

SAAB

VERTRAGSHÄNDLER

Unfallinstandsetzung Ersatzteile
Neu- und Gebrauchtwagen



MEISTERBETRIEB
DER
KFZ-INNUNG



Jahre

KARL BAUER
Maistraße 51
8000 München 2
Telefon (089) 53 46 23
Bayer. Vereinsbank Kto. 7150 750
(BLZ 700 202 70)
Postscheck-Kto. München
Nr. 2675 16 - 809 (BLZ 700 100 80)



SAAB 900 turbo 16

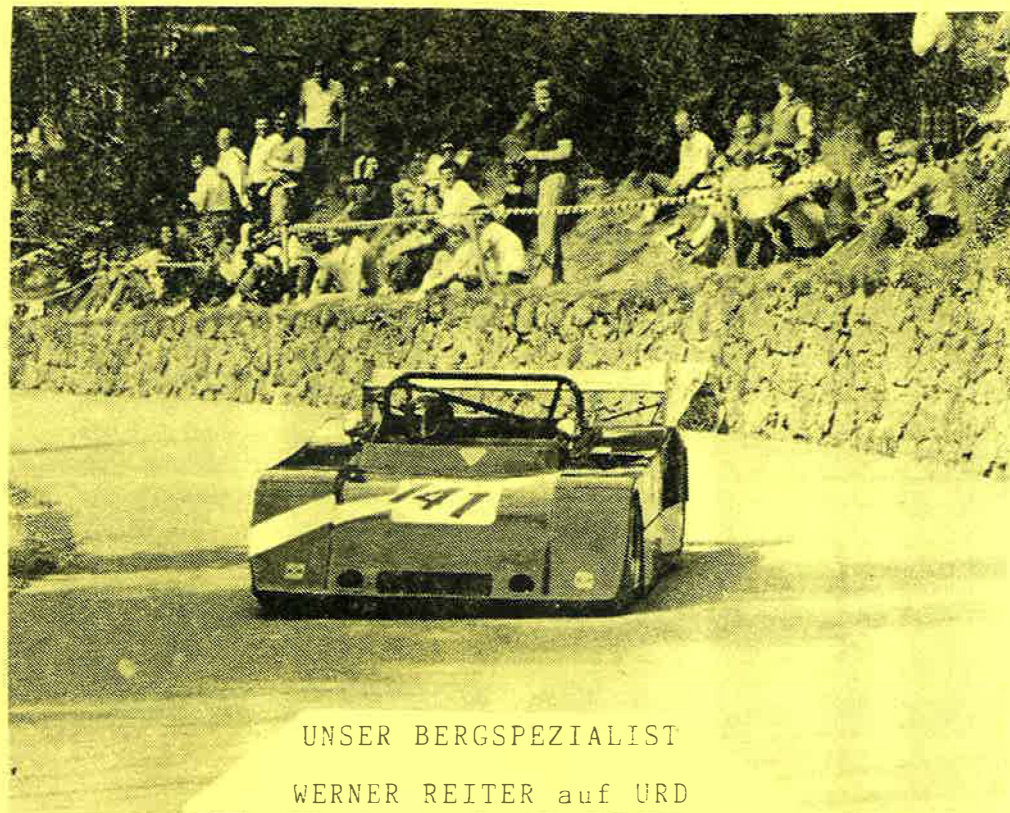
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia
report

JULI/AUGUST 1985



UNSER BERGSPEZIALIST
WERNER REITER auf URD

**Immer für Sie da,
wenn's um Service + Leistung geht**



- Nicht weniger als 111 Geschäftsstellen im Stadtgebiet.
- Bargeld und Kontoinformationen rund um die Uhr an 25 Geldautomaten und 33 Kontoauszugdruckern.
- Fachkundige und individuelle Beratung in allen Geld- und Kreditangelegenheiten.
- Tag und Nacht erreichbar über unser Bildschirmtext-Programm.

Stadtparkasse München

Liebe "SCUDERIA REPORT" - Leser,

da die aktuellen Geschehnisse im Monat Juli, abgesehen von unserer Gaudifahrt nach Gantenham, sehr spärlich gesät waren, haben wir diese Ausgabe des Reports zur Juli/August-Ausgabe erklärt. Der September-Report kommt rechtzeitig, natürlich mit Ankündigung für den Oktoberfestslalom, für einige das erste Streichergebnis im Clubpokal.

Durch die bei unserer Gaudifahrt teilnehmenden Starter des MSC Aubing und des PMC waren die 29 Gestarteten natürlich Rekordergebnis für alle bisherigen Gaudifahrten der "SCUDERIA MÜNCHEN".

Ich bin mir sicher, daß den Gästen, bei denen es ebenfalls um wichtige Wertungspunkte innerhalb ihres Clubs ging, in finanzieller Hinsicht, sprich Startgeld, doch einiges geboten wurde. Bier, Wein, alkoholfreie Getränke und Kuchen waren im Startgeld von DM 20.- enthalten und außerdem noch ein prall gefüllter Tisch mit schönen Preisen.

Ich hoffe, Sie kommen alle nächstes Jahr wieder, und ich freue mich jetzt schon auf die Zieleinfahrt 86 in Gantenham.

Ihr

A. Naumann

1. Vorsitzender

GETRÄNKEDIENST

FREI HAUS

BIER UND LIMO - SAFT UND WASSER

STAMMLER BRÄU
EXPORT
1 TRÄGER DM 15.80

Eugen Hesse
8000 München 2
Augsburgerstr. 12
Tel.: (089) 26 66 90

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.: 089/40 31 34

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Axel Naumann	089/759 17 99
2. Vorsitzender	Rainer Scherer	089/ 40 31 34
Sportleiter	Hildegard Verlaan	08142/1 30 87
Schatzmeister	Eugen Hesse	089/ 26 66 90
Beisitzer	Herbert Göpfert	08131/ 47 52

CLUBABEND: Jeden ersten Mittwoch im Monat in der
Gaststätte "FLORIANSECK", Pullacher Platz 6, 8000
München 70, Tel.: 089/723 72 00. (Nähe Tierpark)
Beginn: 20.00 Uhr

Gut bürgerliche Küche - Parkplätze vorhanden

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH
WILLKOMMEN

SPORTFAHRERSTAMMTISCH: Jeden dritten Mittwoch im
Monat ab 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und
passiven Mitglieder und Freunde der SCUDERIA MÜNCHEN
in der Clubgaststätte "FLORIANSECK" zu einem ge-
mütlichen Ratsch.

SCUDERIA REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen
Berichte, die mit einem Namen oder den Initialen des
Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbe-
dingt die Meinung der SCUDERIA MÜNCHEN oder des
SCUDERIA REPORTS dar; sondern nur die des Verfassers.

TERMIN | KALENDER

was ist,

17.8.	MOTORRADRALLYE auf dem Salzburger - AC Bavaria
23.-25.8.	REICHSTADT RALLYE Ingoltinger
29.8.	RALLYE PEANSAVAL
30.8.	STEIERMARK RALLYE
1.9.	SLALOM, AC Babenhausen
1.9.	SLALOM, AC Landsberg
31.-01.9.	ALPENTROPHAE SAIZBURGRING
08.-09.9.	MOTORBOOTRENNEN, Oberschleissheim
05.-06.9.	SAARLAND RALLYE
14.9.	R 200 DEGGENDORF
22.9.	SLALOM, AC Bavaria
.9.	AUGUSTA BERGRENNEN

was war,

24-STUNDEN-RENNEN auf dem NÜRBURGRING	22./23.6.
Schöllner P./Kuppi, Herlitze	Alfa 7. Kl.
Scherer R./Göpfert H.	BMW ausgef.
TEUFELSKOPF BERGRENNEN	22./23.6.
Reiter Werner	URD 2. Kl. 7. Ges.
PECS BERGRENNEN in UNGARN	5.85
Oppinger Erich	BMW 1. Kl. 8. Ges.
1. FREYUNGER VOLKSFEST RALLYE 200	24.6.
Naumann/Naumann	Ford Escort 9. Kl. 12. Ges.
SCHWANENBERGRENNEN	6./7.7.
Reiter Werner	URD ausgef.
RUHR POKALRENNEN auf dem NÜRBURGRING	13.7.
Schöllner P./Kuppi	Alfa 1. Kl.
GRENZLANDRENNEN NEUBURG	27.7.
Schöllner P./Kuppi	Alfa

SCHÜLER - und was aus ihnen wird

Wenn in einer Clubzeitung eines Motorsportclubs über Schüler gesprochen wird, dann handelt es sich im Falle der Scuderia München um Rallyeschüler. Die hierzu nötige Schule ist die ADAC Rallye-Schule mit Direktor Harald Demuth. Seit 81 besteht nun diese Einrichtung, die zum Ziele hat junge Motorsportler zu suchen und sie für den harten Rallyewettbewerb zu formen.

Mit Stolz können wir nun auf einige Schüler blicken, die sich in der deutschen Rallyeszene profiliert haben. Ich meine hier Karl-Friedrich Beck, der über den Kadett-Cup ins deutsche OPEL-Team driftete. Lars-Horst Müller als Toyota-Semi-Werksfahrer führt souverän die Corolla-Trophäe an. Über einen möchte ich aber etwas näher berichten: Franz Aman aus Tulling.

Der Aman Franz ist ein Spätstarter. Als aktiver Skirennfahrer tobte er in den letzten beiden Jahren mit seinem Fiesta bei Slaloms und 200er Rallyes in heimatlichen Bereichen sein Unwesen. Die Erfolgsliste ist so lang, daß man einen Report füllen könnte. Den Sprung in die große weite Rallyewelt wagte er erst im letzten Jahr bei zwei Auslandsstart im Mitropa-Cup.

Für 85 hat sich der Ford KFZ-Meister viel mehr vorgenommen. Der Escort-Turbo-Pokal schien ihm das richtige Spielfeld für größere Aufgaben. Als erster Einsatz stand die "Metz Rallye" an. Auf mein Anraten hielt er sich zurück, schaute sich die Konkurrenten an, schonte das Auto und belegte den vierten Platz in der Cup-Wertung. Die üblichen Newcomerfehler ließ auch er und sein Copilot nicht aus. Jedoch diese Leistung, das Auto ohne Schramme auf Platz 4 in einer heiß umkämpften Cupwertung ins Ziel zu bringen, verbreitete berechtigten Optimismus für die künftigen Läufe.

Im Mai stand in der deutschen Rallyeszene jedoch noch eine wichtige Entscheidung an. Auf Initiative von W. Matter, R. Nieberg und ADAC Sportpräsident W. Lyding sollte nach dem Vorbild anderer Länder wie z.B. Schweden ein deutsche Rallye-Junior-Team gegründet werden. jedoch zog die Industrie nicht an den Strängen wie sich das die Väter vorgestellt haben. Zu viele Bedingungen mußten die Bewerber erfüllen, wie z.B. eigenes Auto, Serviceauto mit Besatzung, der Reifensponsor war noch offen usw. Der Bewerberkreis schrumpfte, da wenige der jungen Talente über ein Gruppe A Auto verfügten und zudem über die für die Veranstaltungen nötige Freizeit. Als Einsätze waren die Ypern-, 1000 Seen- sowie die Deutschland- und RAC-Rallye vorgesehen. Letztendlich blieben 12 Bewerber in der engeren Wahl. Nominiert und mit den finanziellen Vergünstigungen für die 4 Veranstaltungen ausgestattet, wurden dann Franz Edelhoff, Jürgen Boller und als Vertreter der bayerischen Rallyeszunft Franz Aman.

Vor dem ersten Junior-Team-Einsatz stand für Aman jedoch die "Hessen Rallye" auf dem Programm. Durch meine doch noch guten Beziehungen konnte ich dem Franz die Unterlagen für die Hessen frühzeitig besorgen, so daß er austrainiert an den Start gehen konnte. Meinen Rat, solch eine Veranstaltung gemächlich angehen zu lassen, befolgte Franz genau. Die frühen Ausfälle der potentiellen Sieganwärter gab der Taktik recht. Jedoch das Mißgeschick eine lange schnelle Kurve auf Schotter zu weit innen anzufahren, kostete den vermeintlichen Sieg. Die Vorderachse nahm das Holz im wahrsten Sinne des Wortes krumm. Die Folge war ein Antriebsritzeln, dem die Zähne ausgingen Die Erkenntnis mit den anderen mithalten zu können, Bestzeiten innerhalb der Cupwertung zu fahren, waren eine kleine Entschädigung für die entgangenen Punkte.

Der Ford Escort Cup hat jedoch gegenüber anderen Pokalwertungen den Vorteil, daß hier Punkte und Geld für jede Sonderprüfung vergeben werden, so daß man auch bei einem Ausfall die Veranstaltung nicht abschreiben muß.

Nun stand jedoch der erste Junior-Team-Einsatz vor der Tür. Der Beifahrer von Franz fühlte sich bei den vorangegangenen DM-Läufen schon etwas überfordert, so daß ein Copilot für die Junior-Einsätze gesucht wurde. Liebend gerne wäre ich eingestiegen. Das Programm reizte mich schon sehr, jedoch ließ meine Zeit diese Vergnügen nicht zu, so daß ich mich mehr auf Telefonieren, Überlegen und Überzeugen von Beifahrer-Kollegen verlegte. Spontan fiel mir Battisto Cantonatti ein, der leider seinen Sessel neben Duez wegen der Heimkehr von Willi Lux verlor. Batti hatte jedoch andere Angebote und Pläne. Teamchef Matter hatte dann Hardy Michel als potentiellen Co schon fast an der Angel, jedoch Audi erweiterte das Programm für Ericsson. Für die Ypern fand sich dann letztendlich Egon Meurer aus Köln, Angestellter beim ADAC und eigentlich auch schon in Rallye-Rente. Der Egon hat jedoch ausreichend Erfahrung im Führen von jungen Heißspornen, so daß für mich diese Entscheidung als beste gesehen wird. In der Zeit neben Michael Werner mußte der Egon öfters aus dem Seitenfenster aussteigen oder das Fahrzeug aus dem Graben bergen. Nun die Ypern verlief für das neue Gespann rechts positiv. Ein dritter Platz in der Klasse mit einem Gruppe G Auto ist ein voller Erfolg. Ja, Gruppe G, weil Ford einfach noch nicht die nötigen Teile für den Turbo Escort in Gruppe A liefern kann.

Der Ausflug in den Hunsrück wurde wieder mit dem Stammbefahrer unternommen, wäre jedoch bald nicht zustande gekommen, da der Franz bei einem Krankenhausbesuch etwas

Blut sah, ohnmächtig wurde und umfiel, was den Besuch auf 10 Tage ausdehnte. So nach einer Gehirnerschütterung geschwächt, trat er zur härtesten Rallye in Deutschland an.

Wieder das gleiche Bild wie bei der Hesen. Favoriten vernichteten sich selbst frühzeitig, und der Franz geigte locker unter den ersten drei herum mit dem Vorsatz am zweiten Tag die Sau rauszulassen. Jedoch dazu kam es nicht, da ein Loch im Auspuff Feuer spie und die Bremsanlage lahmlegte. Bei der Reparatur wurde weitergezündelt und flutsch war die Karrenz im Eimer. Der zweite Ausfall gibt Zeit zum Denken, und es wurde entschieden sich für die 1000-Seen optimal vorzubereiten und dafür die Heidelberg nicht zu fahren.

Ein Problem steht jedoch noch im Raum. - Welcher Beifahrer hat für die "Deutschland-Rallye" Zeit?

Ich leider nicht

Christian Fellingner

Jetzt City-Turbo testen.

Renault 5 Alpine Turbo.
1.4 Liter-Motor, 79 kW (108 PS). Spitze 185 km/h.
Von 0 auf 100 km/h in 9,1 Sek. Kommen Sie zum Testen und gewinnen Sie einen von 6 Renault 5 Alpine Turbo Bundesweit. Beim Turbo-Testfest vom 1. bis 31. März.

Renault Turbo-Leasing:
DM 80,- mit Leasingrate bei DM 6.619,-
Anzahlung (ohne Überführung) 12 Monate
Leibzins und 20.000 km und einem
kalkulierten Restwert von DM 12.171,-
Ein Angebot der Renault Credit Bank.
Jetzt bei uns.

RENAULT

h. Wimmer
RENAULT-Verwertung
Luisenstraße 108 - 4000 von-Nienburg
Telefon (052) 67 00 20

GAUDIFAHRT ZUM SOMMERFEST 1985

Nachdem ich die ersten drei Gaudifahrten - damals noch nach Obing - ausgerichtet hatte, kam ich auf die glorreiche Idee, daß zukünftig der jeweilige Sieger die Fahrt des nächsten Jahres organisieren "durfte". Unser Vorsitzender hat nun als Steigerung der Auflagen mich auch noch verpflichtet, im Report über die Fahrt aus meiner Sicht zu berichten. Nachdem ich - wie die meisten - lieber dem Müßiggang nachgehe, war ich von dieser Auflage nicht begeistert aber in der ersten Euphorie nach dem Sieg sagte ich spontan zu und sitze jetzt da und überlege.

Wenn ich zurückdenke, muß ich eigentlich bei der Siegerehrung des Clubpokals 1984 beginnen. Damals hatte ich zusammen mit Wolfgang Kolb, Christian Fellingner und Fritz Gendlgruber gemeinsam gewonnen und nach dem Motto "Alter schützt vor Torheit nicht" mir fest vorgenommen, im Jahr 1985 alleine auf dem "Treppchen" zu stehen. Nachdem ich bei den vergangenen Gaudifahrten nie besonders gut abgeschnitten hatte, verbreitete ich natürlich Zweckpessimismus. Gleichzeitig ging ich aber - das gebe ich hier durchaus zu - noch nie mit soviel Ernst an die Gaudifahrt heran wie diesmal, was sich ja auszahlte. Zukünftig sollte aber wieder die Gaudi im Vordergrund stehen und nicht nur Ernsthaftigkeit zum Erfolg führen.

Nun zum einzelnen meine Eindrücke am 20. Juli: Die Idee mit der Tonbandsteuerung bei der Sonderaufgabe 1 fand ich sehr gut und mein Fahrer Fritz Gendlgruber schaffte mit 11 cm Abweichung eine sehr gute Leistung, die natürlich im Team bereits am Start das Selbstbewußtsein hob, vor allem, als Axel Naumann rund einen Meter entfernt vom Zielpunkt landete. Die Planung, welche der Isarbrücken wir anfahren würden, war gar nicht so einfach, wobei wir dann allerdings als alte Wortklaubler doch die richtige Lösung fanden. Den ersten Fehler hätten wir dann allerdings bereits beinahe beim islamischen Zentrum gehabt, da wir bei der islamischen Schule fast über das Hinweisschild auf das Zentrum gestolpert wären. Mit die größten Schwierigkeiten brachte dann allerdings die Identifizierung der Brücke an der B 471 ein, wobei wir mit deutscher Gründlichkeit sämtliche Wege, Unterführungen bzw. den Ortsplan von Ismaning erforschten. Das Auffinden der Schafweidlstraße brachte uns dann weitere 20 Minuten Zeitrückstand ein, wobei allerdings dann eben ein zweites Mal der Ortsplan von Ismaning herhalten mußte. Bei den Fragen zu dem Motorsportstadion im Raum Moosinning stolperten wir dann über meine eigenen guten Kenntnisse der Internas und des Auffassungsunterschiedes zum Ausrichter, wer nun im Birkenringstadion der Lokalmatador sei. Die kleinen Schleifen und Eckchen auf dem Weg zum Zwischenziel bargen für uns als Orientierungsoldies keine Schwierigkeiten in sich, waren aber sicher für einen Großteil der Teilnehmer zu spitzfindig.

Gleich die erste Frage im zweiten Fahrtabschnitt wegen des Beweises, daß 7 die Hälfte von 12 sei, konnten auch wir beiden Um-die-Ecke-Denker nicht befriedigend lösen, müssen aber anerkennend sagen, daß die Lösung korrekt zu erbringen gewesen wäre. Schwierigkeiten hatten wir auch noch mit der Kreuzung zwischen einer Schlange und einem Igel und trotz intimer Kenntnisse der Zoologie war es mir nicht möglich, hier der Lösung nahezukommen. Wir diskutierten im Auto von weiblichem Punker bis zu Reifenschäden verschiedene Möglichkeiten, wobei wir dann mit der Eintragung des Ausdruckes Reifenschaden prompt eine Niete zogen. Die Fragen nach dem Durchmesser der Sonne bzw. der Erde waren dann zwei weitere Nieten, wobei sich hier rächte, daß wir trotz ernsthaftem Angehen des Wettbewerbs kein Lexikon dabei hatten.

Abschließend möchte ich noch sehr positiv vermerken, daß die Bilder, wenn man auf der richtigen Strecke war, gut zu erkennen gewesen sind und die Fahrt sehr gewissenhaft und fehlerlos organisiert war. Für die Teilnehmer, die nicht, wie Fritz Gendlgruber und ich, über 20 Jahre an Orientierungsfahrten teilgenommen haben, war sicher die eine oder andere Schleife bzw. Parkplatzdurchquerung für eine Gaudifahrt etwas zu schwer und wir haben uns daher für das nächste Jahr vorgenommen, lustige Aufgaben in den Vordergrund zu stellen.

Raimund Thalmeir

ERGEBNIS DER GAUDIFAHRT NACH GANTENHAM 1985

5. Lauf zum Clubpokal 1985

1. Gandlgruber/Thalmair	844,5	Scud. München
2. Naumann 4 x	814,5	"
3. Hesse E + R + G + Verlaan	805	"
4. Brenner/Hesse Renate	788	"
5. Zschille	765,5	PMC
6. Naus	759	"
7. Härtl/Czerny	752,5	MSC Aubing
8. Wenz	746,5	Scud. München
9. Strasser	721	PMC
10. Sterr/Ondrusch	695,5	Scud. München
11. Krisam/Elberskirch	675	"
12. Geier H. + S.	646	"
13. Kaufhold 3 x	645	"
14. Konopirky	597	MSC Aubing
15. Berg	577,5	PMC
16. Senda	574	"
17. Roth	572	"
18. Aichinger	565	MSC Aubing
19. Brunner	557,5	PMC
20. Bachhuber	551,5	MSC Aubing
21. Euringer	550,5	Scud. München
22. Mitschke	527,5	PMC
23. Gerold 2 x	480,5	Scud. München
24. Rickert/Kramer	457,5	MSC Aubing
25. Scherer 2.x-	438	Scud. München
26. Rickert Manfred	395	MSC Aubing
27. Reiter	309	Scud. München
28. Apel/Lackner/Lackner	223	
29. Wimmer	183	Scud. München

	PMC ELDERSKIRCH 24.03.1985	SLALOM NACHEN 01.05.1985	GLEICHMÄßIGKEITEN RUN 06.06.1985	GESCHW. KREISTISCHART 06.06.1985	GAUDIFART 20.7.1985	GESAMTPUNKTE	
1. GEIER H.	21	19	24	25	18	107	
2. KRISAM M.	18	25	21	19	19	102	
3. GEROLD F.	19	24	16	24	15	98	
4. ELBERSKIRCH	18	20	23	16	19	96	
5. HESSE E.	25		23	23	23	94	
6. EURINGER C.	17	17	17	22	16	89	
7. KAUFHOLD J.		22	25	15	17	79	
8. GANDLGRÜBER F.	24		16	11	25	76	
9. NAUMANN R.	16		19	14	24	73	
10. THALMAIR R.	24	23			25	72	
11. EILERT B.	22		20	22		64	
12. SCHERER R.	20		16	12	14	62	
13. NAUMANN A.	16		13	9	24	62	
14. HESSE RAINER	25		3	10	23	61	
15. NAUMANN S.	16			19	24	59	
16. HESSE GUNDA	25			8	23	56	
17. WURMSEHER F.		21	12	22		55	
18. WENZ H.	23				21	44	
19. FELDMETER G.	3		18	17		38	
20. KRISAM M. Jr.	17	18				35	
21. KLEISINGER H.		16	3	13		32	
22. VERLAAN H.					23	23	
23. KOLB W.	21					21	
24. ONDRUSCH E.					20	20	
25. STORH R.					20	20	
26. REITER W.					13	13	



TOTALSTRESS BEIM "PRÄSI"



OPTIMALE ERGÄNZUNG
EINER SIEHT NICHT'S und EINER HÖRT NICHT'S



FRITZ GEROLD BESCHATTET SEINE CLUBPOKALGEGNER

HEIMLICH MIT DER KAMERA



HERBERT WENZ als 007 im EINSATZ

Am Anfang war der Sport – zumindest bei den meisten der frühen ADAC-Ortsclubs.

Hier das Wichtigste über genehmigungspflichtige Sportveranstaltungen.

Es gibt ADAC-Ortsclubs, die sind älter als der ADAC. Und in der Regel ist ihre Tradition eine sportliche: Kleine, lokale Clubs waren es um die Jahrhundertwende, die vornehmlich den Motorsport bestritten.

Die großen Sportveranstaltungen können heute nicht mehr alle von örtlichen Clubs bestritten werden. Aber immer noch wird eine beachtliche Zahl von Motorsport-Veranstaltungen auch von den ADAC-Ortsclubs ausgerichtet.

Sportgesetzlich »genehmigungspflichtige« Veranstaltungen

Wo der Sport ernsthaft betrieben wird, wo es also um Höchstleistungen, vor allem um Zeitwertungen in irgendeiner Form geht, ist eine Veranstaltung genehmigungspflichtig. Das heißt: das Rennen (oder was es sonst sein mag) muß bei den zuständigen Gremien oder deren Beauftragten angemeldet und genehmigt sein. Die zuständigen Gremien sind die ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland GmbH) und die OMK (Oberste Motorradsport-Kommission). Wichtig: Diese Dachverbände sind jedoch **n i c h t** die Ansprechpartner für die Ortsclubs. Der Weg führt vielmehr über die ADAC-Gaue.

Wann kann sich ein Ortsclub Motorsport leisten?

Gesellschaftliche Veranstaltungen, das ist bekannt, sind nur selten dazu angetan, die Vereinskasse zu füllen. Man hat Glück, wenn sie nichts kosten – oft muß man sich mit anderen Vereinen zusammentun, um seinen Saal vollzukriegen. (Ausnahmen von dieser Regel gibt's natürlich auch hier.) Sportveranstaltungen hingegen, so glaubt noch mancher, bringen Geld.

Aber entsprechend riskiert man auch einiges. Die Ausrichtung einer Rennsportveranstaltung ist zunächst mit ganz erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden. Dicke Unkosten bringen vor allem die Preisgelder, die Versicherungsprämien, die Aufwendungen für Organisation und Sicherheit sowie eventuell Startgelder für bekannte Namen, Profis und Halbprofis, die

... Vereicherer und
Sicherheit
kosten auch Geld

50 Sportwarte für
1 Rennen

Planung für
das Sportjahr

Bringt der Motor-
sport Geld in die
Vereinskassen?

Unkostenfaktor:
Startgelder, Preis-
gelder für Asse ...

nicht zum puren Vergnügen starten, auf die man aber auch nicht verzichten kann, wenn die Veranstaltung zugkräftig sein und Zuschaueranliegen an die Kassen locken soll. Wenn man jedoch Pech hat, schließt auch ein attraktives Rennen mit beachtlichem Verlust – weil einem zum Beispiel das Wetter einen Strich durch die Rechnung machte.

Mit der finanziellen Potenz eines Clubs allein ist es im Übrigen nicht getan – es müssen auch genügend viele (und engagierte!) Leute im Club sein. Schon ein Bergrennen von mittlerer Länge erfordert mindestens 50 Sportwarte – die man haben oder gegebenenfalls bei Nachbarclubs ausleihen muß.

Wichtig: die sorgfältige Planung

Wenn ein Ortsclub sportliche Ambitionen hat, so plant er in aller Regel mindestens für 1 Jahr im Voraus und stellt die Weichen bei der Vorjahrs-Hauptversammlung. Man tut gut daran, schon für diese Gelegenheit ein ausführliches Sportprogramm vorzulegen. Hier die allerwichtigsten Punkte:

- Bei der Sportabteilung des zuständigen Gaues müssen Terminanmeldungen vorliegen:

Mitte November für Veranstaltungen, die ein internationales Prädikat für das übernächste Jahr beantragen;

Mitte Juni für Veranstaltungen, die ein nationales Prädikat für das nächste Jahr beantragen
und
für Veranstaltungen, die international durchgeführt werden und in den internationalen Kalender eingetragen werden sollen;

Mitte September für Veranstaltungen, die national durchgeführt (bei der ONS international reserviert) werden sollen
und
für Veranstaltungen mit einem ONS-Mobil-Meisterschafts-Prädikat (früher: "Clubsport");

Mitte Dezember für touristische Sportveranstaltungen wie Findigkeitsfahrten, Bildersuchfahrten, Zielfahrten, Heimfahrten des nächsten Jahres.

Für die Jugendsporttermine ist die Handhabung in den einzelnen Gaue unterschiedlich und muß dort erfragt werden.

- Ausschreibung: sie bedarf unbedingt der frühzeitigen Vorlage und Genehmigung.
- Termin: den schlägt der Ortsclub mit zwei Ausweichterminen vor. Die endgültige Abstimmung erfolgt in Absprache mit dem Gau.

- Strecke: sie wird vom Ortsclub in eigener Regie festgelegt und "besorgt":
- Behördliche Erlaubnis: Mit der Genehmigung durch die Sportinstanz ist es natürlich nicht getan. Je nachdem, über welche Bereiche die Strecke führen soll, sind Gemeinde-, Kreis- und Provinzialbehörden, in Sonderfällen auch die zuständigen Ministerien einer Landesregierung schriftlich (unter Beifügung aller Unterlagen) um Erlaubnis zu bitten. Zusätzlich müssen Polizeibehörden, Straßenbauämter, Forstbehörden und je nach Umständen weitere Institutionen angehört werden. Auch hierfür ist der Veranstalter allein zuständig.
- Parkplätze: Der Veranstalter muß ferner die Frage der Parkplätze für die Zuschauer regeln.
- Werbung: das heißt meist, daß es Plakate zu drucken gilt. Zur Minderung der eigenen Kosten ist es zulässig, auf den Ankündigungsplakaten Werbung für Firmen, die dazu bereit sind, zu betreiben. Werbung im politischen, religiösen und soziologischen Bereich sowie anstößige Reklame verbieten sich von selbst.
- Presse: Natürlich muß auch ein Terminplan für die Benachrichtigung aller einschlägigen Presseorgane, insbesondere der örtlichen Tageszeitungen, aufgestellt werden. Sofern die Veranstaltung auch für überörtliche Zeitungen interessant genug erscheint, sollte der Pressereferent des zuständigen ADAC-Gaues eingeschaltet werden.
- Versicherung: Für Zuschauer, Fahrer, Sportwarte und meist auch noch vieles andere müssen Versicherungen abgeschlossen werden. Im "Gothaer Paket" (dem vom Gesamt-ADAC mit der Gothaer Allg. Vers. AG abgeschlossenen Sportversicherungsvertrag) sind alle einschlägigen Versicherungen und Prämien nachzulesen. Die jährlich aktuelle Prämientabelle, in der alles drinsteht, erhält jeder Ortsclub über die Gau-Sportabteilung. Sie berät auch darüber, welche Versicherungen unbedingt abgeschlossen werden müssen und welche zusätzlich anzuraten sind. Das hängt nämlich ganz von den Einzelheiten der jeweiligen Veranstaltung und der Ausschreibung ab.
- Das technische Drum und Dran: dazu gehören Lautsprecher und Telefon, Sprechfunk, Zeitnahme, Arzt- und Sanitätseinrichtungen, Feuerwehr, zusätzliche Lösch- und Streumittel, Abschleppwagen, Absperrrungen, Sicherung der Zuschauer durch Schaumstoff und Strohballen, Sicherheitszäune, Schaffung von Sperrzonen, Beschilderung und Hinweistafeln, Bahelftribünen, Toiletten, Wasserversorgung - um nur das Wichtigste zu nennen. Hierzu sind - neben den ortsansässigen einschlägigen Firmen - anzusprechen: Rotes Kreuz, Malteser, Johanner, Polizei und Bundeswehr, THW; in all diesen Fra-

Der Ortsclub kümmert sich um Strecke und Termin und auch um den "Behördenkran"

Parkplatzbeschaffung durch den Ortsclub

Rennsport-Plakate für Firmenwerbung?

Presse: siehe auch unser Kapitel "Sollen Ortsclubs von sich reden machen?"

Versicherungen: siehe "Gothaer Paket"

Vom Lautsprecher bis zur Feuerwehr: Hilft die Bundeswehr? Hilft der Gau?

Kartenverkauf Kartenkontrolle

Von Jahr zu Jahr wichtiger: Rücksicht auf die Erfordernisse des Umweltschutzes

Sich nicht Übernehmen!

gen steht die Gau-Sportabteilung helfend und beratend zur Seite.

- Eintrittskarten: Die Karten wollen gedruckt und vor allem verkauft sein; und - was noch wichtiger ist - das muß alles vor und erst recht während der Veranstaltung gebührend kontrolliert werden. Je nach den Verhältnissen wird der Veranstalter dies selber mit fleißigen und ehrenamtlichen Helfern besorgen. Es gibt aber auch Firmen, die das übernehmen, gegen entsprechende Umsatzprovision, versteht sich.
- Ein sehr wichtiger Gesichtspunkt hat in den letzten Jahren mehr und mehr an Bedeutung gewonnen und darf keineswegs lässig übergangen werden: der Umweltschutz! Die Öffentlichkeit ist heute nicht nur in Sachen "Lärmbelästigung" sehr hellhörig geworden. Wenn man sich vor Augen hält, daß alle sportlichen Veranstaltungen (unter anderem) für den ADAC werben (und ihn nicht womöglich in Mißkredit bringen sollen), leuchtet ein, wie wichtig dieser Gesichtspunkt vor allem bei der Streckenplanung ist.

Das alles sind, wie gesagt, nur die allerwichtigsten Gesichtspunkte für eine genehmigungspflichtige Motorsport-Veranstaltung. Deshalb: bei der Planung kritisch das (personelle, finanzielle und organisatorische) Vermögen des Ortsclubs prüfen. Oft gilt auch hier: weniger ist mehr.

Karl Sterr

Garten- und Landschaftsbau

Planung und Gestaltung von Neuanlagen

Überarbeiten bestehender Gärten



Pflege Ihres Gartens über das ganze Jahr

Zierteichbau

Karl Sterr Josef-Steinbacher-Weg 8 München 60 Tel.: 875111



WERDEN SIE MITGLIED BEI SCUDERIA MCHN.

Hiermit beantrage ich die Aufnahme in den
Motorsportclub Scuderia München e.V. im
ADAC

Name ----- Vorname ----- Tel. -----

Str. ----- Plz. ----- Ort -----

Geb. ----- Dat. ----- ADAC Mitgl. Nr. -----

Mitgliedsbeitrag /Jahr: DM 60.-

Aufnahmegebühr: DM 30.-

Ort ----- Dat. ----- Unterschr. -----



1. Freyunger ADAC-Volksfest-Rallye 200



Nachdem Rallyes in unseren Breiten aufgrund von Genehmigungsauflagen bzw. Umweltschutzverordnungen immer rarer angesiedelt sind, muß man schon einen langen Anfahrtsweg in Kauf nehmen, um ein paar Kilometer Schotter im Drift unter die Räder nehmen zu dürfen.

Freyung, tiefster Bayerischer Wald, war unser angesteuertes Ziel, doch gute 200 km Landstraße - einfache Strecke - und das mit Hänger.

73 Startende hier im hintersten Winkel von Deutschland zeigen, daß die Rallyefahrer förmlich nach "Wettbewerb" gieren. Obwohl nur als 200er Rallye angesagt, mit den obligatorischen 30 km Sonderprüfung, kamen sogar einige Gäste aus dem benachbarten Österreich. An der Spitze ein uns alt bekanntes Wettbewerbsauto, nämlich Walter Smoley's Ex-BDA, den sich der Mattseer Max Lampelmaier zugelegt hat. Ich nehme es gleich vorweg, er gewann mit 23 sec. Vorsprung, nie gefährdet, die 1. Freyunger Rallye 200.

Die Fahrt setzte sich aus 6, ausschließlich auf Schotter gefahrenen Sonderprüfungen, zusammen. 4 davon wurden als Rundkurse auf Militärgelände ausgetragen, 2 waren Sprintprüfungen, die trotz der 70 vor uns darüber gefahrenen Autos noch gute Zeiten zu ließen.

Da wir schon lange keine 200er mehr gefahren sind, fuhr uns auch gleich die Konkurrenz mächtig um die Ohren, und als unsere Zeiten besser wurden, war auch schon die Veranstaltung zu Ende.

Trotzdem muß man den Hinterwäldlern als Veranstalter ein Kompliment machen; denn obwohl es ihre 1. Rallye 200 war, klappte alles sehr gut.

Am Ende waren wir mit dem 12. im Gesamt eigentlich recht zufrieden, so konnten wir den Escort ohne Blessuren wieder aufladen und die 3-stündige Heimfahrt antreten.

Familie Naumann

1/6 RENNEN ?

Wissen Sie, was das ist?

Ganz einfach: Wenn ein 24-Stunden-Rennen nach 4 Stunden zu Ende ist.

Hierzu das Rezept: Die Scuderianer verfügen über einen kleinen Kreis vom harten Kern der Nürburgring-Liebhaber; früher war man ganz vernarrt in 22,8 km, heute müssen es schon 25,4 km sein; denn ganz ohne die feinen Mascherl des neuen Rings geht die Chose nicht.

1984 hatte man sämtliche Höhen und noch mehr Tiefen eines solchen Rennens genießen dürfen; wobei Ankommen schon ein Höhepunkt ist, und die Tiefen meistens nicht mehr zählbar sind.

Dieses Jahr nahmen Peter Schöller auf Alfasud mit Dieter Kuppi sowie Rainer Scherer und Herbert Göpfert auf BMW 323i, Gruppe A, den Kampf auf. Wobei angemerkt werden muß, daß für letzteres Team das Training und die Abnahme schon eine ganz beträchtliche Hürde darstellte. Unterschriften fehlten auf der Nennung, Führerscheine waren nicht greifbar, Wagenpaß zwar ausgefüllt, aber Unterschrift keine vorhanden. "Gott sei Dank", haben wir Bayern immer mit Nachsicht zu rechnen, so daß diese Klippen auch schlußendlich gemeistert werden konnten. Aber das Fahrzeug mußte erst umgebaut werden bzw. die Unfallfolgen - ein vorhergegangener Ausflug am Schwedenkreuz - noch vollends kaschiert werden. Dafür war das Auto aber dann besser zu erkennen.

"Timekeeping" war für Jürgen Elberskirch vorgesehen. Zeiten und "rolling"-Managements sollten dann wieder von mir durchgeführt werden; mit dem Vorteil, daß man dieses Mal glaubte, den Tankinhalt zu kennen. Damit wäre ein Ausrechnen der Rundenzahl pro Tankstopp schon möglich gewesen.

Das Training, für Frühaufsteher angesetzt, begann gleich mit einem Knall, den aber nur Herbert Göpfert gehört haben konnte, denn das untere Radlager gab rechts seinen Geist auf. So dauerte die erste Runde schon 23 Minuten, und endloses Warten bis der Wagen in der Box stand. Also zum 2. Training neues Radlager eingebaut, das erst dank Hilfe des Münchner Recaro-Vertreter, Herrn Behnke, von einem Händler in Cochem geholt wurde.

Zur Folge hatte dieser Ausflug, daß wir erst 20 Minuten nach Beginn des 2. Trainings zum Fahren kamen. Bei einer Gesamtdauer von 90 Minuten war der Streß schon wieder soweit gediehen, daß ein Fahrer die Qualifikationsrunden nicht

erfüllen konnte. Zweite Frage war natürlich, ob der Achstunnel nicht etwas abbekommen hatte, und das neue Radlager nicht schon wieder am Eingehen war.

Vorsorglich bestellte man also bei BMW in München noch einmal für hinten rechts die Innereien einer Halbachse, die per BMW-Servicemobil angeliefert werden sollten. Nur wann?

So ließ man dann ganz gemächlich das Rennen angehen, nach dem Motto: Gewinnt das BMW-Servicemobil 524 td. oder der defekte Achstunnel?

Beim eigentlichen Rennen machten nach dem Start die Trainingsschnellsten Felder auf BMW 635 CSi, Klaus Niedzwietz auf dem Gilsen Kölsch Capri und Harlad Grohs auf dem Ex-Winkelhock-Linder 323i des Penthouse MC +Car Chic Teams die Jagd unter sich aus als gälte es nach einer Stunde im Ziel zu sein. Die 16-Ventiler mit dem guten Stern hielten sich vornehm zurück, fehlen ihnen doch 1 1/2 Zoll an Felgenbreite, die sie in ihren eigenen Windkanaltaillen nicht unterbringen. Auch daran sollte man denken, wenn man ein Auto anbietet, das für den Sport geeignet ist. Aus diesem Terzett verabschiedete sich Harlad Grohs, nachdem er schon zum zweitenmal die Fuel-Tafel gezeigt bekam und nicht mehr bei Start und Ziel vorbeikam. Aha! Benzinmangel! Denkste Batteriekabel abgefallen im Kesselchen. Nur Nippel Grohs hatte wegen der lästigen Quakerei im Funkverkehr seinen alten Helm dabei und konnte sich ohne Unterstützung des Äthers auf die Fehlerquellensuche machen. Die Suche nach der versteckten Batterie ließ ihn auf den 101. Platz zurückfallen. Peinlich allerdings, daß beim Betanken dann der Sprit locker noch für 2 Runden gereicht hätte.

Beim Scuderia-BMW behielt die defekte Hinterachse die Oberhand, und der 323i stand schon seit der 6. Runde in der Box und wartete. Wartete auf das Servicemobil aus Koblenz. Die Herren trudelten mit 20-minütiger Verspätung hinter dem Defektteufel einher. Tabellenstand nur 2. Plätze hinter Grohs/Hamann.

Dann ging's wieder weiter: Herbert Göpfert fuhr seinen Turn bis zum Ende der 3. Stunde fertig und übergab, nachdem er noch einmal wegen einer herausgesprungenen Gummimuffe des vorderen Querstabilisators die Boxen aufgesucht hatte, an seinen Co-Piloten, unseren heiteren Triathleten, Rainer Scherer. Bei einsetzendem Regen, besonders auf dem aktuellen Grand-Prix-Kurs, war seine 4. Runde mit 12.11 Minuten schon locker schnell; nachdem er sich beim Eingewöhnen in den ersten Runden von 11.48,00 Minuten 2-sekundenweise auf 11.42 Minuten heruntergehängt hatte. Ahnungshalber habe

ich zum Jürgen gesagt, daß er seine Boxentafel einpacken könne. Nachdem wir schon wieder an 79. Stelle waren und immer noch nur 2 Plätze hinter unseren Hauptkonkurrenten lagen, dauerte dann die folgende Runde bis zur 24. Minute, als es aus dem Lautsprecher schallte, daß ein Teammitglied sich bei der Rennleitung bitte doch melden möchte.

Damit durfte der Heigo bemalte 323i nicht einmal mehr sein verdientes Gnadenbrot essen, denn nach Leitplanken-Fing-Pong auf der Döttinger-Höhe bei der Antoniusbuche sah er schon arg zerknittert aus. Wo man sich doch geschworen hatte in diese Schüssel kein Geld mehr zu stecken, wurde der Platz für neue Überlegungen ziemlich abrupt frei. Ein BMW M 3 muß her. Aber was machen wir dann 1986 beim 24-Stunden-Rennen?

Martin Krisam

PETER SCHÖLLER

BÜROMASCHINEN
BÜROMÖBEL
DATENTECHNIK
MEISTERBETRIEB

SCHWEDENSTEINSTRASSE 3
8000 MÜNCHEN 82
TELEFON 089/4300 430

Die Allrad-Familie erwartet Sie!

LIBERO



TURISMO



JUSTY



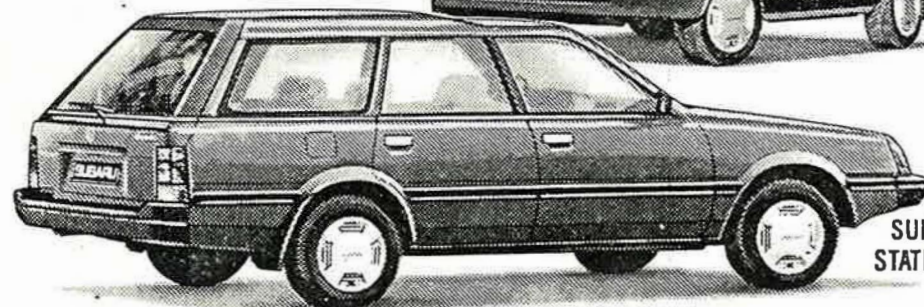
STATION



SEDAN



SUPER-STATION



Zuschaltbarer Allrad-Antrieb in allen Modellen. 1000 bis 1800 Kubik, bleifrei.

SUBARU

Kommen Sie jetzt zur Probefahrt!

Auto Drewke
Kreuzstr. 2ad B471 8082 Grafrath Tel.08144/352

Motorsport

Rallye-Nachwuchs

Deutsches Junior-Rallye-Team perfekt

Vier Einsätze noch in diesem Jahr

Vielversprechende Nachwuchs-Talente im deutschen Rallyesport haben jetzt die Chance, sich erste internationale Sporen zu verdienen. Das vom ADAC und dem Rallye-Club von Deutschland (RGvD) im November 1984 initiierte Deutsche Junior-Rallye-Team ist perfekt und noch in diesem Jahr stehen zwei Europa- und zwei Weltmeisterschaftsläufe auf dem Programm. Premiere ist für die drei Teams mit Franz Aman, (27) aus Tulling bei Rosenheim, Wolfgang Boller, (27) aus Langgöns bei Gießen und Gustav Edelhoff, (24) aus Iserlohn bei der Ypern-Rallye (28. bis 30. Juni) in Belgien. Anschließend folgen Starts bei der 1000-Seen (21. bis 25. August) in Finnland, bei der ADAC-Rallye Deutschland (5. bis 8. September) und bei der RAC (23. bis 28.11.) in England.

Die Fahrer wurden von einem Gremium des ADAC und des RCvD ausgewählt, ursprünglich hatten sich über drei Dutzend Rallye-Piloten um die drei Team-Plätze beworben. Die Nachwuchs-Cracks müssen ihre Fahrzeuge samt Service-Mannschaft selbst stellen, die übrigen Kosten werden von ADAC, RCvD und Sponsoren finanziert. Team-Manager ist der im Rallyesport seit Jahren stark engagierte Graben-Neudorfer Industrielle Winfried Matter.

Der Bayer Franz Aman ist von Beruf Kfz-Meister und steuert einen Ford Escort RS Turbo, der ab 1. Juni 1985 in der Gruppe A homologiert ist. Er hat vor fünf Jahren mit Slalom-Sport begonnen. 1983 absolvierte er die ADAC-Rallye-Schule, wo er als Top-Talent unter die besten zehn eingestuft wurde. Ebenfalls einen Ford Escort pilotiert der Maschinenbau-Student Gustav Edelhoff, der seit 1978 aktiv Rallyes fährt und wie Aman die ADAC-Rallyeschule als Top-Talent abgeschlossen hat. Der 27-jährige Unternehmer Wolfgang Boller schließlich betreibt seit 1973 Motorsport, hat mit Moto-Cross begonnen, wechselte dann ins Rundstreckenlager (1982 Sieger in der Deutschen Rennsport-Trophäe) und fährt seit 1983 Rallye. Er bringt einen Toyota Corolla Gruppe A an den Start.

In anderen Ländern wird der Rallye-Nachwuchs schon seit Jahren über Junior-Teams erfolgreich gefördert. Italien hat immerhin so bekannte Namen wie Massimo Biasion oder Michele Cinotto hervorgebracht, Schweden Mikael Ericsson, Finnland Juha Kankkunen und England Malcom Wilson.

Südbayerns aktiver Zubehörhändler

auto sport scherer

macht Ihr Auto zum Sportgerät!

Die Siegerreifen der Slalomprofis



Kieberts

155/70-13
165/70-13
175/70-13
205/70-13

Jetzt
bis
1986
freigegeben!

Preise
auf
Anfrage.

Hosenträger
SABELT rot
DM 78,-
LICO Fahrerschuhe
DM 218,-
NOMEX
Fahrerhandschuhe
ab DM 78,-

Das ASS,

wenn es um die Ausrüstung Ihres Autos für Motorsport geht

auto sport scherer

Amplfingstr. 35 · 8000 München 80
Telefon 0 89/40 31 34