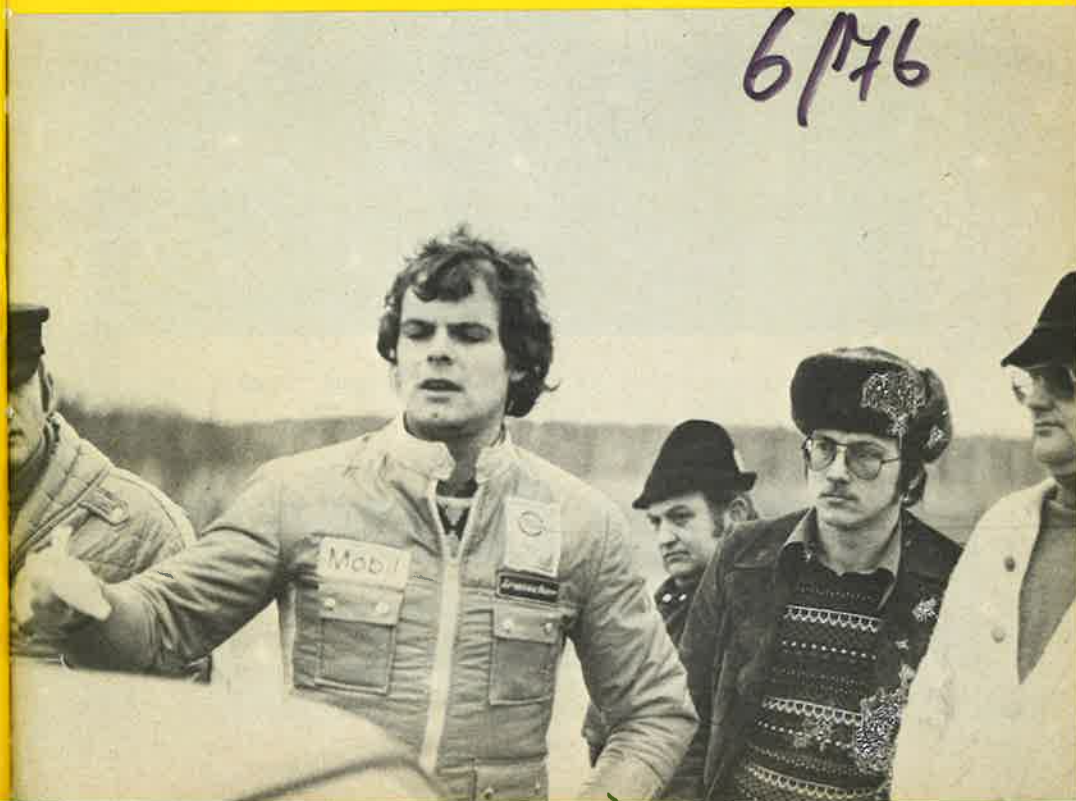
Stadtsparkasse München

48 6.76
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report





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



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

Krug tuning
MÜNCHEN

Liebe Clubmitglieder,

Es stehen noch zwei Gaumeisterschaftsläufe aus, wir führen in der Mannschaftswertung unseres Gaves - aber nur noch hauchdünn.

Deshalb bitte ich alle Aktiven, bei diesen beiden Läufen durch Ihr Ankommen mitzuhelfen, daß wir die Führung behalten.

Das Titelbild soll an unseren letztjährigen Fahrerlehrgang in der Fröttmaninger Heide erinnern, wo unter anderem Walter Smolej als Instruktor fungierte.

Auch heuer steht wieder etwas Ähnliches ins Haus. - Schonen Sie also bei den letzten beiden Veranstaltungen Ihr altes Auto oder kaufen Sie rechtzeitig das neue für die nächste Saison, damit Sie alle an diesem nützlichen Lehrgang teilnehmen können.

Gesonderte Einladung ergeht noch rechtzeitig.

Ihr

Gerhard Verlaan

Dieses Heft enthält eine Beilage der Fa. TEVOG GmbH (Dadlhuber).
Wir bitten um Beachtung.

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

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

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC an die Geschäftsstelle Ampfingstr. 35, 8000 München 80 ,Tel.40 31 34 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Gerhard Verlaan	Tel.	37 24 42
2. Vorsitzender	Reiner Conrad		24 09 45
Sportleiter	Martin Krisam jun.	G.:78 20 52	78 16 02
Schatzmeister	Hannes Scholz		24 11 85
Schriftführer	Monika Nagel		75 48 42
Verkehrsreferent	Georg Feldmeier	G.:12 00 2565	35 85 86
Beisitzer	Hildegard Ditscherlein		37 24 42

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

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten D I E N S T A G im Monat im Lokal "Die Sängervarte" Ecke Pettenkofer-, St.Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche.

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

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.

SPORTFAHRERSTAMMTISCH

Jeden Sonntag ab 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und noch oder wieder passiven Mitglieder und Freunde der Scuderia in unserem Clublokal, der Sängervarte, zu einem gemütlichen Plausch. Allerdings, EINER muß der Erste sein und die Stellung halten, sonst werden es erst spät am Abend mehr Stammtischwestern und -brüder.

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

Das könnte Sie interessieren

- 5.-7.11.76 Int. 6. ADAC/SFG-Rallye Köln
6.11.76 ADAC-Ostsee-Nordseefahrt Nordmark-Winter-Rallye
13.-14.11.76 Int. 1. ADAC-Rallye Südbayern
13.-14.11.76 Int. 20. ADAC-Hunsrück-Eifel-Fahrt
20.-21.11.76 2. ADAC-Brunnen-Rallye Quickborn

Nicht genehmigungspflichtiger Sport

- 6.11.76 Club Rallye, MAC Königsbrunn Gauendlauf
Club Ori, AMC Miesbach
Club Ori, Scuderia Starnberger See
Club Ori, MSC Aubing-Neuaubing, München
7.11.76 Club Ori, AC Landshut
Club Slalom, AC Deggendorf
13.11.76 Club Ori, MSC Straubing
Club Ori, MSC Karlsfeld
20.11.76 Club Ori, MSC Kelheim
27.11.76 Club Ori, MSC Herrsching
4.12.76 Club Ori, MSC Reichling

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

VI. BARUM RALLYE 76



Solange ich mich mit diesem Sport beschäftige, kann ich mich erinnern, daß vom Rallyefahren in der CSSR Wundersames berichtet wurde - schon bei der guten alten "Wiesbaden" und bei der früheren "Marktgredwitz" bekamen die Heimgekehrten immer beim Erzählen einen merkwürdigen Glanz in den Augen. Und dann später berichteten auch die ersten bei rein tschechoslowakischen Rallies gestarteten Clubfreunde von einem Land, wo offenbar das Rallyeparadies auf Erden sein mußte: Herrliche lange Wertungsprüfungen, exakte Organisation und eine grenzenlose Anteilnahme und Begeisterung unter der Bevölkerung.

Heuer war es nun endlich so weit, daß ich mir mein eigenes Urteil bilden sollte. Aber seltsam - zu Anfang schien das alles ganz anders zu werden. Renommiertere Fahrer (Hainbach, Mattig) wurden nicht zugelassen; dagegen wurde unser Clubmitglied Heinz Gerber vom Veranstalter am Tag des Nennungsschlusses per Telegramm an die Abgabe seiner Nennung erinnert. Der Grenzübergang wuchs sich zu einer mittleren Katastrophe aus, weil in unseren Pässen Touristenvisa anstatt Sportvisa eingetragen waren, sodaß wir die Hoffnung schon fast aufgegeben hatten Gottwaldov je zu sehen. Als wir endlich dort doch noch angekommen waren, ließ unser noch wettkampfunerprobter Rallye II bereits die Flügel hängen: undichtes Getriebe und defekte Kupplungshydraulik.

All das hatte uns für's erste so geschafft, daß uns vorerst weder die "Ettikett"-besessene Gottwaldover Jugend, noch die den Tellerrand weit überragenden Schnitzel tangieren konnten. Und auch darüber, daß wir im Rallyesekretariat sofort reichlich Gutscheine für Hotel, Verpflegung und Benzin erhielten, konnten wir eigentlich nicht so richtig lachen.

Erst als uns Barum-Spezialist Gerber bei einer Werkstatt einführte und für den nächsten Tag ein Termin ausgemacht war, konnten wir etwas aufatmen.

Der zweite Tag, der eigentlich zum Training bestimmt war, fand nunmehr in der Werkstatt - besser gesagt auf deren Hof - statt. Und da begann sich auch bei mir der besagte Glanz in den Augen einzustellen: Die tschechischen Mechaniker sind wirklich Zauberkünstler. Ohne ein Original-Simcaersatzteil, nur mit Improvisation, schafften sie es alle Mängel zu beseitigen - und zwar so dauerhaft, daß es während der ganzen Rallye keinen Ärger mehr gab. Das Auto fährt heute noch mit einer Kolbenmanschette an der Kupplung, die aus Resten der alten und irgend einer, im Durchmesser passenden, Skoda-bremsmanschette zusammengestückelt ist.

Der ausgefallene Trainingstag war dann auch nicht mehr so schlimm, weil uns Freund Heissenberger vom Badener Rallye-Club mit einem fix und fertig gebundenen Schrieb versorgte (Kosten: ein paar Aufkleber!), den wir nur noch einmal zu kontrollieren brauchten.

Der Wettbewerb begann mit dem sagenhaften Rundkurs in Otrokovice auf dem Barum-Werksgelände. Tausende von Zuschauern, knapp 4 km Länge, 6 Runden, ca. 10 Fahrzeuge in 5"-Abständen gleichzeitig auf der Strecke. Wer wird da nicht vom Rundstreckenbazillus infiziert und kann so verhalten fahren, wie er eigentlich mußte, wenn er bedenkt, daß er nach 1000 heißen Rallye-Kilometern, mit waidwundem Auto dasselbe noch einmal mindestens gleich-schnell schaffen soll. Ich ließ den Gerhard 3 Runden lang heizen wie er wollte und konnte ihn tatsächlich für den Rest zu etwas gemüthlicherer Gangart bewegen. Aber was nutzte es, wir hatten trotzdem die schnellste Zeit von allen 23 Gruppe-1-Geräten bis 1600 cm³, die in einer Klasse zusammgelegt waren. Heinz Gerber hatte in seiner Klasse dasselbe Problem, der neue Gruppe-2-Motor schnurrte auch zu schön.

Und dann ging es endlich richtig zur Sache. 8 Wertungsprüfungen, mehrere davon über 20 km lang, keine unter 7 km, wurden in drei Schleifen mehrmals befahren, so daß unter dem Strich 18 Prüfungen mit ca. 280 km Gesamtlänge standen. Das meiste Teer in allen Varianten: breit, schmal, glatt, buckelig, enge Passagen, schnelle Bergabstücke, eben alle was das Rallyeherz höher schlagen läßt, und vor allem immer wieder volles Rohr durch die Dörfer mit riesiger Zuschauerkulisse. Ab Mitternacht wurde dann auch noch der Schnitt auf der Strecke erhöht, teilweise bis 75 km/h. Da zwischendurch zweimal eine recht ruppige Schotterprüfung zu bewältigen war, mußten die Racing-Reiter zwangsläufig Reifen wechseln und kamen hier teilweise in Bedrängnis. Heinz Gerber schnappte bei dieser Gelegenheit einige Minuten. Wir dagegen fuhren die ganze Veranstaltung auf einem Satz Kleber RS und hatten selbst in den knappsten Etappen an den ZK's noch einige Minuten Zeit. Dennoch ging es die ganze Nacht ohne Pause oder Verzögerung so flott voran, daß ich kaum einmal Zeit hatte eine Zigarette zu Ende zu rauchen.

Den Abschluß bildete dann wieder die 6-malige Barum-Werksumrundung. Hier gab es die einzige längere Verzögerung, weil einer der vielen gierigen Skoda-Kämpfer sein vorher wunderschönes und mit vielliebe präpariertes Sportgerät absolut bis zur Unkenntlichkeit zerbrach (und dabei selbst auch einige Blessuren einsteckte). Während der Warterei hatten wir Zeit uns einen schönen 2. oder 3. Platz in der Klasse auszurechnen, den uns dann leider ein im Rundkurs entsprungener Keilriemen versauerte (2 Min. Verlust mit 3facher Strafpunktezahl).

Die mit Folkloredarbietungen und kaltem Buffet großartig aufgezugene Siegerehrung bescherte uns noch 150 Kronen Preisgeld und Reisetaschen als Sachpreis für den 4. Platz in der Klasse. Heinz Gerber verfehlte nur knapp einen Klassensieg gegen Othar Grunwald - hauptsächlich wegen besagter Streckenminuten.

Der Glanz in den Augen hielt sich noch lange, trotz hindernisreicher Heimfahrt am Schleppseil u.a. - aber das gehört nicht mehr zum Thema.

Reiner Conrad

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

Was war

Int. ADAC-Nordsee-Cup Zandvoort 13.-15.8.76
Lücke Thomas Fiat 128

9. Platz

Int. 6. Barum Rallye CSSR 27./28.8.76

Gerber - Kaspar BMW 2002
Verlaan - Conrad Simca Rallye 2

2. Kl. G
4. Kl. G

Rallye San Martino di Castrozza 2.-5.9.76

Smolej - (Geistdörfer) Opel Kadett GT/E
Schöller - Fellingner VW
Wurmanstätter - (Oliv) Peugeot 304

ausgefallen
ausgefallen
ausgefallen

Casino Rallye Seefeld 3./4.9.76

Gerold - (Richter) Fiat 124

ausgefallen

8. ADAC-Rallye Kehlheim 4.9.76

Verlaan - (Markl) Simca Rallye 2
(Klaus) - Ditscherlein Fiat 128
Hesse - Conrad Simca Rallye 2
Gerber - Kaspar BMW 2002

1. KS G
4. Kl. S
7. Kl. S
ausgefallen

Int. Sachs Rallye Baltic 8.-11.9.76
Hermann W. - (Hübinger) Porsche Carrera

5. Ges.

24 Stunden Rennen Nürburgring
Schöller/Lingmann Alfa Sud

KS

ADAC-Rundstreckenrennen Ulm-Mengen 11./12.9.76
Lücke Thomas Fiat 128

6. Kl.

1. ADAC Donau-Rallye Neuburg 11.9.76

Verlaan - (Markl) Simca Rallye 2
(Klaus) - Ditscherlein Fiat 128
Gerber - Scherer BMW 2002
Kollin - (Gutsmiedl) Opel Kadett GT/E
Übermasser - (Übermasser) Ford Escort
Wurmseher - Wurmanstätter BMW 2002ti
Hesse - Conrad Simca Rallye 2

1. KS G
3. Kl. S
5. Kl. B
6. Kl. E
10. Kl. E
13. Kl. E
ausgefallen

13. Int. ADAC-Rallye München-Wien-Budapest 1.-3.10.76

(Wittreich) - Wurmanstätter	Ford Escort	5. Kl. G	15. Ges.
(Klaus) - Ditscherlein	Fiat 128	5. Kl. S	
Kollin - (Fischer)	Opel Kadett GT/E	7. Kl. B	25. Ges.
Übermasser - (Übermasser)	Ford Escort	11. Kl. B	
Schöller - Scherer	VW	ausgefallen	

ADAC-Samerberg-Bergrennen 3.10.76

Lücke Thomas	Fiat 128	3. Kl.	
Stürz Peter		3. Kl.	3. Ges.

3. Walpoten-Rallye 18.9.76

Hesse - (Velte)	Simca Rallye 2	3. Kl. S
-----------------	----------------	----------

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



GEOGRAPHISCHE
BUCHHANDLUNG
8000 München 2 · Rosental 6

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

Leuchtlupe nur DM 7.80

ACHTUNG!

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

rallye_seefeld

zuerst zu den bedauerlichen sachen dieser rallye. äußerst schade war, daß dem veranstalter, dem asc seefeld das wetter einen üblen streich gespielt hatte. tagelanger regen weichte leider die wunder-schönen schotter- und waldwege derart auf, daß die veranstaltung bereits nach einer runde größtenteils zu einer materialschlacht wurde. schade auch, daß so wenig fahrer aus der brd zu dieser rallye nach leutasch angereist waren. die tatsache wieder einmal nicht angekommen zu sein, kann der schreiber schon gar nicht mehr bedauerlich finden, da er die zielflagge heuer ohnehin nur ein einziges mal gesehen hat. aber davon später mehr.

nun zur rallye selbst. was der asc seefeld, der laut angaben des fahrtleiters nur aus 27 aktiven mitgliedern besteht, hier auf die beine gestellt hatte war wirklich beachtlich. laut ausschreibung waren 8 runden a 65 km mit je 4 se = 24,6 km zu fahren. nach 4 runden wurde eine zwangspause(die bei uns andauerte) eingelegt und die letzten 4 runden in entgegengesetzter richtung gefahren. schon beim abfahren der strecke am freitag zeigte sich aber, daß die se 1, die zugleich am freitagabend als prolog gefahren werden mußte, wohl kaum 8 mal 75 fahrzeuge aushalten würde. diese se wurde dann auch nach der 2. runde, nachdem mehrere autos bis zu den achsen im schlamm steckten (auch der fiat des schreibers) aus der wertung genommen und nicht mehr gefahren. bis auf einen zwischenfall in der se 4 der 1. runde(langholzfuhrwerk auf der strecke) wurden jedoch alle se's pünktlich abgehalten. da es in jeder runde nur eine zk gab, konnten kleine verzögerungen an den se's bis zur zk immer leicht wieder aufgeholt werden, sodaß es, ohne zu einer wilden raserei auf der strecke zu kommen, dennoch keine verzögerungen im ablauf der rallye gab.

nun aber kurz zu des schreibers wirken. mit uralt fiat und neuem beifahrer begab man sich vor großer zuschauerkulisse an den start. da man das auto noch nie auf schotter bewegt hatte, ließ man es erst einmal etwas ruhiger angehen. nach anfänglichen leichten schwierigkeiten des



neulings auf dem nebensitz (kuppe voll 400 ssr statt kuppe ssr 400 voll) lief es bei meinem nebenmann ab der 1. runde glänzend. dafür lief der fiat nicht mehr so wie er sollte. leichte senk-knick-spreizfüße deuteten erste ermüdungserscheinungen der vorderen radaufhängung an. ein prüfender blick auf den öldruckmesser mitte der 2. runde bestätigte, daß jenes anzeigegerät zum sinnlosen ballast geworden war (exitus der ölpumpe). nach scuderiamanier wurde besagter schaden von unserem service jedoch rasch behoben (tesaband über das anzeigegerät). da nach jeder runde bereits die se zeiten an der zk ausgehängt waren, konnten wir ablesen, daß wir uns etwa auf platz 25 im gesamt und platz 5 in der klasse befanden. kontinuierlich abnehmende motorleistung (5 gang spitze 105 km/h) und zunehmende geräusche aus der gegend der ventile zwangen uns ab der 2. runde besagten gang ganz zu vergessen(dafür mußte der 2. immer festgehalten werden) und die sprechanlage auf volle lautstärke zu stellen. mit stark angeschlagenem auto erreichten wir die zwangspause als 24. im gesamt und 4. in der klasse(die ersten 3 in der klasse waren die ersten 3 im gesamt). eigentlich hätten wir dann gleich im lokal sitzen bleiben sollen. nach 321 metern kam der große exitus. viele von ihnen werden das geräusch kennen, wenn sich diverse ventile mit ihren kolben auf halbem weg im zylinder treffen.



wie hart an der spitze gekämpft wurde zeigt die tatsache, daß die ersten 5 nach 6 runden = 18 se's nur durch 7 sekunden getrennt waren. aber 20.000 ös = 2.800 dm sind eben doch ein schöner anreiz. gewonnen hat dieses sümmchen h.wiedner auf fiat 124 spider(4 ventil motor 200 ps ex werks auto). wir haben unseren spider an einen klassenegner zwischen runde 6 und 7 verkauft (zum ausschachten).

fazit: die rallye seefeld war in meinen augen eine absolute top-veranstaltung. herrliche se's auf engstem raum, gute organisation und eine äußerst aufgeschlossene bevölkerung und presse (1 ganze seite loblied im kurier) lassen hoffen, daß dies nicht eine erstveranstaltung bleibt. als wir eine woche später zwecks autoverkauf wieder in leutasch waren, sind wir zum spaß nochmal alle se's abgefahren. jeder meter se war mittels raume und walze so bearbeitet worden als hätte hier nie eine rallye stattgefunden. dies zum abschluß als hinweis für manchen heimischen veranstalter.

f.gerold

Einladung

Unsere diesjährige Jahresschlußfeier findet am 10. Dezember 1976 in unserem Clublokal "Sängerwarte" statt. Für diesen Abend steht uns das gesamte Lokal zur Verfügung.

Das umfangreiche Programm sieht neben der Ehrung der Sportler u.a. auch den Auftritt des Nikolaus vor. Wir bitten deshalb ,daß jeder ein kleines Präsent im Wert von ca. DM 5,-- mitbringt.

Beginn: 20.00 Uhr

Es spielt die Kapelle Maier

Kleidungs Vorschriften gehen ausnahmsweise nicht.

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

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

Erinnerungen - Erinnerungen - Erinnerungen

1. ADAC Donau-Rallye um den sonax-Pokal Neuburg

Erinnerungen an viele, gute Orientierungsfahrten

Mit Karl Fuhr stand dem MC Neuburg, trotz Erstveranstaltung, ein erfahrener Fahrtleiter zur Verfügung. Zudem die Leiter der Wertungsprüfungen sich aus erfolgreichen, aktiven Sportfahrern rekrutierten. Tauchten Schwierigkeiten auf, so wurde mit Sachkenntnis schnell und umsichtig zum Wohl der Teilnehmer gehandelt. Das Nennungsergebnis mit 74 Teams überraschte keinen, sind doch die vergangenen Orientierungsfahrten des Neuburger Clubs vielen in bester Erinnerung geblieben. Das dies auch so bleiben wird, dafür sorgte das moderne Konzept dieser , 210 km langen und mit 105 km Wertungsprüfungen, gespickten Veranstaltung. Zeitüberschreitungen an den ZK's brachten keine miesen Punkte ein und das vorherige Abfahren sämtlicher WP's wurde mit Beifall aufgenommen. Kein wildes Training, kein mühsames Erkunden "wo was ist" waren nötig - ein echter Beitrag um die Bevölkerung nicht gegen die Rallyefahrer aufzubringen. Ein Beispiel, das Schule machen sollte. Es müssen nicht immer 400km und mehr sein. Zum Kämpfen blieb genügend und ein selbst angelegter Schrieb ist Goldes wert. Das die Polizei " zu Hause" blieb, drückte nur das Vertrauen und richtige Unterrichtung dieses, uns Rallyefahrern oft skeptischen Organs, aus. Weil alles vorher so schön klappte, stand der Wettergott auf seiten von Charly Fuhr und seiner Mannschaft und spendierte strahlenden Sonnenschein. Ein Schirmherr war sowieso nicht vorgesehen.

Erinnerungen an eine heile Rallyewelt

Ein roter Ford Transit, 9 Plätze, Kilometerstand 00016, als Pressefahrzeug, inklusive Fahrer. Neuburg macht's möglich. Also fuhren wir damit sämtliche Sonderprüfungen ab. Ein bescheidener älterer Herr mit Raiffeisensmoking (Lodenjacke) zwischen uns. Keiner wußte wer er war, noch was er bei diesem Haufen von Schreiberlingen und Bildchenmachern wollte - Nichtraucher oben drein. Tapfer überstand die Schaukelei und das Anstacheln der Passagiere "dem Transit doch das Driften beizubringen". Ziemlich belämmert sahen wir drein, als uns der Chauffeur sagte, der ältere Herr stieg zur Halbzeit in Neuburg wieder aus, dies sei der Besitzer des unterstützenden Werkes. Hoffentlich haben wir nicht zu dumm daher geredet - die lockeren Sprüche klingen für Uneingeweihte oft erschreckend und haben mit der Wahrheit so viel gemein, wie Fischerlatein mit der Unterstützung von sonax wurde vor dem Start mit Blasmusik, Flohmarkt und endlich mal einem qualifizierten Sprecher (Kaspar) eine echte Verbindung zur Bevölkerung hergestellt. Ein, wie es überall stand, "Neuburger Rallye-Tag". Voll integriert in die Bevölkerung. Ein unheimlich gutes Gefühl zu sehen, daß Anteilnahme und Interesse nicht aufgepfropft wirkten. Selbst das kleinste Kaff wußte Bescheid - als ob es um den einheimischen Fußballclub ginge. Welch eine Leistung, dies zu erreichen!!! Unbestritten ein Vorteil, im eigenen Landkreis zu bleiben. Übrigens gegen Schluß unserer "Rundreise" auf der WP 3, Truppenübungsplatz und Rallyemotodrom Neuburg, brachte unser Fahrer, von den laufenden Zurufen nach "Stoff" entnervt, den Transit tatsächlich zum Driften. Beifall unsererseits und das Kopfschütteln der bereits stehenden Streckenposten, vermittelten ihm einen ganz persönlichen Eindruck dieses Rallyetages.

Erinnerungen an die WP 1

Das erste Drittel der Strecke war erste Wahl, daß die letzten zwei Drittel mehr aus einem Schlußverkauf stammten gründete anscheinend daher, daß mit Gewalt das Verhältnis 105 km Strecke zu 105 km WP's gewahrt werden sollte. Kurze Bodenwellen zertrommeln bei schneller Gangart jedes Auto. Es wird sich nicht mehr wiederholen. Der einzige dunkle Punkt dieser Rallye. Der Start verzögerte sich an dieser WP um 20 Minuten, weil ein Funktionär es den Rallyefahrern anscheinend vormachen wollte - er rutschte in einen Bach; da hat er dann wohl sein Mutchen gekühlt. Von den Favoriten strich Mattig in dieser Prüfung die Segel. Schade, ein Zweikampf mit Suttner hätte viel Farbe abgegeben.

Erinnerungen an einen falsch gewählten Zuschauerplatz - WP 2

Bergab, feiner Kies, leicht Rechts, Eingang zu einer mittleren Links minus, bei einem wundervollen Misthaufen (Riesrallye: Misthaufen gegen Klein-Humpert 1:0 Heimvorteil), den dann auch keiner traf. Wir hatten uns viel versprochen, zu viel, denn alle fuhren piano, obwohl ein ähnliches Gebilde wie ein Fangzaun da war. 29 Schafe grasten hinterher, etliche davon hochträchtig. Eine Frühgeburt, als Auslöser von spektakulärer Fahrweise war nicht zu befürchten. Die Feuerwehr ebenfalls untätig. Zwei Biere hatten sie sich mitgebracht, völlig unzureichend; ein echter Tätigkeitsmangel entstand. Bei den drei postierten Kameras setzte das Filmsparen ein; am Schluß fotografierten wir uns gegenseitig. Zwei Bäuerinnen blieben in ihrer gebückten Haltung und sammelten fleißig Kartoffeln. Da hatten sie auch mehr davon. Aufregung allerdings zwei Orte weiter bei der Abfahrt. Aufgeheizt von Zuschauern fuhren drei Kinder auf ihren Fahrrädern in vollem Tempo links einen Berg herab - das erste schoß 10 m vor unserer Motorhaube (ein Glück, daß wir fast Schrittempo drauf hatten) über die Straße und brauchte 35 m um in einer Wiese zu bremsen. Das zweite, nur eine Idee langsamer, schaffte es nicht mehr. Es streifte uns vorne, flog über die Haube, stand sofort wieder auf und - schiffte in die Hose. Diese nasse Hose wird er wohl verschmerzen können, er hätte tot sein können. Eine uralte Dame machte die Kinder regelrecht zur "Sau", gottseidank ist nichts passiert, nicht auszudenken, wenn..... Es scheint, ob Nürburgring oder sonstwo, wenn irgendwas mit Rennerei zu tun hat, auf die Zuschauer fatal zu wirken. Jeder fühlt sich da als verhinderte Fangio. Schade, daß es dafür keine stärkeren Sicherungen gibt. Noch ganz den Schock des eben erlebten verdauend liefen zwei Muttersäue, von einem Bauern, ohne Gebiß, aber einer 6 Nummern zu großen Hose, getrieben vor unser Auto. Eines links, das andere rechts vorbei. Der Bauer mittschiffs vor uns. Welcher Sau soll er nach? Da er sich nicht schlüssig werden konnte, umfuhren wir ihn dann schließlich; vielleicht steht er noch dort?

Erinnerungen an das Rallyemotodrom Neuburg

Glücklich der, der ein ideales Rallyerundstreckengebiet nahe des Veranstaltungsgebietes bekommen kann. Von vielen Veranstaltungen reichlich bekannt, wurde dennoch eine neue Streckenführung gefunden. Das die beiden darin erhaltenen Spitzkehren, nach 2 mal 6 Umläufen entsprechend aussahen, kann sich jeder denken. Vielleicht läßt sich im nächsten Jahr, beim zweiten Durchgang



Reifen Obster

SONDERANGEBOT

Haftgürtelreifen "POLAR" werksrunderneuert

145 SR 10	DM 40,--
145 SR 13	44,70
165 SR 13	49,50
185 SR 14	64,--
205/70 SR 14	85,20
+ MWST	

Montage kostenlos

Auswuchten DM 5,-- pro Rad (incl Gewichte)

weitere Größen und Preise auf Anfrage

München 21

Westendstraße 183

Telefon 57 25 23

München 21

Hansastraße 30

Telefon 50 56 07

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

die Spitzkehre nach dem Start herausnehmen (geradeaus durchfahren) und mit einem Caterpillar die zweite Kehre notdürftig richten? Eine längere Zeitverzögerung entstand (entsprechend wurde die Zwangspause auf 10 Minuten verkürzt), als Folger/Gerzer aus Regensburg am Ausgang des Wäldchens ihren Porsche zerstörten. Er sah aus, als ob ihn mehrere Panzer erfolgreich in den Clinch genommen hätten. Dem Gesamtsieger der Kehlheimer Rallye verbog es zwar auch sein Gestell (Unterschenkelbruch und Gehirnerschütterung), dem Beifahrer passierte außer einigen Prellungen, nichts. Als das Fahrzeug in der Pause vorbeigeschleppt wurde, wunderte sich alles, das da überhaupt noch einer lebend herausgekommen ist. Es geht halt nichts über passive Sicherheit. Tausende von Zuschauern hatten ihr Bluterlebnis, wenn auch die Herren Gladiatoren ihren Streitwagen abschreiben mußten. Daß die Rundenzählerei, alles was über fünf Fingern liegt, erhebliche Schwierigkeiten mitbringen kann, bekam Härtl/Rosenmeier zu spüren. Sie hörten auf. Eine Unklarheit in der Ausschreibung wurde falsch gedeutet, sonst wäre die langsamste Zeit + 10 % zum Tragen gekommen. Ergebnis - keine Punkte für die Südbayrische Meisterschaft und die Führung verloren. Gerber holte sich einen Platten mit entsprechendem Zeitverlust - unerheblich, in der WP 4, wiederum ein Rundkurs (unter fünf Fingern) zu früh aufgehört. Packende Zweikämpfe lieferten sich die Teams auf dieser schnellen Strecke. Zwei Minuten nach Gerhard Verlaan ging Eugen Hesse auf die Strecke. Nachdem er eine Runde an einem Regensburger Ascona nicht vorbeikam, drückte er ihn von der Strecke. Dann begann eine furiose Aufholjagd - in einer Runde 8 Fahrzeuge. In der 3. Runde, nach der zweiten Spitzkehre verabschiedete sich sein Differenzial. Ein pensionierter Eishockeyspieler hat mehr Zähne im Maul, als die Stirnräder bei Eugen's Simca. Das Fehlen einer, sonst üblichen Würstchenbude am Start machte sich bemerkbar - er war regelrecht "ogfressn". Der zweite Durchgang sah den Stock mit einem rundherum zertrümmerten Auto. Die WP 5, kurz vor dem Ziel wurde ihm zum Verhängnis. Trotzdem, der schnellste Schrotthaufen, den ich je sah. Der Schotter-Kare hätte eine Schweißnaht rund ums Auto gezogen und ihn auf die Tour de Europe geschickt. Wittreich mußte sich auch selbst behelfen - den abgebrochenen Schaltknüppel ersetzte ein verlängerter Kerzenstecker. Ohne eine einzige noch brauchbare Lampe ging der, bis dahin auf dem 2. Gesamtrang liegende Augsburgs Othar Grunwald ins Rennen. Ein Reifenschaden warf ihn hoffnungslos zurück. Nach der erzwungenen, beruflichen Abstinenz ist er wieder schwer im kommen. Der Klassensieg (gleichzeitig 2. Bester Deutscher) bei der Barum-Rallye beweist es. Im Ausland hat er anscheinend mehr Glück. Auffallend, daß sich gerade die Jungstars in der Nacht erheblich steigerten. Die Zeiten waren durchwegs besser als am Tag. Suttner gab hier zum Abschluß eine Galavorstellung - Traumzeiten. Selbst der Hark Manfred ließ seinen betagten Kübel ordentlich anglühen - das Rücklicht war einem Lampeninfarkt nahe, so zitterte es. Er hatte es eilig an die Bierkrüge und Brotzeiten im Kolpingsaal zu kommen. Verständlich, es geht halt nichts über eine schäumende Maß.

Erinnerungen an eine Weihnachtsbescherung

57 Teams überstanden diese Rallye. Die Ausfallquote war damit sehr human. Die Streitröscher waren für den nächsten Ritt nicht zusehr angeschlagen. Im ausreichend großen Kolpingsaal herrschte eine gelockerte Atmosphäre - rundum zufriedene Gesichter. Selbst die Bedienungen, ein arges Manko manch einer

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

ACHTUNG !!

Aufforderung an ALLE

FÜR DEN

SLALOM AM 24.10. (SONNTAG)

**TREFFPUNKT: 8⁰⁰ UHR FLIEGERHORST
OBERSCHLEISSHEIM NORDTOR**

UND FÜR DIE

ORIENTIERUNGSFAHRT AM 30.10. (Sa.)

**TREFFPUNKT: 13⁰⁰ UHR PARKPLATZ
SCHIESSANLAGE HOCHBRÜCK**

**BENÖTIGEN WIR DRINGEND IHRE
UNTERSTÜTZUNG.**

**WIR KÖNNEN EINE MITTLERE BLAMAGE
NUR VERMEIDEN, WENN SICH ALLE CLUB-
MITGLIEDER ALS**

**FUNKTIONÄRE
ZUR VERFÜGUNG STELLEN.**

TEL. MELDUNG: (089) 240 945 (ANRUFBEANTW.)

Veranstaltung, schnell, freundlich und zahlreich. Eine Rallye besteht nicht nur aus Sonderprüfungen sondern auch aus einer gut organisierten Siegerehrung und da gehört Speis und Trank dazu. Der Aushang, ähnlich einer Hitparade wurde stückweise sofort, aber ohne Zeiten auf eine Art Lattenrost gehängt. Gut sichtbar, in der mitte der Bühne, eingerahmt von hundert Dosen sonax-Produkten - von denen noch die Rede sein wird - stand dieses Gebilde, umlagert von diskutierenden Teilnehmern. Der Film über die Ries-Rallye trieb jedoch alle schnell auf die Plätze. Locker gedreht und mit Ton, war dies die richtige Medizin zum Relaxen. Unbemerkt, der Saal war ja abgedunkelt, wurden auch die Zeiten ausgehängt. Vor dem Zeitaushang fragte ich einen Sportkommissar, ob das nicht gehe, daß man die Zeiten aushänge? Die Antwort zog mir die Socken aus: "Das ist nicht üblich und der Veranstalter ist nicht verpflichtet, Zeiten auszuhängen. Die Endplatzierung und die Endstrafpunkte sind ausreichend!" Wie ich ihm sagte, daß ich seit 5 Jahren immer die Zeiten zu sehen bekam, schaute er seinen Kollegen verlegen an, der suchte allerdings schleunigst das Weite. Hauptsache, man ist gut zu Fuß. Nach den üblichen Reden, keiner lachte, obwohl viel "Ungereimtes" verzapft wurde - jeder weiß, und hatte gerade bei dieser Veranstaltung das Gefühl wie wichtig gerade solche Leute sind wenn sie hinter einem stehen, begann mit einiger Verspätung die Siegerehrung. Berge von Pokalen, keine der heutzutage üblichen Röhren - richtige Pokale eben, harrten der neuen Besitzer. Der Abschluß war jedoch der sonax-Pokal für den Gesamtsieger. Nicki Lauda hätte sich wortlos umgedreht und wäre weinend in seine bescheidene Kammer gegangen. Dieses glitzernde Unge-
tüm holte sich vollauf berechtigt und mit einem Abstand von 3 Min. 8 Sek. auf den Zweitplatzierten Scherr/Zachmeier, Herbert Suttner/Hermann Eder aus Eichstätt auf BMW 2002tii. Dritter Maier/Hummel auf Diermeier Escort. Vierter Tröndle/Hertle vor Kurrle, Kohl, Blank, Wittreich, Edelmann und trotz Schrottauto, als Zehnter Stock. 5 Min. 42 Sek. betrug der Abstand zwischen dem Ersten und dem Zehnten. Der eklatante Abstand von Suttner in diesem Fall, beweist seine Extraklasse. Daß es ohne Protest abging, man gewöhnt sich langsam daran, ist dem ausgleichenden Wesen Charly Fuhrs zu verdanken. Der Passus in der Ausschreibung mit dem Ausschluß aus der Wertung bei nicht-beenden einer WP gegenüber den Durchführungsbestimmungen durch Bestrafung, war recht unklar. Fuhr gelobte Besserung. Daß er die offizielle Ergebnisliste gleich ausgab, brachte ihm ein dickes Lob ein. Was man von den Teilnehmern bei Ende der Siegerehrung nicht sagen konnte. Urplötzlich, irgendeiner fing damit an, erhob sich der ganze Saalinhalt und plünderte, sämtliche zur Dekoration ausgestellten sonax-Produkte. Innerhalb weniger Sekunden war die Bühne leer. Da wurde gehaust, wie seinerzeit bei den Vandalen. Ich stand zu dieser Zeit neben dem Prokuristen und gleichzeitigen Vorsitzenden des MC Neuburg, der Hoffmann-Chemie. Auf die Frage, was diese unfreiwillige Weihnachtsbescherung zusätzlich kosten wird, gab er mir zur Antwort: "Noch einen Tausender mehr". Peinlich, peinlich diese gewaltsame Werbeaktion seitens der Rallyefahrer.

Erinnerungen an eine glorreiche Scuderia

Selten in ihrer Geschichte schnitt die Scuderia so schlecht ab. Als ob die Luft raus wäre. Viel starke Fahrer blieben gleich zu Hause, das Isar-Tieffluggeschwader hat anscheinend keine Maschinen mehr-oder an was liegt es sonst?

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

Gerber ging knapp an einer "Eri" vorbei - Bronze. Übermasser schonte seinen Lack - Erinnerung. Erinnerung ebenfalls an Wurmseher. Einzig der erste Vorsitzende rettete die Ehre. Verlaan mit Klassensieg. Stark führen auch (Klaus)/Ditscherlein - 3. Platz und Silber. Dieses Team wird immer stärker und die Ruhe die Hildegard ausstrahlt ist fast unheimlich. Vielleicht gelingt ihr, nach ausgiebigem Trockentraining, den Helm richtig aufzusetzen. Gibt viel bessere Bilder ab. Als sie meinte, "jetzt hab ich ihn richtig auf", war es der Helm von Christa. Nichts destotrotz, die beiden zeigten ihren männlichen Konkurrenten, was eine Harke ist.

Bernd Velte

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

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS

kreillerstr. 71

tel. 43 57 91

auto service scherer

Blomquist - Rallye - Baltic

Wir stehen im Wald und warten in der Dunkelheit. Man fröstelt und die Rumflasche kreist in der Runde, die Wälder schweigen vor sich hin. "Still!", ruft einer, "der erste kommt." Tatsächlich, wie eine wild gewordene Kreissäge hört sich das an. Kurz darauf der erste Lichtschein in den Bäumen, dann passiert es: von mehreren hundert Watt geblendet sehen wir den Wagen in die Kurve prasseln. Ein Aufbrüllen des Motors, in den Fußsohlen kitzelt's von den Vibrationen der bebenden Erde. "Das war der Darnische mit dem einen Landschia", brüllt einer. Unglaublich schnell durch das Rechts-Links gebolzt, man spürt die Kraft. Da - der nächste. An der Formation der Scheinwerfer zu erkennen: ein Saab, aha Blomquist. Man hat schon viel von ihm gelesen. Er rauscht vorbei, 15 Zuschauer hüpfen jeder einen Meter hoch. Fassungsloses Schweigen. Das gibt's doch gar nicht. Nicht der Steinhagel jagt einem eine Gänsehaut über, sondern die Fahrweise dieses Mannes. Weich, rund, sauber, ohne die kleinste Ecke, elegant und sauschnell. Hat der überhaupt gebremst? Jaroscewitsch wäre sicherlich Applaus wert gewesen, er kam als dritter, aber was wollen "Waisenknaben" wie er gegen den Stig Blomquist ausrichten? Weil wir an einem 4,4km Rundkurs (Wildflecken) stehen, dauert es nicht lange, bis die wilde Jagd zum zweitenmal kommt. Darniche brüllt vorbei, daß man nicht mehr an physikalische Gesetze glauben mag. Und dann, höchstens 45 sec. danach: ER. ER gleitet um eine 90° Rechts dann in die Rechts-Links. Alle sehen die rotleuchtenden Bremsscheiben. Man glaubt zu träumen, sowas kann es doch gar nicht geben! Das ist das Höchste an Fahrkunst was ich bisher gesehen habe. In der dritten Runde hat er auf Darniche gut eine halbe Minute aufgeholt. Unsere Begeisterung kennt keine Grenzen, manche wollen am nächsten Tag ihren Führerschein abgeben. Wehmüt macht sich breit, Resignation über das eigene "Können".

Nach einer 1 1/2 stündigen Pause, die Truppe bläst inzwischen im TÜP Hammelburg herum, soll's um 13.30 Uhr weitergehen. Über Funk hören wir, Blomquist habe Darniche eine Minute abgenommen. Wen wundert's? Die Stimmung ist jedenfalls oben. Kaum kann man es erwarten bis sie wiederkommen. Und sie kommen. Und wie. Reihenfolge wie gehabt. Kaum ist Darniche vorbei, fliegen die Köpfe mit den feuchten Augen nach rechts. Wann kommt er? Wo bleibt er denn? Er kommt, und wie! Der Minutenabstand ist bereits geschmolzen. Die zweite Runde läßt ihn noch mehr aufholen, wenn das so weitergeht packt er den Franzosen noch! Kurz darauf kommt der Lancia wieder, sauschnell (objektiv gesehen), und ... und ...? Wo bleibt Stig Blomquist? Nein! Er fehlt. Die berühmte Welt brach in allen zusammen. Jaroscewitsch kommt vorbei, ein GTE, noch einer. Dann verdammt schnell ein offensichtlich heißer Fahrer in einem heißen Auto. 15 Mann, ein Schrei: "Blomquist". Die Haube steht hoch! Unfall? Baum? Noch ein Schrei: "Schaut, der Co sitzt im Motor!!". Wahrlich und wahrhaftig, der Copilot sitzt im Motorraum, die Haube auf der rechten Schulter und Blomquist geht im Drift um die Kurve, daß nicht nur Porschefahrern Hören und Sehen vergehen muß. Hockt der Beifahrer vorne drauf, hält Motorhaube, Stromkabel und mit der dritten Hand sich selbst und ER fährt fast voll.

Eine Erscheinung, ein Phantom.

Als dann die ersten Gr. 2 BMW anrollen, mit Fahrern, die sich bestimmt sehen lassen können, packen wir zusammen und gehen heim. Die spektakulären Drifts, Anbrems- und Überholmanöver zwingen uns ein spärliches Lächeln auf die Lippen: Wir haben Blomquist gesehen. Jammerschade, daß er mit 9 sec. Rückstand nur zweiter wurde.

Rainer Greubel

DER KOMMENTAR

-zur Donau-Rallye Neuburg

Daß man Glück haben kann, ist bekannt.

Mit der Firma Hoffmann Chemie(sonax, sint 2000 usw.) ist dem Neuburger Club etwas widerfahren, wovon andere Clubs nur träumen können. Eine ansässige Firma, die bisher mit dem Motorsport eigentlich gar nichts zu tun hat,(oder hatte, ab dem 11. Sptember 1976 hoffentlich weiterführend) sponsorte ihre Veranstaltung. Mobil Oil betreibt dies schon lange, andere Firmen haben den Werbewert genauso frühzeitig erkannt. Also eine, in dieser Hinsicht jungfräuliche Firma engagiert sich in diesem, oft fragwürdigen Geschäft. Da ganz Deutschland von Mobil geradezu beherrscht wird, soll dieser Firma, zumindest in unserem Raume, die Gelegenheit gegeben werden, ein Equivalent dazu zu schaffen. Das Interesse der Hoffmann Chemie ist daran sehr stark. Vielleicht ist es möglich, nach dem bewährten Muster von Mobil, ähnliches auf die Beine zu bringen. Nur sollten sich einige Aktive zusammensetzen und der Firma annehmbare Vorschläge unterbreiten. Es brauchen nicht, wie in Neuburg geschehen DM 10.000,-- zu sein. Wenn man es von Anfang an richtig betreibt, in richtige Bahnen lenkt - ist es ein Gewinn für beide Seiten- der Firma Hoffmann Chemie ist geholfen und uns Motorsportlern die dringend nötige Unterstützung gegeben.

Bernd Velte



Motorenöl von ELF
Damit die Schmierung stimmt.



BATROX-CHEMIE-VERTRIEB-KG.

Vertrieb für Chemieprodukte und Schmierstoffe der Elf-Mineralöl GmbH

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

3. Walpoten- Rallye in Bad Berneck

Eine Woche nach Neuburg stand die Walpoten-Rallye auf dem Programm. Ein besonderer Grund lag nicht vor, dort zu fahren. Ziemlich lange Anfahrt für eine 200 km Veranstaltung.

Eugen hatte dort oben letztes Jahr einen Klassensieg landen können. Aber vielleicht wollte er in der Gegend fahren, aus der seine Gunda stammt. 51 Teilnehmer, davon 13 Berliner, die bis auf Gottlieb nichts zu bestellen hatten- wollten halt auch mal raus, zumal es ein Berliner Meisterschafts-lauf war. Aus Süddeutschland traten ganze 4 Teams an. Scherr, Maier, Strobel und Hesse. Wenn man den Suttner, der zweimaliger Gewinner der nordbayerischen Meisterschaft war dazuzählt, waren es 5 Teams. Mit seiner bayrischen Aussprache kann man ihn eigentlich nicht zu den Franken zählen. Bei der Siegerehrung saßen wir denn auch auf einem Haufen "beianander".

In aller Hergottsfrühe fuhren wir von München los. Da ich im Frankenland noch nie besonders gut abgeschnitten habe und durch bestimmte Vorfälle ein ausgesprochen schlechtes Gefühl hatte, nahmen wir den Simca auf einem Hänger mit. Unterwegs konnten wir ideale Rallyefahrzeuge besichtigen. Panzer soweit das Auge reicht. Aber vor 8 Uhr wird anscheinend nicht gekämpft. Verschlafen lugten die Besatzungen aus ihren stählernen Ungetümen. Im Raum Bad Berneck wurde zudem noch die Autobahn gesperrt und auf Schleichwegen, wirklich die einzigen Gelegenheiten wo heute ein Beifahrer zur Karte greift, erreichten wir Bad Berneck.

Harald Demuth traf gerade von seinem Morgentraining ein. Offiziell gab es nichts zu trainieren- jedoch die 10 Gesetzten und etliche andere liessen mit verschmutzten Autos auf ausgiebiges Training schließen. Da auch unsere schärfsten Konkurrenten, Schornbaum und Gutzeit, die 85 km Sonderprüfungen nicht nach Veranstalteraufschrieb fahren wollten sahen unsere Chancen denkbar schlecht aus. Das bestätigten dann auch die Art und die Zeiten der WP's. Demuth, als Nummer 1, fuhr den Gr. 2 Hermann-Ascona den Hainbach gebaut hat. Mattig auf Opel GT/E (wieviel er davon auf Lager hat??).

Start high-noon- 12 Uhr mittags. Die Startrampe brachte gleich die ersten Probleme, bei 7 cm Bodenfrieheit kein Wunder. Mit ziemlich flottem Schnitt, die Zeitüberschreitung wurde in der Nennungsbestätigung straffrei gestellt, ging es zur WP 1. Als wir Kulmbach durchquerten, leuchteten bei Don Eugenio die Augen wie bei einem Weltkriegs II-Veteran der von El Alamein, Kreta und Woronesch erzählt- Sandlerbräu, Reichelbräu, EKV. Biertrinkende vor einer Wirtschaft veranlaßten ihn zu einer Vollbremsung- hurtig hinaus und den Bierkrug an die Lippen. Die Leute sahen, hier ist ein echter Fan am Werke und schenkten ihm zur Wegzehrung zwei Flaschen Bier. Beim Bier können die nicht bescheissen, das Reinheitsgebot läßt sich nicht so dehnen und umgehen, wie der Anahng J der ONS. Kurz vor der WP 1, eine absolut nicht sichtbare Radar-kontrolle - die einzige auf der gesamten Strecke.

ZK 1 - und mit der Bekanntmachung der Veranstalterschrieb paßt nicht auf die WP 1 kam der Volkszorn zum Ausbruch. Übrigens ein neuer Trick : man nehme ein weißes Blatt Papier, deponiere es mit dem Vermerk "der Veranstalteraufschrieb ist für die folgende WP ungültig"--ohne Unterschrift des Fahrtleiters--bei der ZK und lasse alle unterschreiben. Da wird man mit eigenem Schrieb zum

King. So auch hier. Dicke Folianten tauchten von den streng geheimen und nicht trainierbaren Prüfungen auf. Da guckt man saudumm aus der Wäsche - kein Franke ohne Selbstgeschriebenes.

Wir gingen die folgenden 17,2 km per Blindflug an. Eine eckige, mit sehr schnellen Passagen und echten Kuppen angereicherte Wertungsprüfung. Die Bemerkung, hier wäre ein vorderradgetriebenes Gefährt ideal, verstärkte sich im Laufe der Veranstaltung. Schmieriges Terrain, mit tiefen Gräben links und rechts, setzte etlichen in ihrem Tatendrang ein abruptes Ende. So auch dem Scherr; wenn er ein Auto rausschmeißt, dann richtig. Da blieb kein Auge trocken. Zur München-Wien-Budapest soll es wieder laufen, das wage ich zu bezweifeln. Strobel rutschte in einer Spitzkehre in den Graben und verlor während seiner Befreiungsversuche so viel Zeit, daß ein Weiterfahren unnötig erschien. Er strich die Segel.

Die WP 2, 7 km lang, schlammige, unwegsame Passagen (bei unserer Bodenfrieheit) würzten das Ganze. Nun lernte ich den Veranstalterschrieb kennen! Beim System 1-5 sollte man meinen, Kurvenradien sind bindend festgelegt und ein jeder kann seine "Gangart" selbst bestimmen. Weit gefehlt. Hier wurde das Bremsen und bei 3 " einen Gang runterschalten, bremsen" beschrieben. Als ob das in der ganzen Bandbreite bei der Vielzahl der Autos passen würde. Ein regelrechter Bremserschrieb, eindeutiger Vorteil der fränkischen Mafia. Eugen verlor dabei den ihn auszeichnenden "Biß" und natürlich auch die Lust. Aber es kam noch schlimmer. WP 3, 3,7 km Teer. Jetzt sollte man meinen, die beiden Fiat's von Schornbaum und Gutzeit gehören der Katz. Von wegen, 12 und 13 sec. Vorsprung vor uns. Ob gar der Leinberger mitgeschraubt hat? Maier, mit einem Diermeier-Gr. 1-Escort machte ähnliche Erfahrungen mit 2 BMW's. Er hatte bei der Siegerehrung nicht die nötigen Marker dabei. Sonst wäre eine Verschiebung derselben nötig gewesen. Franken untereinander protestieren ja nicht - keine Krähe hackt der anderen ein Auge aus (Ausspruch: Falko Jansen). Über die WP 4, 6,2 km lang, ging es zum Rundkurs. 6 Runden, insgesamt 19,6 km waren zu fahren. Eugen hatte sich so richtig darauf gefreut. Zuvor machte ein umgesprungener Keilriemen, mit ordentlichem Reiß, eine Reperatur notwendig. Kein Werkzeug im Wagen und mit einem geliehenen Gabelschlüssel ging die Lichtmaschine keinen Millimeter von der Stelle. Wir liessen uns zurückfallen und besorgten das Nötige. Der Zeitverlust war aber fatal. Denn nur 4 Fahrzeuge wurden jeweils in den Rundkurs gelassen. Mehr als zwei Stunden dauerte die Abwicklung dieser Fahrprüfung. Nicht einmal das Zuschauen machte Spaß - keine Kampfhandlungen auf der Bahn. Ein Alfa fuhr drei Runden auf blanker Felge. Beifall für jede Runde war ihm sicher. Wenn er die Ausschreibung gelesen hätte, schlechteste Zeit plus 10 % ist immer noch besser, als ein halb kaputtes Auto.

Mit einsetzender Dämmerung gingen wir es an. Eine Spitzkehre, eine steile, splittreiche bergab Passage mit einer mittleren Rechts an deren Ende (viel Angst bei mir, Grinsen bei Eugenio) und die rechtwinkelige Startkurve, waren die einzigen Besonderheiten. Trotzdem lagen die beiden Fiat besser- wer soll das begreifen, mehr als voll kann man nicht fahren. Die letzten drei WP's wurden bei völliger Dunkelheit bewältigt. WP 1 und 2 wurden nochmals gefahren, allerdings in der anderen Richtung. Zwei Minuten langsamer als das erstemal. Unsere Gegner hatten hier noch Tageslicht. Den Rest abfahren, nicht mehr kämpfen war unsere Devise. Sinnlos, hier noch etwas zu zerreißen. Streng bewachter parc-fermé am Ziel - bis zur Siegerehrung. Also gingen wir, den Sohn vom Eugen fanden wir hier auch wieder vor (er spielte derweilen Billard, trotz Spitzenkönnen verlor auch er), zum Kursaal. Bei der Paper-abnahme bekamen wir zwei Eintrittskarten, obwohl "die Begleitpersonen" herzlich eingeladen waren.

Rein konnten wir ohne Probleme. Probleme gab es dann beim Eugen. Auf der Speisekarte war nicht eine Nudel aufzufinden – nur Kartoffeln. Gereizt stritt er sich mit der Bedienung herum. Zwischen weinschlürfenden Kurgästen saßen die verdreckten und verschwitzten Teilnehmer herum. Lautstark angefeuert von der Berliner Clique, rockte ein leicht angestaubter Kurschatten mit einem Vorkriegsgigolo eine heiße Runde. Pünktlich, die aus älteren Herrn bestehende Popband lieferte dazu einen asthmatischen Tusch, hang der Aushang. Suttner, nach etlichen Bieren und diversen Schnäpsen, sah sich auf dem 7. und Maier auf dem 9. Gesamtrang wieder. Da Suttner gleich auf der 1. WP seine Spurstange demolierte und etas komisch daherkam, wechselte er vor den letzten drei WP's eine gebrauchte, leicht verbogene Spurstange ein. Damit zündete er den Demuth; der mit einem regelrechten Hofstaat seiner hauseigenen Mafia zur Siegerehrung kam, so derartig an, daß die Differenz auf den letzten 3 WP's insgesamt nur 4 sec. betrug. Wir selbst belegten noch den 3. Platz und die erste Silber in unserer Klasse und konnten bei der, auf die Sekunde pünktlichen Siegerehrung, einen Plastikpokal mit Steinboden mit nach Hause nehmen. Die Plaketten gab es am Bande. 2 Mädchen hängten sie einem um und Maier nahm die Gelegenheit war, nach Art der östlichen Bekundungen durch ausführliche Bussi's Rechnung zu tragen.

Demuth wurde Gesamtsieger, vor Mattig und Kastl, dem führenden der nord-bayerischen Meisterschaft. Vierter Sontowski vor Kuhlmann, Risser, Suttner, Brendel, Maier und Burucker.

Fazit: Wenn es nicht unbedingt sein muß, sollte man nicht mehr "da oben" fahren. Auswärtige sind die Gelackmeierten.

Bernd Velte

KURZBERICHT

13. Int. ADAC-Rallye München-Wien-Budapest

110 Teams starteten am Freitag vom Olympiagelände in Richtung Budapest. Die Scuderia war mit 5 Teams vertreten: Schöller/Scherer, Übermasser/Übermasser, Kollin/Fischer, Wittreich/Wurmanstätter, Klaus/Ditscherlein. WP 1 war, nach endlosem Stau auf der Ingolstädter Str., wie immer die Fröttmaninger Heide. In WP 2 setzte Mattig den Härtestest bayrischer Misthaufen fort, indem er seinen Opel Kadett GT/E auf einen solchen setzte. Er gab bald darauf auf. WP 8, Rettenbach-Kammer war heuer eine Sprintprüfung und daher relativ harmlos gegenüber dem Rundkurs des letzten Jahres. Nach WP 10, dem Leruring bei Melk mußten Schöller/Scherer mit ihrem VW aufgeben. Der neue Motor war schon wieder sauer. Zur WP 16 Sümeg starteten Rack/Köhler mit ihrem Porsche 1 Min. hinter uns. Kurz nach der Hälfte hatten sie uns eingeholt, was ja keine Schande ist, und flogen zwischen links Stein und rechts Fiat vorbei. Übermasser/Übermasser hatten hier technische Probleme, in der Zwangspause konnte ihnen aber geholfen werden.

Insgesamt erreichten 35 Teams das Ziel. Bei der Siegerehrung konnten wir außer dem Damenpreis, der von unseren männlichen Kollegen gerne als "Abstauberpreis" bezeichnet wird, auch noch einen Pokal für den 5. Platz in der Klasse und Silber mit nach Hause tragen.

Gesamtsieger wurden Wittmann/Schatzl mit 2 sec. vor Eklund/Cederberg und Rack/Köhler.

hidi



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

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

Der Kommentar

Erfolg im Motorsport erfordert neben der körperlichen und charakterlichen Eignung auch eine Reihe geistiger Fähigkeiten, wie Reaktionsvermögen, Koordination, Gedächtnis – sollte man meinen. Aber wenn ich mir so manchen in Ehren ergrauten alten Hasen anschau, dann scheint gerade von der letzten Eigenschaft nicht mehr viel übrig geblieben zu sein.

Liebe Freunde,

die Ihr schon zum Rallye-Establishment gehört, oder gar schon um die internationale Rentner-Lizenz eingegeben habt, denkt doch wieder einmal daran zurück, wie Ihr angefangen habt: Da kam man zum ersten Mal an den Start einer richtigen ONS-Veranstaltung – keine blasse Ahnung, was eine Abnahme ist, und halt überhaupt recht naiv und unwissend. Aber irgend jemand war dann doch da, der einem über die ersten Schwierigkeiten hinweghalf, weil er schon etwas mehr von der Sache verstand.

Und dann durfte man tatsächlich endlich fahren. Wie man doch gleich hinlangte; man war einfach der Größte, auch wenn das Auto zu schwach war für einen vorderen Platz. Das waren doch herrliche Erlebnisse.

Oder nicht? Darum kann ich einfach nicht verstehen, daß es Leute gibt, die solche Erlebnisse, die einmal ihr ganzes Leben bestimmten, rigoros aus ihrem Gedächtnis streichen können und alle Beziehungen zum Motorsport abbrechen.

Es ist eigentlich das mindeste, was man von einem ehemaligen Aktiven verlangen kann, daß er in irgend einer Form auch weiterhin seine Verbundenheit zum Motorsport dokumentiert, indem er wenigstens seinen Club als zahlendes Mitglied weiterhin unterstützt, und (vielleicht) einmal im Jahr ein Wochenende bei der Organisation einer Veranstaltung mitwirkt – es muß ja nicht gleich als Fahrtleiter sein, aber denkt doch mal zurück, wieviele Funktionäre bei Eurer ersten Rallye für Euch in den Wäldern ausharrten. Aber vor allem eines: Kümmert Euch um die Jungen, die gerade erste unsichere Versuche im Motorsport machen! Werdet nicht hochnäsiger, wenn sie sich in ihrem jugendlichen Eifer im Ton vergreifen. Helft ihnen über die ersten Schwierigkeiten hinweg, so wie Euch einmal geholfen wurde. Laßt sie anteilnehmen an Euren reichen Erfahrungen, damit sie Euer Fehler nicht noch einmal machen müssen.

Die Existenz des Motorsports ist so unsicher wie eh und je, weil er noch immer viele Gegner hat; darum ist es nötig, daß ALLE – die jetzt Spaß daran haben und die einmal Spaß daran hatten – an einem Strang ziehen.

Bis neulich
Euer

Reiner Conrad

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

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

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

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



**AUTOHAUS
Diermeier**



Ford-Haupt Händler u.
Rallye-Sporthändler

Autohaus Josef Diermeier KG

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



Das Zeichen der
Vernunft.