



Preise für Sportfahrer

Überrollbügel	ab 165,-
Hosenträgergurte	ab 58,-
VDO Tripmaster	199,-
Marshall Breit 200 ø	49,50
Cibiè Super Oskar Weit	53,50
Gegensprechanlage	240,-
	u. MWSt.

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder,
Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-
Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer • münchen
Humboldtstraße 30 • Tel. 653684
Ampfingstraße 35 • Tel. 403134

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

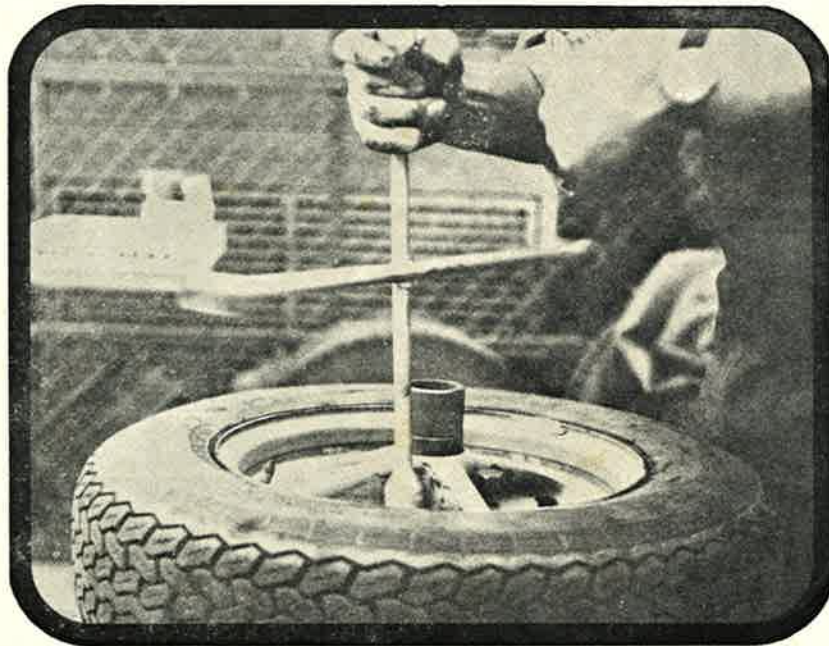
scuderia report



24

7.73

Die Qualifizierten



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

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

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

Juli '73

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, seit etwas mehr als einem Jahr unter Scuderias Flagge unterwegs, damals echter Nachwuchs, heute, die Lizenzantragsberechtigung längst beisammen, zählen sie zu den Favoriten um Klasse und Gesamt. Fast unauffällig haben sie sich nach vorne gefahren, unser Team Wolfgang Kolb und Johanna Sterr. Das Titelbild zeigt sie bei der Internationalen Rudolf-Diesel-Rallye im Juni 1973, bei der sie Klassensieger, bester Tourenwagen und zweiter im Gesamtklassement wurden. „Unauffällig“ nach vorne gefahren haben sie sich vielleicht deshalb, weil sie bis jetzt jegliches Spektakulum wie Ausritte oder zerstörte Autos vermieden haben. Erfreulich also, wenn von den schnellen Leuten auch mal jemand beweist, daß er es richtig verstanden hat, daß Rallyesport in erster Linie Zuverlässigkeitssport ist.

Die erste Hälfte der Saison 1973 ist vorüber, die große Pause, die Dauerheizer sagen natürlich Flaute, steht bevor, ehe es in die zweite Hälfte der heißen Saison geht. Und wenn Sie gar nicht wissen, wie Sie diese Pause überbrücken sollen, dann kommen Sie am 21. Juli zum Sommernachtsfest der Scuderia, eine heiß-feucht-fröhliche Veranstaltung, so hofft es wenigstens

Ihr

SCUDERIA REPORT

Wolfgang Kolb Heidi Sterr

TERMIN | KALENDER

genehmigungspflichtig

28. 7. 1. ADAC-Pichelsteiner-Rallye
29. 7. ACI-Slalom
4./5. 8. IV. ADAC-Rallye Barbarossa
1. 9. ADAC-Lechtaler Berg- und Seefahrt

nicht genehmigungspflichtig

21. 7. Super 8, Markt Schwaben, Orientierungsfahrt
21. 7. 2. Pfiffigkeitsfahrt, Scuderia München
29. 7. Slalom, MC Ingolstadt
19. 8. Turnier, nach Berchtesgaden
26. 8. Geschicklichkeitscross, Scuderia München
26. 8. Slalom, Rallyegemeinschaft Rosenheim

16. 6. 73 1. ADAC Zuverlässigkeitsfahrt Deggendorf

Appel E. / Wutz E.	Opel Ascona 19 SR	Gold	2. Kl.	7. Ges.
Wenz H. / Garhamer A.	BMW 2002 ti	Silber	5. Kl.	

16./17. 6. 73 Int. AvD Rudolf-Diesel-Rallye

Kolb W. / Sterr J.	Opel Ascona 19 SR	Gold	KS	2. Ges.
Puschner M. / Conrad R.	Opel Commodore	Gold	KS	8. Ges.
Kaufhold J. / Schucan R.	Opel Ascona 16 SR	Gold	KS	
Herrmann W. / Dr. Herrmann Chr.	VW 1303 S	Gold	2. Kl.	6. Ges.
Krisam M. / Stroppe GW	Ford Escort 1300	Gold	2. Kl.	
Naumann A. / Naumann S.	Fiat 128 C	Gold	2. Kl.	
Dr. Krieglsteiner P. / Wurmstätter A.	Opel Ascona 16 SR	Gold	3. Kl.	
(Dick) / Thalmair R.	Lancia	Silber	2. Kl.	
Ritter H. / (Fischer)	Fiat 128 C	Silber	4. Kl.	
Kollin N. / (Bezdek)	BMW 2002 ti	Silber	6. Kl.	
(Ondrusch) / Sterr K.	Opel Kadett 1100	Silber	4. Kl.	
Busch W. / (Bombach)	Opel Kadett 1100	Bronce	5. Kl.	
(Kolb) / Schöller P.	Opel Ascona 16	Bronce	9. Kl.	
Rieger / (Mitterer)	BMW 1602	Erinnerung	10. Kl.	
Smolej W. / Scholz H.	BMW 2002 ti	ausgefallen		
Freisler J. / Fellingner Ch.	BMW 2002 ti	ausgefallen		
Seegerer U. / Scherer R.	Opel Ascona 19 SR	ausgefallen		
Humpert KH / Eilert B.	Ford Escort 1300	ausgefallen		

22.-24. 6. 73 Int. ADAC-Ries-Rallye

Smolej W. / Schucan R.	BMW 2002 ti	Gold	KS	GS
Dr. Krieglsteiner P. / (Wach)	Opel Ascona 16 SR	Gold	KS	7. Ges.
Naumann A. / Naumann S.	Fiat 128 C	Silber	2. Kl.	

was ist,

(BRM Ausweis)

was war,

(Jeschelnig) / Wurmmanstätter A.
Appel E. / Eilert B.
Busch W. / (Bombard)
(Remele) / Thalmair R.
Gerber KH / Wutz G.
Hesse E. / Verlaan G.

Peugeot 304 S
Opel Ascona 19 SR
Opel Kadett 1100
Opel Kadett 1100
BMW 2800
Simca Rallye 2

Silber 3. Kl.
Silber 4. Kl.
Bronce 4. Kl.
Bronce 5. Kl.
ausgefallen
ausgefallen

23.-24. 6. 73 Hochwald-Rallye

Humpert KH / Stroppe GW	Ford Escort 1300	Gold	2. Kl.
-------------------------	------------------	------	--------

23./24. 6. 73 ADAC-Slalom Dachau

Scherer R.	Opel Ascona 19 SR	4. Kl.
------------	-------------------	--------

30. 6. 73 1. ADAC-Slalom Regen

Loibl E.	Fiat 128	2. Kl.
----------	----------	--------

30. 6. 73 1. ADAC-Ostallgäu-Mini-Rallye

(Sagerer) / Schucan R.	Opel Ascona 16 SR	Gold	2. Kl.	4. Ges.
Appel E. / Fellingner Chr.	Opel Ascona 19 SR	Silber	3. Kl.	9. Ges.
Naumann S. / Wutz E.	Fiat 128 C	Silber	3. Kl.	

30. 6.-1. 7. 73 Rallye Alpi Orientali

Herrmann W. / Dr. Herrmann Chr.	VW 1303	2. Kl.
(Oliv) / Thalmair R.	BMW 2002 ti	5. Kl.

30. 6.-1. 7. 73 Int. ADAC-Rallye Vorderpfalz

Smolej W. / Scholz H.	BMW 2002 ti	Gold	4. Kl.	11. G.
Kaufhold J. / Verlaan G.	Opel Ascona 16 SR	Gold	2. Kl.	
Freisler J. / Eilert B.	BMW 2002 ti	Silber	3. Kl.	
Humpert KH / Stroppe GW	Ford Escort 1300	Silber	3. Kl.	
Puscher M. / Conrad R.	Opel Commodore	Silber	3. Kl.	
Kollin N. / (Bezdek)	BMW 2002 ti	Bronce	15. Kl.	

7./8. 7. 73 2. Int. Hunsrück-Rallye

Kaufhold J. / Eilert B.	Opel Ascona 16 SR	Gold	KS	4. G.
(Sagerer) / Geier H.	Opel Ascona 16 SR	Gold	4. Kl.	
Ritter H. / Verlaan G.	Fiat 128 Coupe	Gold	5. Kl.	
Humpert KH / Struppe G.	Ford Escort 1300	Silber	2. Kl.	
Naumann A. / Naumann S.	Fiat 128 Coupe	Silber	4. Kl.	
Dadlhuber G. / Krisam M.	Ford Escort 1300	Bronce	18. Kl.	
(Remele) / Wutz E.	Opel Kadett 1100	Bronce	8. Kl.	
Puschner B. / Conrad R.	Opel Commodore GS	ausgefallen		
Kollin N. / (Bezdek)	BMW 2002 ti	ausgefallen		
Freisler J. / Schucan R.	BMW 2002	ausgefallen		
Appel E. / Thalmair	Opel Ascona 19 SR	ausgefallen		
Scherer R. / Bengestrategie JP.	BMW 1602	ausgefallen		
Busch W. / Fellingner Chr.	Opel Kadett 1100	ausgefallen		

7./8. 7. 73 Rallye Amberg

Hesse E. / Höfner H.	Simca Rallye 2	Bronce
----------------------	----------------	--------



Preise für Sportfahrer

Überrollbügel	ab 165,-
Hosenträgergurte	ab 58,-
VDO Tripmaster	199,-
Marshall Breit 200 ø	49,50
Cibiè Super Oskar Weit	53,50
Gegensprechanlage	240,-
u. MWSt.	

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder,
Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-
Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer · münchen
Ampfingstraße 35 · Tel. 403134

Die kleine Meisterschaft

5. Lauf

1. ADAC Zuverlässigkeitsfahrt Deggendorf am 16. 6. 1973

Nur zwei der zehn in der kleinen Gaumeisterschaft führenden Fahrer konnten in Deggendorf ihr Punktkonto verbessern. Vier Teams fielen aus bzw. wurden nicht gewertet. Vier weitere Fahrer ersparten sich den Ärger über Veranstalter bzw. Teilnehmer und verzichteten auf den Start. Die Entscheidung fiel auf drei Spezialtappen für den Fahrer und einer Orientierungsetappe (Topokopie) für den Beifahrer. Im Gegensatz zu den Spezialtappen, die ohne Belästigung der Anwohner und Ausflügler durchgeführt wurden, mußte durch die 32 km lange OE, die am frühen Samstag Abend vorwiegend auf Sandstraßen durch 21 Ortschaften führte, bei der Bevölkerung der Eindruck entstehen, daß sie um diese Zeit auf den Straßen nichts zu suchen hätten. Nach dem Motto „Je kürzer die Rallye desto später die Siegerehrung“ wurde um 3.50 Uhr das endgültige Ergebnis bekanntgegeben.

Kritik:

- + Die Spezialtappen wurden auf gesperrten Straßen gefahren (bei Fahreretappen

sollte dies, sofern sie am Tage gefahren werden, eine Selbstverständlichkeit sein)!

— Die vielen Ortsdurchfahrten auf der OE.

6. Lauf

1. ADAC Ostallgäu-Rallye des AMC Unterthinning am 30. 6. 1973

Nur noch 41 Fahrzeuge starteten in Kaufbeuren, da immer mehr Fahrer erkennen, daß der Aufwand an Zeit und Geld für eine 200 km Rallye in keinem Verhältnis zu dem steht was die Veranstalter den Teilnehmern bieten.

180 km Streckenbuch (= Spazierfahrt) und 7 Mini-Spezialtappen von insgesamt 30 km Länge sind nicht geeignet Fahrer und Beifahrer „Aufleben“ zu lassen. Vor allem dann nicht, wenn sich die Teilnehmer auf den Spezialtappen mit Traktoren und Sensen schwingenden Bauern herumschlagen müssen. Eine gezielte Information der Bevölkerung könnte solche Vorfälle vermeiden helfen und zu einer positiveren Einstellung, vielleicht sogar zu Interesse gegenüber unserem Sport führen.

E. Wutz

Stand nach 6 Läufen:

Resch / Tisowsky	Schongau	48 Punkte
Jeschelnig / Zech	SFG Trostberg	48 Punkte
Appel	Scud. München	45 Punkte
Pest	AC Bavaria	43 Punkte
Burig / Rauchfuß	Mindelheim	42 Punkte
Thomas / Gerold	Oberammergau	41 Punkte

Den genauen Stand der Südbayer. Rallye Gau Meisterschaft können wir erst nach Erhalt der Ergebnisliste der Ries Rallye ermitteln.

Wurmannstätter A.	SFG Trostberg	53 Punkte
Rothfuß H.	SFG Trostberg	51 Punkte
Jeschelnig	SFG Trostberg	44 Punkte

Rallei gefahren

Spitzenrallei (1)
Waldrallei (2)
Meisterschaftsrallei (3)

1. Rudolf-Diesel-Rallye

Der Sonne entgegen
Ein Lichtschocker von Art Grunwald

Der ASC rief zur Rallye auf Schotter, und alles was Schotter liebt, kam. Sehr stark waren Knorr/Pitz, Waldner/Grimm, Fischer a. Coburg/Leinberger, Schmitt/Langlotz, einzuschätzen, die auch vom sachverständigen Veranstalter neben der oberbayerischen Schotterprominenz gesetzt wurden.

Etliche Scuderia-Teams rollten am Samstag dann durch die Abnahme am Holliday-Inn. So ca. 50 Leuten incl. Service und Zuschauer, die aber auch vorbildlichen Service leisteten (Wimmer mit Kühlerhilfe bei Humpert) waren also dabei.

Und wir wurden nicht enttäuscht. Art Grunwald verfaßte ein Gebetbuch, gab die kopierte Strecke dazu, fand selektive Zeiten für geplante 17 FE's die dann OE's wurden, wo lag der Unterschied. Am Quirl mußte hart gearbeitet werden und die Copiloten durften sich keine Fehler erlauben. Daß Art Grunwald bei seinen Symbolen etwas freie Grafik zum Anheizen der Stimmung in den Fahrzeugen verwandte, mußte als erster Happy-Freisler feststellen. Happy hatte die ganze Woche so etwas trainiert, die Brücke beim Training war aber breiter, da stand er dann in der ersten Kurve der Rallye und sah noch manchen anderen ausreiten und stapeln.

Art Grunwald ist ein Fahrer, man merkte es die ganze Zeit, an der Kunst (art) wie er seine SK stellte. Daß der Funktionär sich dann woanders hinstellt, ist nicht seine Schuld, und dann dort ausgerechnet auch noch einer schwer gegen die Bäume knallt. Der hat sicher noch nie etwas von Fluchtlinie gehört und außerdem wollte er wahrscheinlich ein neues Auto, da er das andere für den Teilnehmer gefährlich, geparkt hat. Sonst waren alle Funktionäre Spitze — vielen Dank für die saubere Stemperei. Die ersten steigerten sich dann im Ausreiten, lagen auf der Seite, auf dem Dach, im Graben, am Baum. Hesse zeigte in Jansenmanier seinen Simca-Ausfall an. Stellt er sich doch nicht mit-

ten in einen Schotterweg, abschüssig aus dem Wald. Es war sehr knapp an ihm vorbeizukommen, und in der Wiese war soviel Platz.

Überhaupt die Simcas, am Anfang der Saison mußte irgendwo ein Nest sein, jetzt werden sie weniger und weniger.



Ondrusch/Sterr, der Nachwuchs, heizen auf Schotter wie die Großen.

Zwei hatten rausgeschmissen, ein Bauer mit Traktor und Heuwagen will sie wieder heraufziehen. Ritter kommt, der Feldweg ist zu. Sein eigens vorbereiteter Fiat kann nicht durch. Höflich mit seiner charmanten leisen Stimme („Hä du spinnst woi, de konnst doch jetzt net nausziang“) forderte er den Bauer auf, zur Seite zu tuckern. Der Ökonom sich seiner Samaritertat bewußt meint „Brässierts eich soo?“ Ritter kratzt am Bulldog vorbei. Liefert irgendwann seinen Auspuff. Seine vier Serviceleute kümmern sich in der Zwangspause darum, bauen einen neuen ein, es kracht aber noch wie vorher. Auspuff Sorgen haben auch Krisam/Stroppe am Diermeier Tuning Escort. Auf FE (OE) 3 gehts los. Hosenrohr vom Mittelrohr getrennt, Schelle gedehnt, Rohr drauf geschraubt, 5 Minuten verloren. Am Ende FE (OE) 4 das gleiche, wieder Zeit verloren. Montage jetzt mit Gummihammer. Hält aber nicht. Man soll die Belästigung der belästigten Anrainer gering halten. Wieder Montage, die Zeit wird knapp und kein Licht mehr. Zur FE (OE) 7 wird das Mittelrohr mit dem Abschleppseil hochgebunden. Hält bis zur ZK 3 Markt Rettenbach. Wimmer mit Schwester gratuliert mit 7 langstieligen Rosen und Flintstonefigur GWS zum Geburtstag. Picolo-Sekt fließt in Strömen, während in 20 Minuten der Auspuff geschweiß-

und die Lichtmaschine (Fordproblem) repariert werden. Dadurch ergibt sich ein satter 100er Schnitt zur ZK 4 in Tirol vor dem Hahntennjoch. Auch Puschner/Conrad auf Commode haben diesen hohen Schnitt zu fahren, aber nicht wegen Reparatur, sondern wegen Sportlichkeit. Sie versuchten einem Clubteam zu helfen.

Da die FE (OE) 7 vollkommen zu ist durch einen querstehenden Wagen, kommt es zu einigen Verspätungen, man versucht die Strecke neutralisieren zu lassen, da es keine Möglichkeit gab, lt. Streckenfibul und Karte, zu umfahren.

Die von vielen gefürchtete Hahntennjoch-Hochpaßstraße nur für geübte Fahrer (Lode wollte deshalb nicht fahren) mußte nur mit einem 30er Schnitt befahren werden. Conrad erhöhte auf 60er Schnitt, was Puschner zu einem Tiefflug an vier verdutzten Teams vorbei, veranlaßte. Die Polizei von Imst wollte dem „Sieger“ Waldner den Schönheitspreis verleihen, warum? „Der is sche obe, schön schön, a Gedicht, a Schau war des“. Der übers Hahntennjoch reduzierte Schnitt mußte über den Fernpaß wieder aufgeholt werden, was problemlos, entgegen den Befürchtungen von Stroppe bei der Fahrerbesprechung, möglich war. Von einem Fahrer für Fahrer.

In der Zwangspause wurde dann von den zahlreichen Servicemannschaften gebaut. Auspuffe vor allem. Humperts Escort stand mit Ventildederbruch. Alle Fiats verloren Benzin, mit Holz und Kartoffeln und Kleber wurden die Tanks verlötet. Naumann/Naumann hatten endlich den Chef Leinberger im Sackl, als auch sie der Benzintank um den Klassensieg brachte.

Im zweiten Fahrabschnitt brachte die abgesagte SE 8 Stimmung im Copit. Manche Fahrerfreundschaft wurde hart geprüft. Einige fahren die FE doch, die Dialoge sind nicht mehr druckreif. Dadurch brannte es bei manchen an der ZK 8, die nach der schönsten SE war und durch viel Vorzeit der aufmerksameren Teams einen großen Rückstau hatte. Oft ertönte ein Uiii bei einem brutalen Bremsmanöver.

Dann ging die Sonne auf, aber wie. Sie kam immer von vorne, alle Straße gingen nach Osten. Auf der FE (OE) 12 hier schlugen alle möglichen und unmöglichen Fakten zu, z. B. die Sonne, sie ging aus der Fahrtrichtung auf, sehr hell, der Staub reflektierte sie und plötzlich war überall Sonne, dann kam der Wald, Finsternis, wieder Nacht, nach 180 m Gabel recht's Guberuath/Pichlmeier schaufeln ihren Ascona frei — ein R4 kam ihnen im finsternen Wald entgegen auf der FE (OE), von der Sonne geblendet, wich Guberuath in den Graben aus, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Am Symbol 0.180 hat sich mancher alles geholt,

was zu holen war. Kollin holte sich hier sehr viel. „Aber schön war's“ sagte er, die Sonderprüfung. Krisam/Stroppe verlieren hier den Klassensieg. FE (OE) 13. Weiter ging es in die Sonne, den Staub, über Feldwege, sehr selektiv, Flurschaden — Art Grunwald — mein Bruder wirts schon richten. Kaufhold ist hier sehr schnell — bißchen tief geflogen, was?



Der Lichtschocker geht im Rallyetabu-Landkreis Fürstenfeldbruck weiter, wie kam hier der Veranstalter nur rein? Zum Leidwesen des AC-Bavaria, der jetzt für die Rallye Bavaria mit Genehmigungsschwierigkeiten rechnet. Der Fehde Gau ASC war natürlich diese Streckenführung auch nicht dienlich. Denn wo gehobelt wird, fallen Späne (z. B. frische Roggenfelder, 3 Hasen unkenntlich, 7 Rebhühner, der Förster will dafür 500 Mark, obwohl er sie gar nicht als seine Tiere erkennen kann, Zäune niedergemäht). Von Schöller auf Kolb — Ascona — und Kolb lächelte dazu, mit senkrechtem Nummern-



schild und Kühlerblasen erreichten sie mit ein paar Minuten Strafzeit die ZK 10. Naumann erwischte es auf der FE 13, aber dann schlägt er zu und läuft zu einer zornigen Form auf, ist immer bei den schnellsten Scuderia-Teams, der Chef wird schon noch merken, und wahr-

scheinlich die Klasse wechseln, wo das Siegen dann wieder leichter ist. Auf dieser FE 13 zeigte die Art (Kunst) von Art Grunwald ernsthafte Schwächen im Gebetbuch, war schon sehr freie Grafik. Kaufhold/Schucan fahren fehlerfrei und sehr schnell. Wie Puschner/Conrad, sie droschen ihre Commode durch Heimgebiet, Puschner, der auf FE 2 noch mit Tarnung fuhr, einen Busch klemmte er zwischen die Scheinwerfer, brauchte sich nicht mehr zu verstecken, denn seine Zeiten waren gewaltig. Conrad lebte sichtlich auf. Axel zeigt auf der FE 16 die Zähne. Seine Bauchfalten werden ganz schön in Bewegung gewesen sein. Und verbläst den Chef um 28 sec. Für gleiche Bedingungen ganz nett. Wo sich der Axel erst auf Fiat einlebt. Hier zeigt sich der Nachteil des Setzens sehr deutlich. Eine Chancengleichheit in der

DER ERSTE SIEG

Ich war auf der Suche nach einem Fahrer für die Rudolf-Diesel-Rallye, doch die meisten hatten bereits genannt und auch schon einen festen Co. Da fiel mir die Kurz-Rallye in Deggendorf ein und ich machte mich abermals auf die Suche — jedoch umsonst. Nach einem Schafkopf-Abend kam ich am Samstag um 5.30 Uhr sauer nach Hause. Und warf mich müde ins Bett. Um 11.30 Uhr klingelte das Telefon, war schon wieder sauer. „Bist Du der Beifahrer, der noch einen Fahrer für Deggendorf braucht?“, fragte der Anrufer aus der Gegend von Kelheim. Jetzt war ich nicht mehr sauer, sondern hell wach. „Ja, ja, ich fahre sofort rauf!“ Dank Clubkameraden Wenz/Garhammer erreichte ich die Abnahme in Deggendorf gerade noch 1 Std. vor dem Start. Als ich mein Rallye-Fahrzeug sah, liefen mir fast die Augen über — Porsche 911 S. Verdammt nochmal, da muß man schnell sein im Franzen, noch dazu Start-Nr. 1. Um 17.01 Uhr starteten Rolf Huber und ich.

1. Symbol 220 m halb links — paßt. 2. Symbol 490 m Kreuzung links. Nach 270 m überquerten wir eine große Kreuzung mit Verkehrsampel. Nach 490 m kam nichts. Ich fluchte „Fängt schon gut an! Sofort zurück zur Ampel, dann rechts Richtung Metten!“ Der Veranstalter hatte beim 1. Symbol den Trip nicht gezogen. In der Ortschaft Egg machte er den gleichen Fehler. Wir bogen nach rechts in eine Seitenstraße und wurden beinahe verprügelt, weil es sich um einen Privatweg handelte. Weiter ging's zur ZK 1 und damit zum Start der SE 1. Nach einer falschen Ansage wären wir beinahe ausgeritten und waren zeitgleich mit Appel/Wutz. Zur ZK2 ging's ohne Fehler im Bordbuch. Ab hier begann die Orientierungsetappe nach Topo. Nach gut 2/3 der Etappe hatten wir zum Vor-

Klasse ist nicht mehr gegeben. Art's freies Gebetbuch führt noch zu Entscheidungen. Symbol 6.70 ist schon bei 500 m statt wie angegeben bei 580 m, Rotation. Ein Halboffizieller vom ASC mit Clubsakko stand mit Filmkamera da, ein Neider von Grunwald?

Ein Stiller geigte auf der FE 17 zum Finale einer gekonnten Aufführung. Er wurde von einem oder anderem Solopart vielleicht überhört, aber der Gesamteindruck des Geigers auf dem neuen Instrument Ascona 1900 SR aus dem Hause Wickenhäuser Sportzentrum war bestechend. Erst beim Aushang wurden wir überrascht von der konstanten Leistung des Teams Kolb/Sterr Johanna: Klassensieg und „last not least“ 2. Platz Gesamt. GWS

wagen aufgeholt. Ganz nervös stieg der Fahrer aus und sagte, wir sollen ihm nachfahren, denn die SK's sind noch nicht alle aufgestellt. Schade, daß diese Etappe bei Tag gefahren wurde, denn bei Nacht hätte sich hier vielleicht einiges entschieden.

Nun begann das große Warten auf die Polizei, die die nächste SE erst freigeben mußte. Die Streckenführung war einwandfrei, doch die Zeitnahme ließ zu wünschen übrig. Wie sich später herausstellte, wechselte der Funktionär ab Start-Nr. 5 die Uhr. Dadurch differierte die Zeitwertung um 1 Minute zu Gunsten aller nachfolgenden Teilnehmer. Im Aushang wurde dies jedoch berücksichtigt.

ZK 4 erreichten wir mit 20 Min. Vorzeit. Wieder langes Warten auf die Polizei, wegen Freigabe der letzten SE. Mit 5.50 Min. (Sollzeit 7 Min.) fuhr Rolf Huber Bestzeit, wobei gesagt werden muß, daß alle anderen Fahrer erhebliche Schwierigkeiten mit den aufgewirbelten Staubmassen hatten.

Vom Ende der SE ging's nach Deggendorf zum Ziel. Wegen der enormen Zeitverschiebung gabs im Clublokal nur noch warme Würstchen und Gemüsesuppe. Der Aushang ließ sehr, sehr lange auf sich warten. Einige wurden aus der Wertung genommen, da sie bei Symbol 30 etwas zu weit fuhren, SK 4 erreichten und SK 3 nachholten. Ein Protest wurde eingereicht. Der Veranstalter und einige Teilnehmer begaben sich auf die Strecke, um Symbol 30 zu vermessen. Nach ca. 1 Std., die meisten Teilnehmer waren schon aufgebrochen, wurde der Protest nicht anerkannt. Der Aushang wurde berichtigt und wir konnten unseren ersten Gesamtsieg feiern. Eine offizielle Siegerehrung kam nicht mehr zustande.

Blaserix würde sagen „Brez'n Rallye“!

K. H. Pospichal



Sie haben „ihn“ ja sicher schon bestellt,

den SCUDERIA-REPORT

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

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

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

.....	name		vorname		clubzugehörigkeit
.....	PLZ		ort		straße

Der Beitrag von DM ist beigefügt in bar / Briefmarken

12. Int.- Rallye Vorderpfalz

Deutscher Meisterschaftslauf

Im weiten Bogen schwebt die BMW 2002 tii der bayerischen Tieffluggesellschaft über Ludwigshafen ein, überfliegt den Rhein 2—3mal, den unbekannten Marktplatz und setzt seidenweich auf der Landebahn vor der Friedrich-Ebert-Halle auf.

Warum interessiert uns besonders diese Maschine der Scuderia. In Ludwigshafen landen an diesem Tag ca. 170 Maschinen der verschiedensten Typen aus ganz Deutschland und den Niederlanden. Sie interessiert uns deshalb, weil sie Mittelpunkt eines nicht alltäglichen Abenteuers ist, dessen Beteiligte nicht im geringsten ahnen, was ihnen noch alles bevorsteht.

Der Auto- und Motorrad-Club e. V. Ludwigshafen/Rh. im ADAC veranstaltet seit Jahren eine Internationale Rallye. Diese Rallye zählt zur Deutschen Rallyemeisterschaft.

Während die Fahrzeuge durch die Abnahme rollen, wollen wir uns näher mit der Rallye befassen: a) eine Straßenprüfung über normale Verkehrsstraßen in zwei Etappen, sowie spezielle Straßenstrecken, die nicht bekannt sind und erhöhte Anforderungen an die Konzentration der Fahrer und Normalbürger (Nichtteilnehmer) stellt, b) 8 Sonderprüfungen, davon 5 trainierbar, 2 Sandbahnen und eine Sandgrube, c) 5 Spezialtappen, eine trainierbar, 4 unbekannt. Die BMW tii wird zur Wertung gefahren, die Servicemannschaft von BMW lehnt eine Überholung der waidwunden Scuderia-Maschine ab. Die Bekanntschaft und Scuderiasympathie von Rennmechaniker Weizel läßt aber dann doch die Schweißbrenner auf-flammen. Die Landungsdämpfer (Federbeine) sind hinüber, diese werden aber nicht gewechselt. Eine zweite Scuderia BMW tii hatte beim Training Feindberührung, in der Nacht vor der Rallye werden die Ersatzteile aus München eingeflogen und fieberhaft montiert.

Die weiteren Maschinen der Scuderia sind noch eine BMW, eine Opel Commode, eine Ascona 16 SR und ein Ford Escort 1300. Die Piloten alles Ausweislizenzfahrer sind: Smolej, Freisler, Eilert, Verlaan, Stroppe, Humpert, Scholz H., Kaufhold, Puschner, Conrad, Kollin. Die fünf Scuderia-Teams sind also komplett.

Zwei Teams sind gesetzt und müssen sich in den stärksten Klassen mit Walter Röhl, Hain-

bach, Richter auf einem 16-Ventiler Fluggerät und Demuth herumschlagen, was für die Schotterix auf Asphalt natürlich schwer sein wird.

Als erster geht Freisler mit seiner noch liebevoll zusammengeklebten Maschine auf die Strecke. Gefolgt von Smolej, sie haben die Aufschriebe der Kurzetappen dabei, in Kameradschaft den Topfahrern gegenüber, dürfen sie nicht weitergegeben werden, da geheim, und niemand was hat, aber alle hatten es, mit Abkürzung, ohne Abkürzung. Nur Kollin/Bezdek fahren ohne. Stroppe hat dutzende Seiten voll-geschrieben, kopiert und 4 Teams mit Aufschrieben und Tips versorgt. Sogar die Sandgrube war als kompletter Aufschrieb vorhanden. Alles wurde notiert, kilometriert, um später beim Rennen die einzelnen Notizen nacheinander vorzulesen, damit der Fahrer eine genaue Streckenbeschreibung hat. Durch diese präzise Vorbereitung lassen sich wertvolle Sekunden beim Rennen gewinnen.

Smolej fährt zum ersten Mal Racing. Luftdruck? In der ersten Kurve ist Hannes über ihm, das Fahrgestell stellt er fest, ist hinüber, was er auf Schotter nicht merkt, zeigt sich jetzt. Die Konkurrenten sind über seine Zeiten erstaunt. Freisler ist auch sehr schnell. Humpert ist verflucht schnell, jede Kurve paßt, mit 2,8 atü lernt er neues Fluggefühl kennen. Die SR über Brücke ML ma voll nimmt er optimal. Lichter tauchen auf — Rücklichter — Humpert wird noch schneller. ML Pfeile des Veranstalters SSL mz — er stellt den Flugkörper gerade, Christoferus drückt die Fichten auseinander, den Escort durch, ein Slalom auf steilem Hang um Fichten beginnt. Humpert will die tieferliegenden Gründe erreichen. Endlich bleibt er stehen, kein Kratzer — 10 m unter Straßenebene auf belaubtem Hang. — Rallye-Ende zwar ein Spitzenausritt, hier fängt Rallyefahren an. Stroppe springt raus, läuft den Hang hoch, plötzlich Leute auf der Innenseite der Kurve, wie in Finnland, viele Fans. Silberix erinnert sich an Mäkkinen. Brüllt mit Gebetsbuchstimme: „Kennt ihr Finnland, wißt ihr wer Mäkkinen ist?“ zögerndes leises Ja — „dann helfst, brauche 20 Mann“. Der dunkle Wald wird lebendig, junge Leute springen über die Straße, den Hang hinunter, drei setzen sich in den Kofferraum, der Escort wird auf der Stelle ge-

dreht und wie er herunterkam, wieder zurückgeschoben, eine Sauarbeit. Leider ging das Zurückschieben nicht so glatt wie der Ausritt. Ein Kratzer am Heck und eine Delle vorn, vom Schieben — aber der Escort ist wieder auf der Straße, und rollt ins Ziel. Will nicht gewertet werden. Schlechteste Zeit aller Teilnehmer, ob das hinhaut? Am Ziel von Kalmitt sind wir bereits als brennend gemeldet. Die anderen Scuderia-Teams glauben, geschockt, an das Gerücht. Freisler sieht sie in seiner Fantasie wie Hänsel und Gretel alleine durch den Wald laufen. Als er die beiden im Ziel sieht, fällt eine Last sichtbar ab.

Unsere Freunde ziehen weiter durch die Wälder der Pfalz. Freisler fährt ausgezeichnet. Smolej kämpft mit Fahrwerk und Beifahrer. Kurzetappe — keiner wußte wo — alle haben Aufschriebe ... Smolej hält die erste, Hannes hat Zeit den Funktionär zu fragen, was läuft? Stemplerix der Chef nimmt seine Uhr, schaut drauf. Hannes flirtet mit zwei Hasen. Der Chef sagt: „Noch zwei Sekunden läuft die Minute.“ Rotiererix huddelt die Bordkarte in den Schlitz. Die Hasen lachen ihn aus, es würde mit dem Stempeln nicht mehr eilen, denn er hätte jetzt wieder 60 Sekunden Zeit zum Stempeln. Smolej war angefahren. Kaufhold läuft zu einer gewaltigen Form auf, fliegt viel auf Sicht, Verlaan kommt mit dem Lesen nicht mehr mit. Kollin hat hilfreiche Servicemannschaft dabei, sie steht bloß etwas komisch.

Die Nacht war vorbei, 5 Sonderprüfungen, 1 Spezialtappe abgeflogen, wenig Rallye, viel spazieren gefahren. Waldleinen wird neutralisiert. Wieder ein Simca von der Rallyeszene verschwunden.

Das Scuderia-Schotter-Flugteam wartet auf die Spezialtappen. Wie sich herausstellt, vergeblich. SE 2 ist eine lange Gerade auf Schotter, 90° rechts, eine Asphaltgerade und jetzt die Selektion, ob wirs auch links herum können, 90° links, noch eine Schottergerade mit Bremsprüfung am Ziel. Meisterschaftslauf?? Über viele Kilometer ging es nach Herxheim zur

Sandbahn. Die niederen Startnummern übten Blindflug bis eine Commode im Wald verschwand, dann wurde gesprengt — mit Wasser. Der Escort zeigt keine Leistung mehr. Smolej zeigt sein Können und wird von Röhl nur um wenige Sekunden geschlagen.

Es ist Schotterzeit. Am Ende der SE 4 ist die Gasanlage des Escort gebrochen. Erreicht aber noch rollend das Ziel. Fieberhaft wird geschraubt, geknüpft, gekabelt, abgerissen, wieder geknotet. Endlich hält der Mist. Humpert schlingt sich das Kabel um die langsam blau werdende Hand. Stroppe schaltet links, rechts hält er die Unterlagen. Die Rallye ist schon wieder verloren. Kaufhold voll im Zeitenvorfeld. „Schotterzeit — Scuderiazeit“.

Durch den Sonntagsverkehr ging es langweilig nach Altrip der letzten SP, nochmal Sandbahn. Viele Maschinen warten auf ihren Start, Zuschauer sind reichlich da. Freisler steht hier vor dem Problem, Röhl zu tuschieren der ihm ziemlich hart an der Grenze zumacht. Smolej verliert auch den Kampf um die Leaderposition. Puschner hatte Rindviehberührung, eine unschöne faltige Karosserieverformung entstellt seine Commode. Die Spitzenleistung von Humpert wird durch eine Gratulation von Herrn Burger dem techn. Kommissar honoriert. Spitzenzeit 1,47, so schnell wie Smolej. Kaufhold ist noch schneller 1,43, auf Ascona Gruppe 1 1600. Werden den Anderen langsam graue Haare wachsen wenn er weiter so seine Form hält.

Eine Sandstraße führt noch zu Feindberührung, ein alter, uralter Sonnenanbeter mit Führerschein 4 im Honda 350 erblindet in einer Staubfahne die ein Treter aufwirbelt, eine Commode stößt ihn von der Straße.

Die Commode steht mitten im Weg und läßt niemand vorbeigehen. 6 Maschinen müssen zurückfliegen, eine BMW Maschine verfliegt sich und will im Ziel eine Zeitgutschrift unterschreiben haben. Sachen gibts, die gibts gar nicht. Wie diesen Meisterschaftslauf!!

Gesamtklassement:

1. Röhl / Berger	Opel Ascona 19 SR	2286 Punkte
2. Behret / Pitz	Porsche	2389 Punkte
3. Hainbach / Biebing	BMW 2002	2414 Punkte
4. Hauck / Mehmel	Porsche 911 SC	2441 Punkte
5. Brink / Blesinger	Porsche Carrera	2475 Punkte

**Das neue
FIAT 128 Sport Coupé
erwartet Sie
bei uns!**

FIAT



4 Modelle, ab 7.780,-

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

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

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

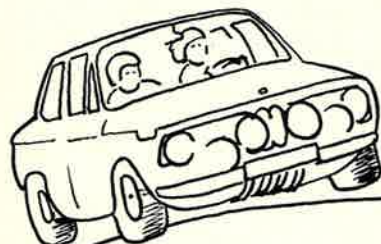
- Über den FIAT-Sportpokal
- berät Sie unverbindlich
- unser Herr RITTER

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



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

1. Regener ADAC Automobilslalom (ONS-genehm.-pflichtig)

Der vom Automobilclub Regener e. V. ausgerich- tete Slalom, Lauf zum ADAC-Gaupokal-Süd- bayern, war eine schöne und gut organisierte Veranstaltung. Auf dem Gelände der Bayer- wald-Kaserne in Regener war die 1600 m lange Strecke mit ca. 72 richtungsändernden Toren schön und übersichtlich abgesteckt. An drei Stellen wurde den Fahrern auch „Herz“ ab- verlangt, indem nach rechts hängenden Kurven scharf links gestochen werden mußte. Die mu- tigen Könnner waren natürlich von diesem Par- cour alle restlos begeistert. Die über geschickte Lautsprecherinstallation überall gut verständ- liche Information über die gefahrenen Zeiten sorgte unter Zuschauern und Teilnehmern für die nötige Spannung. Die kleine Panne, mit der

zu Beginn der Veranstaltung ausgefallenen Lichtschranke kann dem Veranstalter nicht an- gekreidet werden, sie war Sache der amtlichen Zeitnehmer. Siegerehrung natürlich sofort nach dem jeweiligen Klassendurchgang, ein Service für die Teilnehmer mit weiter An- und Abreise, der noch nicht überall selbstverständlich ist. Die schöne Veranstaltung und gute Organisa- tion wurde noch abgerundet durch eine Ergeb- nisliste, die zwei Tage nach der Veranstaltung bereits bei den Teilnehmern war.

In der Gesamtwertung belegten die Plätze

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| 1. Zacherl Hans, Opel Kadett 1900 | 3.07,68 |
| 2. Förster Peter, BMW 2002 | 3.08,10 |
| 3. Blöchl Josef, Opel Kadett 1900 | 3.09,78 |

Einzelne Teilnehmer der ADAC-SLALOM MÜNCHEN beklagen, noch keine Ergeb- nisliste erhalten zu haben. Die Ergebnislisten dieser Veranstaltung wurden noch in der gleichen Woche versandt. Die Teilnehmer, die aus irgendwelchen Umstän- den noch keine erhalten haben, können diese unter Tel. (08 11) 59 43 65 bei Axel Naumann anfordern.

KELLBERG - NACHTRAG

Wir kritisierten im letzten Heft den Passauer Kellberg-Slalom, ob seiner Abwicklung und Streckenführung ect. Zwischenzeitlich wurde uns von mehreren Teilnehmern gesagt, diese Kritik wäre zu weich gewesen, sie hätte viel härter sein müssen. Die damaligen Teilnehmer berichteten Stories, die einem die Haare zu Berge stehen lassen. Die Siegerehrung wäre um 23.00 Uhr gewesen, wobei sich der Renn- leiter für seine Verdienste um die gute Or-

ganisation der Veranstaltung selbst einen Pokal überreichte. Wahrscheinlich als Trostpreis, daß er bei seinem Slalom nicht starten durfte. Die Absicht zu starten hatte er noch am Nachmit- tag und nur eine Meuterei unter den Fahrern konnte ihn davon abhalten. Dabei gibt es doch genaue Vorschriften seitens der ONS. Bei dem Ganzen doch eigentlich selbstverständlich, daß nach fast zehn Wochen immer noch keine Er- gebnisliste da ist.

Die „tz“ rief und viele viele kamen

oder
Zwei Mädchen zogen fort
um einen Ford



Fünfzehn Mädchen von sechzig, die am Nachwuchs-Fahrerinnen-Lehrgang in Nivelles der Ford-Werke teilgenommen haben, erhalten noch 1973 die Chance einige Veranstaltungen, Slaloms und Rundstreckenrennen auf Ford-Werks-Autos zu fahren. Ein Teil der Fahrzeuge wird von Ford-RS-Händler zur Verfügung gestellt. Zwei werksseitig vorbereitete Escort-Sport werden von Ford gestellt.

Nun Lisa Loibl schaffte es, unter die ersten fünfzehn zu kommen. Monika Nagel hatte das Pech, sechzehnte und damit erste der leer ausgegangenen zu werden.

Die Spannung war natürlich groß, für wann und wo wird unsere Renn-Biene welches Auto erhalten. Die Instrukturen haben sie schon richtig beurteilt, sie erhält eines der beiden Kölner Fahrzeuge (den K-JX 929) und startet erstmals am 4./5. August 1973 im Rahmenprogramm zum „Großen Preis von Deutschland“ auf dem Nürburgring. Ihr zweiter werksseitiger Einsatz ist dann am 29./30. Sept. 1973 beim

„ADAC-Preis von Baden-Württemberg und Hessen“ auf dem Hockenheimring. Der ganzen Rennerei geht vom 9. bis 11. Juli noch ein Fahrerlehrgang auf dem Nürburgring voraus, der, wie die Ford-Werke betonen, dazu dienen soll, „noch“ schneller zu werden. Fahreranzüge für alle Damen sind in Fertigung, denn Ford legt auch auf die Optik wert, schon wegen der angekündigten „Stern“-Reportage. Von Fachleuten der Vollgasbranche, wie Jochen Maas, Dieter Glemser, H. E. Kleint, Hans Heyer, Michael Kranfuß und Klaus Fritzingen erwartet sich die Rennbiene wertvolle Hinweise, wie es noch schneller möglich ist. Die Beinmuskulatur zum Durchtreten ist schon trainiert.

Ihre Fans wird sie wieder begeistern, ihre letzten Skeptiker hoffentlich überzeugen. Wir können ihr nur wünschen, daß es ihr nicht so, wie der Siegerin aus dem Nivelles-Wettbewerb, Karin Wenz, geht, die das RS-Händler-Auto im ersten Einsatz zerbummt hat. Ein Zeichen dafür, daß Idealstil langsam demonstriert noch lange kein Renn-Talent beweist.



Rallye München Nachlese - nachgelesen

in den Clubzeitschriften „kurz berichtet — kurz belichtet“ der Scuderia Magra München, der „ZK“ des Automobilclub Tegernseer Tal im DTC, und der „Rundschau“ der Rallye-Gemeinschaft Rosenheim.

„ZK“ SELTENHEITSWERT

Rallye München am 13. 5. 73 — 215 km —

Scuderia München ist bekannt für gute Fahrten. Was uns hier geboten wurde war ein reines Sonntagsvergnügen, ein Muttertagsgeschenk für autofahrende Väter.

Nicht daß den startenden Teams etwas geschenkt wurde — aber solche Fahrten wünschen wir uns öfter. Elf Wertungsprüfungen mit unterschiedlicher Aufgabenstellung ließen bei Fahrern und Beifahrern keine Langeweile aufkommen. Was Pater Eiler hier an guter Streckenführung zusammengebraut hatte, ließ keinen Wunsch unerfüllt.

Hervorragend war die Organisation. Sie war, das schöne Wetter mit eingeschlossen, perfekt. Für manchen Teilnehmer war der frühe Abnahme-Zeitpunkt gewiß ein Problem — doch hier schon der erste Volltreffer: Freies Frühstück in Hülle und Fülle. 45 Min. nach der Abnahme schon Vorstart, das alles noch vor 6.00 Uhr. Die Wertungsprüfung 4, 10 mal Rundkurs war der erste große Leckerbissen für Fahrer und Wagen. Vom Pech heimgesucht war mein Fahrer, der nach 8 Runden unfreiwillig auf sein Bremssystem verzichtete und die restlichen Runden den Wagen über den Kurs „tragen“ mußte. Bei der 10. Rundenkontrolle, eingekleidet von zwei bremsenden Fahrzeugen, suchte er das berühmte Nadelöhr, was er unter lauem Blechgeräusch auch fand.

Als sich um 11.00 Uhr die Straßen langsam füllten und die Bauern zum Frühschoppen eilten, waren wir bereits im Ziel. Ergebnisaushang bereits um 12.00 Uhr. Siegerehrung um 13.30 Uhr, und dazwischen schon die Vorführung der Dias, der Aufnahmen von der Fahrt. Dieser ganze, herrliche Morgen für nur 45,— DM Startgeld. Herzlichen Glückwunsch an Scuderia und vielen Dank.

U. Hardieck

„RUNDSCHAU“

ADAC Rallye München 13. 5. 1973

Der 4. Wertungslauf zur ADAC-Gaumeisterschaft fand am 13. Mai in München statt. Die diesjährige Rallye München, in diesem Jahr auf 215 km verkürzt, bot harten und schönen Rallyesport in fast allen Phasen. Lediglich eine SE hatte einen etwas sehr „kriminellen“ Charakter, was aber nur von wenigen Fahrern kritisiert wurde (im Vergleich zu einigen RIOG SE's so wieso noch als „Autobahn“ zu bezeichnen). 11 SE's insgesamt boten genügend Möglichkeit eine Entscheidung in allen Klassen zu bringen. Die SE 4 bot Fahrern mit Rundstreckenambitionen ein reiches Betätigungsfeld. 10 Runden Rundkurs waren eine herrliche Sache für die Fahrer. Schade war es hier, daß bei dieser SE, die zum Schluß die ersten Plätze des Gesamtklasslements entschied, Fehler in der Zeitnahme auftauchten.

Der Aushang war pünktlich und übersichtlich. Wenn auch Herr Eiler bei seiner Kritik bei anderen Rallyes scheinbar keinen Wert auf Organisation und Fahrtunterlagen legt, so sei dem Fahrleiter der Rallye München bestätigt, daß diese Dinge die Rallye rundeten und die Rallye München nebst ihren Funktionären zu einer empfehlenswerten Veranstaltung gemacht haben.

„kurz berichtet — kurz belichtet“

RALLYE MÜNCHEN, 13. MAI 1973

Die Scuderia München bat zur Rallye München und ca. 70 Starter folgten diesem Ruf. Am Ende waren alle des Lobes voll.

11 Orientierungsetappen waren der Mittelpunkt dieser phantastischen Veranstaltung. Transportetappen mit angemessenen Schnitten sorgten dafür, daß die Entscheidung abseits jeglichen Verkehrs fiel.

Auf der Orientierungsetappe 8 war es dann soweit: Eine Bahnlinie, die nicht in der Karte angegeben war, brachte die nötige Verwirrung. Nur ganz wenigen Teilnehmern gelang es, diese Etappe mit 0 Strafpunkten zu meistern. Eine typische „Pater-Bernhard-Etappe“, wie sie besser nicht mehr geht.

Das Herausragende dieser Kurz-Rallye war ohne Zweifel der Rundkurs, der zehnmal zu durchfahren war. Man wurde beinahe an Hockenheim erinnert. Diesen Rundkurs zu fahren war schon allein einen Start bei der Rallye München wert.

Diese Veranstaltung, die über ca. 200 km ging, konnte sich mit jeder 500 km-Rallye messen.

An dieser Fahrt ist nichts zu bemängeln, man kann sie nicht besser machen.

AUSSCHREIBUNG

2. Pfiifigkeitsfahrt der Scuderia München e. V. im ADAC
mit anschließendem Sommerfest in Obing

- Termin:** 21./22. Juli 1973
- Start:** 21. 7., 15.00—16.00 Uhr auf dem Hof des Polizeiamtes Ost, München, Bad-Schachener-Str. 4
- 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
- Mitzubringen sind:** Generalkarte „Tourenkarte München“ oder „München und Oberbayern“, Schreibzeug, Badebekleidung und was Sie sonst noch so brauchen.
- Übernachtung:** Ein schöner großer Raum (ehemaliger Kornspeicher) steht für Liegen etc. zur Verfügung. Wer ein Zimmer will, muß sich mit Herrn Wurmmanstätter oder den anderen am Platz vertretenen Beherbergungsbetrieben selbst in Verbindung setzen.

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

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

Betrieb II: Nähe Hauptbahnhof, Seidlstraße 13—15, Einfahrt Denlsstraße, Telefon 59 30 67

Geh't's um BOSCH geh zu MEINBURK

EINLADUNG

Zum Sommernachtsfest am 21. Juli 1973 in Obing bei unserem Clubkameraden Andreas Wurmmanstätter laden wir alle Clubmitglieder und Freunde der Scuderia ein.

- Eintritt:** Pro Person DM 10,— Verzehrkosten, einschließlich Teilnahme an der Pfiifigkeitsfahrt. (Sollten Sie an der Fahrt nicht teilnehmen können, bleibt der Betrag von DM 10,— trotzdem pro Person.)
- Es soll geben:** Spanferkel am Spieß, Bier vom Faß, Limo, gegrillte Würstchen und die guten Salate von unserer Pfadfinder-Mutti Bullmann.
- Außerdem:** Musik vom Radio oder Plattenspieler.
Zu vorgerückter Stunde kann selbstverständlich auch mit Solo-Einlagen der Teilnehmer des Festes aufgewartet werden. (Es empfiehlt sich also, das eigene Liederforum etwas aufzufrischen.)
- Was auf jeden Fall mitzubringen ist:** Gute Laune, starke Stimmbänder zum Mitsingen, und „Hasen“ und „Schmaltiere“.
- Noch wichtig ist:** Das Fest findet bei jedem Wetter statt. (Sollte es aber so regnen wie voriges Jahr, empfehlen wir aus Erfahrung, Gummistiefel und Schlauchboote mitzubringen.)
- Anmeldung:** Um ausreichend Speis und Trank bereitstellen zu können, bitten wir Sie, sich bis zum 19. Juli vormittags bei unserer Geschäftsstelle Tel. (08 11) 40 31 34, anzumelden.
- Zeitablauf:**
21. 7. 73., 12.00 Uhr mittags, Eintreffen der ersten Freiwilligen zum Spanferkel-Braten, Salate herrichten.
- 15.00 Uhr, Anzapfen des ersten Fasses für den Durst.
- 18.00 Uhr, Eintreffen der ersten Teilnehmer der Pfiifigkeitsfahrt.
- 19.00 Uhr, Eintreffen der letzten Teilnehmer und außerdem keine Zurechnungsfähigkeit der Spanferkelbrater mehr (wegen der großen Hitze und dem damit verbundenen Durst).
- Ab 19.30 Uhr, Geselliges Beisammensein und Siegerehrung.

Gut Fest
die Vorstandschaft

2. Hochwald-Rallye

Erstveranstaltung, oder wie man Teilnehmer fantasievoll auf den Arm nimmt.

Es genügen einige Zettel in fehlerhaftem Hunsrück-Deutsch (weiß auch nicht was das ist) beschrieben, kopiert ein paar Landkarten, bemalt sie mit Pfeilen und neuen Straßen nach der Fantasie (ist dann fantasievoll), mischt das Ganze ordentlich und heftet es zusammen. Gibt das ganze „Packerl“ 3 Stunden vorher heraus. Und schaut sich als Fahrleiter die Rotation von 45 Beifahrern und hilfreichen blassen Fahrern, die um das hinausgeworfene Nenngeld von DM 100,— trauern, an. Sagt dazu „Ist doch alles klar“. Die dümmsten Rallyefahrer kamen bis von München, wollten sich den Veranstaltungsstil im Hunsrück anschauen. Das kann er aber nicht sein. Am zweifeltesten waren die Teilnehmer vom Sportfahrer-Team Hunsrück, sie fürchteten nicht unberechtigt, um ihren Ruf und taten sich besonders schwer, in dem ihnen vertrauten Gebiet auf einen grünen Zweig, nach den Fahrtunterlagen, zu kommen. Der Fahrleiter hatte seinen Spaß und so soll es auch sein.

Wir sammelten Erfahrung, vermaßen so ziemlich jedes Eck, fuhren um weidende Kühe. Ein Rappe der auf morgenbetauter Wiese stand, schaute, wie nur ein Pferd in der Früh um 4.00 Uhr schauen kann. Wir wissen wie ein Pferd schaut, wenn ein Escort blau/weiß mit verblissendem Licht an seiner Koppel vorbeifährt.

Die Straßen waren einmalig, da wird die Scuderia lachen, bei der Hunsrück-Treter-Rallye. Lange Pausen entstanden durch einen langweiligen Zeitplan des Veranstalters, der aber das einzig Gute war, es konnte gebummelt werden, das schöne Moseltal bewunderten wir und der übrige Verkehr wurde nicht belästigt. Die Pausen wurden zu Benzingsprachen dringend be-

nötigt. Einziges Thema, derer die dabei gewesen waren, Diesel-Rallye. Gut daß „Art“ und Krele nicht da waren, sie wären vor Stolz und Verlegenheit im roten Hunsrückboden versunken. Auch wir träumten in der Mittsommernacht des 23./24. 6. manchen schönen Diesel-Rallye-Traum.

Aber der Veranstalter beendete sofort das Träumen, wenn das Suchen nach der richtigen Strecke wieder anging. Man hörte sein Lachen aus allen Wäldern, der Hochwaldkobold von Morbach hat wieder zugeschlagen. In das Team Humpert/Stroppe schlug der Waldmensch gar kräftig hinein. Stroppe stieg in einer SE, der Längsten, aus, eine Kirmesdurchfahrt hatte ihm den Nerv gezogen, er fand das Loch nicht, keine Karte gab den Weg frei, Betrunkene, sehr Betrunkene, teils noch Kinder, torkelten vor dem Escort auf Kirmesfahrt her. Vater Stroppe sah die Kinder, es war 2.00 Uhr morgens und er fand den Weg nicht. Dann stimmte die SE-Unterlage nicht mit der Wirklichkeit überein. Stroppe wollte nicht mehr — mitten in einem Weinberg stieg er aus und wollte mit dem Zug heimfahren — mitten im Weinberg! Aber Humpert behielt die Nerven und ließ ihn nach einer Mütze frischer Luft wieder einsteigen, um sich weiter auf den Nerven rumtrampeln zu lassen. Die Lichtmaschine nervte uns auch noch. Ein mehrmaliger Batteriewechsel aus einem privaten Ford-Capri brachte uns ins Ziel.

Die Siegerehrung fand dann vor der Vorderpfalz für uns statt. Zwei Holzscheite mit aufgeklebten Talern aus Kunststoff, vergoldet, mit handgemaltem Tannenbaum und Schwammerl und eingebrannter Jahreszahl (mit der Stricknadel) lassen uns den Hochwaldgeist aus Morbach nicht vergessen. Ein Halbedelsteinascher von 2 kg Gewicht belohnte uns für die weiteste Anreise. Mit dem können uns unsere Freundinnen dann erschlagen, wenn wir weiter jedes Wochenende Rallye fahren.

GW S

VERKAUFE FORMEL V

Modell Porsche — Salzburg

Rennfertig für diese Saison mit 12 Racing- und 4 Eisreifen sowie Anhänger und Plane.

Jürgen Freisler, Telefon 77 47 72

Longines, die elektronische Präzision an Ihrem Handgelenk



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

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

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

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

mer weiter vorantreibt, so wie die Athleten ihre Leistungen steigern. — In einer Erfahrung ohne gleichen im Dienst der Longines-Uhren, die Sie an Ihrem Handgelenk begleiten in Ihrem täglichen Leben, bei der Ausübung Ihres Berufes, Ihrer Freizeitgestaltung.

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

LONGINES

Führend in der elektronischen Zeitmessung

9° RALLY DEL FRIULI E DELLE ALPI ORIENTALI

Trotz der Erzählungen von Hannes Rothfuß und den Berichten in Fachpresse und -literatur wagten in diesem Jahr erstmals zwei Clubteams den Start bei dieser Rallye mit dem klangvollen Namen.

Die Schwierigkeiten vor dem Start waren bereits ziemlich groß, da auch mehrere Tage nach dem vermutlichen Nennschluß in Deutschland keine Ausschreibungen vorhanden waren. Die Teams:

Rack / Köhler	Porsche Carrera
Memmel	Opel Ascona 1900
Hermann / Hermann	VW 1303 S
Olio / Thalmaier	BMW 2002

nannten daher vorsorglich, per Telegramm.

Auch nach dem Eintreffen der Ausschreibung (Text nur in italienisch) wurde die Unsicherheit bei mir nicht kleiner. In der Ausschreibung war zwar der Zeitplan, die Streckenführung, der Startplatz vermerkt. Angaben allerdings, wie: Strafpunktsystem, Fahrtunterlagen (Bordbuch?), Karenz waren darin nicht erwähnt. Die vorsorglich angeschafften ital. Karten, brachten bei mir die Stimmung auf einen Tiefpunkt, denn gegenüber diesen 200.000ern ist unsere vielgeschmähte Generalkarte eine Art Topo. Daß wir keine Nennbestätigung erhielten, konnte uns nicht mehr besonders erschüttern, und wir fuhren daher gemischten Mutes nach Udine (insgeheim freute ich mich bereits, vielleicht zu schauen zu können).

Am Abnahmeplatz halfen uns Sportkommissar Lyding und D. Lode bei der Verständigung mit dem Veranstalter. Ein Blick ins Programm brachte die Gewißheit, daß wir starten konnten und gleichzeitig erhielten wir ein Streckenbuch. Nach der medizinischen Kontrolle und der technischen Abnahme wurden wir samt Fahrzeug wieder entlassen. Außer dem Streckenbuch, Bordkarte, Aufstellung über Streckenänderungen (nat. italienisch), und Startnummern gab es keine weiteren Unterlagen. Rack meinte: „mit einer Stunde Karenz könne man wahrscheinlich rechnen“. Strafpunktsystem erschien uns mittlerweile sowieso unnötig. Der Österreicher Vic Dietmayer gab uns noch den Rat, zum Start früh zu erscheinen, da zur Startzeit durch die Zuschauer ein Verkehrschaos zu erwarten sei.

Zusammen mit Herrmanns Rallye-Manager Illig und Christa fuhr ich in der verbleibenden Zeit zu einer ersten Kontaktaufnahme mit der Strecke. Jürgen Illig leitete den gemeinsamen Service Herrmann / Olio vorbildlich, insgesamt ca. 15 Servicestellen.



Als wir uns ca. 1 Std. vor dem Start am Rathausplatz einfanden, kam für uns die große Überraschung, bereits zu diesem Zeitpunkt ca. 2000 wartende Zuschauer. Als um 22.00 Uhr Barbasio (Vorjahressieger) auf Fiat Abarth mit Startnr. 1 auf die Rampe fuhr, war die Menschenmenge auf mind. 5000 Zuschauer angewachsen, die vom Sprecher enorm angeheizt wurden. Als wir mit Nr. 39 die Rampe verließen, kam die zweite Überraschung: ganz Udine war gesperrt und man fuhr bis zum Stadtrand durch eine Menschengasse. Auch während der Strecke hielt diese Begeisterung der Bevölkerung und Polizei an, auf Pässen oberhalb der Baumgrenze waren die Kurven noch von Fans belagert. Die Begeisterung der Italiener ließ einem ein Gefühl von Mille Miglia spüren, und wir dachten gleichzeitig wehmütig an deutsche Verhältnisse.

Kurz nach dem Start wurde bereits die erste Prova Speciali in Angriff genommen (insges. 16). Die Spezialtappe führte 8 km den Berg hoch (Schnitt ca. 60 km/h, wurde trotzdem wie alle anderen SE von keinem Teilnehmer in Idealzeit gefahren). Die anschließende ZK im Tal brachte dem größten Teil des Feldes die ersten Streckenminuten. Die SE wurden mit einer Ausnahme alle auf Naturstraßen gefahren (sehr eng, Felsen und herumliegendes Geröll, kaum Sand) meist bergauf und wieder hinunter.

Im Morgengrauen wurde der jugoslawische Teil in Angriff genommen, hier allerdings nur eine Berg-Talprüfung. Im Verlaufe des Sonntags wurden die weiteren SP und Streckenkilometer abgespult. Während des Tages allerdings nur noch Entscheidung auf den SE. Nach 824 km, ohne Zwangspause, erreichten wir das Ziel um 18.30 Uhr als 18. Fahrzeug. Bereits um 19.20 Uhr war das Endergebnis ausgehängt:

1. Barbasio	Fiat Abarth 124
2. Verini	Fiat Abarth 124
3. Rack	Porsche Carrera
14. Memmel	Opel Ascona

TELEX

529992 wirz d
724631 etik d

herrn stroppe bitte weiterreichen. danke.
betr. rallye orientali udine, italien.

4. lauf zum mitropa-cup, italienische rallye meisterschaft

98 fahrzeuge am start, 51 am ziel. schwere streckenbedingungen, große hitze um ca. 900 km, besaemt mit unzähligen zuschauern. echt suedlaendische begeisterung. lachende gesichter, zwei verkniffene (deutsche). aus germanien kamen 4 teams unter den schirmenden haenden von gausportleiter lyding und abc-boss Lode. rack/koehler, porsche-carrera, memmel/eberl, ascona 1900, oliv/thalmaier, bmw 2002 ti, herrmann/herrmann, vw-mahag.

rack greift mit brandneuem carrera voll an und wird 3. im gesamt. gleiche plazierung in gruppe und klasse. 21 punkte. fuehrung im mitropa-cup kann gehalten werden. memmel zeigt seine gewohnt gute form und plaziert sich im gesamt auf platz 14, 4. klasse, 6. gruppe, 10 punkte. oliv faehrt behutsam, legt einige zaehne zu und knallt gegen eine mauer. nach reperatur geht die fahrt weiter. 5. klasse, 9. gruppe, 40. gesamt. wir lassen es auf hoeheren geheiss nicht zu schnell an, bekommen ab der 8. sp feuer frei, nageln einen dicken steinpfosten um und schaffen uns platz um platz nach vorne. resultat? klassensieg (schoener pokal und preisgeld) 5. in der gruppe, 23. gesamt. christa beste dame bei einer ganzen menge von amazonen.

quintessenz: spitzen veranstaltung, schnelle sonderpruefungen, vernünftige verbindungschnitte. gute organisation an strecke, riesen zuschauern

zwqn/, puenkt iche

auswertung und siegerehrung.

1. barbasio, fiat-spider, 2. verini, fiat-spider, 3. rack, porsche-carrera.

mfg
winfried herrmann
724631 e+
529992 wirz dv

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

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

Die offiziellen Vertreter sind: Liebl Franz (1. Vorsitzender), Telefon 26 54 00 / 26 57 55 / 6 91 51 69; Scherer Rainer (2. Vorsitzender), Telefon 40 31 34; Verlaan Heidi (Schatzm.), Tel. 0 81 65 / 45 78; Eilert Bernhard (Sportleiter), Tel. 2 33 46 52; Naumann Axel (Sportwart), Tel. 53 49 65 / 64 37 97; Naumann Sieglinde (Schriftführung), Tel. 64 37 97; Schucan Reto (Verkehrsfref.), Tel. 65 05 17; Krisam Martin (Beisitzer), Tel. 78 20 52; Verlaan Gerhard (Beisitzer), Tel. 36 77 37, 0 81 65 / 45 78; G.W. Stroppe (Pressereferent), München, Tel. 22 28 27 und 78 99 44.

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

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

Klischee: Meyer, 8 München, Augustenstraße

Herzlichen Glückwunsch

Eine neue österreichische Motorsportzeitschrift flatterte uns ins Haus, RALLYE journal mit den Untertiteln — Rallye-Stories — Rallye- und Autocross-Ergebnisse — Meisterschafts-Zwischenstände — 28 Seiten stark, fast A4-Format mit vielen vielen Bildern, mit Berichten über Veranstaltungen, die unsere Leute auch fahren, wie die Jänner-Rallye, die Kristall- oder die Martha-Rallye, aber auch mit Berichten über die ganz großen Veranstaltungen wie Rallye-Elba oder die TAP, geschrieben von Leuten, die dabei waren. Die Berichte geschrieben in einem Stil, wie die Österreicher auch fahren, absolute Spitze!

Die Überraschung war aber dann perfekt, als beim zweiten Lesen, jetzt auch das Kleingedruckte, sich herausstellte

„Klubzeitschrift des Badener Rallye Klubs“

Der BRK, der aktivste Motorsportclub im kontinentalen Europa, berühmt durch seine beiden Veranstaltungen „Jänner-Rallye“ und „Badener Herbst-Rallye“, hat ein drittes Aushängeschild,

sein „BRK-Rallye-journal“, das nach seinem ersten Erscheinen im Mai 1973 mindestens schon genauso beliebt, berühmt und gefürchtet sein wird, wie seine Veranstaltungen.

Diese „internationale Klubzeitschrift“ erscheint zweimonatlich und wird an alle Mitglieder des BRK und alle Inhaber einer österreichischen Motorsportlizenz kostenlos abgegeben.

Auch wenn es Sie vielleicht eine Kleinigkeit kosten sollte, nehmen Sie am benachbarten Motorsportgeschehen teil, fordern Sie das Rallye-journal an, beim

Badener Rallye Klub,
A-2500 Baden bei Wien,
Postfach 119

Seien Sie bitte aber nicht überrascht, wenn Sie auf der letzten Seite eine Spalte finden „Es stimmt nicht...“

Nochmals herzlichen Glückwunsch dem BRK und den Rallye-Fans viel Spaß beim Lesen.

Naumann ist geschlagen

Mittwoch abends 20 Uhr traten zwölf Starter im „Scharfen Ritter“ zum heißen Skatrennen an. Alles was Rang und Namen in Scuderia-Zocker-Kreisen hat, war vertreten. Rennleiter und November-72-Gesamtsieger sollte geschlagen werden. Elf Amateure gegen diesen Profi, er spielt schließlich in der Endrunde um die Bayerische Skat-Meisterschaft. Zwei Runden nach Bielefelder Liste waren zu spielen. Um 23.00 Uhr der erste kleine Überblick, Gerber führt vor Bublak und Naumann Sieglinde. Plätze und Karten wurden neu gemischt und das Finale um den Kaffee-Automaten konnte weitergehen. Jetzt kam die große Stunde des im Mittelfeld liegenden Naumann, er kämpfte sich vor, er spielte ausschließlich gegen Igor-Verdächtige, Spannung bei Naumann wie bei jeder Rallye, wird es reichen oder nicht, es reichte nicht ganz, als um 1.15 Uhr die Punkte gezählt wurden, der Rennleiter mußte verkünden:

Gesamtsieger: Karl Heinz Gerber

gefolgt von Axel Naumann und Karl Huber. Dem ersten Vorsitzenden konnte für seinen letzten Platz eine „rote Laterne“ überreicht werden. Leider ohne Brennflüssigkeit, so daß er gezwungen war, erst bei Tagesanbruch um 4.30 Uhr eine nichtleuchtende Laterne schwenkend, das Lokal zu verlassen.

Ein Spaß für Sieger und Placierte, aber leider etwas wenig Teilnehmer. Haben denn die Aufschrieb-Veranstaltungen die „Karten-Spezialisten“ verdorben?

Naumann ist geschlagen

**Wickenhäuser**
Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr.36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 5589 11



Kennen Sie Ihre Vorteile beim Motorsport durch unsere Firma?

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

**Wickenhäuser**
Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr.36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 5589 11



Bedauerliches:

Acht Tage nach Durchführung des ONS-Slalom des AC Dachau auf dem Feldmochinger Regattagelände hängen immer noch die ADAC-

Dem MSC München-Süd und dem MSC Gleisental wurde die behördliche Erlaubnis zur Durchführung von ONS-nichtgenehmigungspflichtigen Slaloms im Stadtgebiet nicht erteilt, mit dem Hinweis, daß es zu Beschwerden kom-

Münchens Motorsportler beklagen die mangelnde Information durch ihre Tagespresse über motorsportliche Ereignisse. Die Tagespresse beklagt die mangelnde Information durch Veranstalter etc.

Das kann aber nicht wahr sein, denn unser

Technischer Kommissar bei der Ries-Rallye „Mister Bodenfreiheit“, bekannt, gefürchtet und belächelt ob seines „Blechens“ war wieder einmal voll in Aktion. Die durchaus legal mögliche Toleranz in der Auslegung technischer Begriffsbestimmungen ist ihm ein Fremdwort.

Die unter den Fahrern entstandene Meuterei ist zwar verständlich, jedoch muß man sich der Meinung von Sportkommissar H. J. v. Gumpenberg anschließen, der meinte, die Abnahme ist sachlich korrekt. Jawohl das stimmt, sie war buchstabengetreu. Nur mit der praktizierten

Erfreuliches:

Den letzten ONS-Mitteilungen ist zu entnehmen, daß 1974 damit zu rechnen ist, daß bei Motorsportveranstaltungen im öffentlichen Straßenverkehr, also bei Rallies und Zuverlässigkeitsfahren nur noch Fahrzeuge der Gruppen 1 und 3 zugelassen werden sollen. Testveranstaltungen im letzten Jahr und die diesjährige kleine südbayerische Meisterschaft haben doch schon

Hinweispfeile am Stadtrand von München entlang. Ob der ADAC darüber sehr erfreut ist, wo doch die Werbung jetzt ins Leere weist...

men könnte. Vielleicht gibt das Amt für öffentliche Ordnung in München künftig auch keine Führerscheine mehr aus, weil diese neuen Fahrerlaubnisinhaber die StVO übertreten könnten...

Pressereferent schreibt sich die Finger wund für Informationen über Veranstaltungen, Teilnahme und Erfolge der Münchner Rallyesportler, mit dem Erfolg, daß von vielen vielen Seiten Informationen an 5 Tageszeitungen eine einzige einspaltigen Fünfzeiler bringt...

Handbremsprüfung irrte Mister Bodenfreiheit, denn Fahrzeuge mit vier Scheibenbremsen haben meistens nur eine Feststellbremse, mit der beim fahrenden Fahrzeug keine Verzögerung erreicht werden kann. Sogar seitens des TÜV werden solche Anlagen ihrer Funktion entsprechend überprüft.

Daß aber ein Teilnehmer der Ries-Rallye wegen seiner — einwandfreien — Feststellbremse sechs Stunden lang schikaniert wird, das ist schon etwas hohl...

fast bewiesen, daß diese freiwillige Selbstzensur eine der wenigen Möglichkeiten ist, den Rallyesport noch etwas am Leben zu erhalten. Ob sich die ganz heißen (und lauten) Öfen aber total vermeiden lassen, hängt einzig davon ab, welches Homologations-Wettrüsten einsetzen wird.

LESER-FORUM LESER-FORUM LESER-F

Betreff: Ihr „scuderia-report“

Liebe Motorsportfreunde!

Ich war Teilnehmer der „7. Rudolf-Diesel-Rallye“ am 16./17. Juni in Augsburg und bekam dort ein Exemplar Ihres „Scuderia-Report“ überreicht. Hier zu Hause habe ich mir dann das Heft einmal genauer angesehen und mußte feststellen, daß es die beste Clubzeitschrift ist, die mir bis jetzt begegnet ist.

Wir hatten wenig Glück bei der „Diesel“ und mußten schon nach 100 km die Segel streichen, aber gefallen hat es uns doch.

Das Interesse an Ihrer Zeitschrift resultiert daraus, da wir uns selbst seit zwei Jahren mit einer mehr oder weniger „Clubzeitschrift“ befassen.

Sehr geehrter Herr Liebl,

für Ihre Glückwünsche im Mai-Report zu meinem 6. Platz bei der Igor-Wahl 72, möchte ich Ihnen herzlichen Dank sagen. Noch herzlicher bedanke ich mich aber für Ihre Wahl-Propaganda, die Sie mir angedeihen ließen. Eine finanzielle Unterstützung, oder auch Wahl-Gelder genannt, kann ich Ihnen aber leider nicht zukommen lassen, da mein Haushaltsplan für 1973 einen derartigen Posten nicht beinhaltet.

Nachdem mir meine sportlichen (Miß-) Erfolge in letzter Zeit kaum Pokale beschert haben, bin ich naturgemäß am Gewinn des Igor-Pokals interessiert, um meinen Pokalbestand zu vergrößern. Denn was ist schon ein aktiver Motorsportler ohne Pokale?

Haben Sie bei Ihrem Artikel daran gedacht, daß ich mich über meinen 6. Platz (Familie Scherer

Unser System ist ein wenig anders. Ca. 150 Vereine sind der „MSR“ angeschlossen und beziehen monatlich mindestens 15 Exemplare. Wir haben einen großzügigen Geldgeber, der die Kosten des Unternehmens bestreitet.

Wir möchten unsere Vereine, nachdem ich gesehen habe, was in Bayern noch alles möglich ist, sporadisch über bayerische Veranstaltungen unterrichten.

Wir würden uns freuen, mit Ihnen in Verbindung zu bleiben und vielleicht ergibt sich aus dieser Verbindung ein reger Teilnehmernaustausch, den wir jedenfalls begrüßen würden.

Mit sportlichen Grüßen
MOTORSPORT-REGIONAL
gez. Egon Meurer

habe ich als 2 Personen, und damit 2 Plätze gezählt) gefreut habe, weil etwas derartiges für mich gänzlich unerwartet kam?

Sie dagegen, waren über Ihren 4. Platz enttäuscht, da Sie vermutlich einen der vordersten Plätze erwartet haben; denn enttäuscht sein kann man doch nur, wenn etwas Erhofftes nicht eintrifft.

Liegt da nicht die Vermutung nahe, daß „Igor“ Ihr Pseudonym ist?

Etwas gleiches gab es doch in Rosenheim, wo ein (jetzt ehemaliges) Vorstands-Mitglied in der RGR-Rundschau unter dem Pseudonym „Nepomuk“ schrieb?

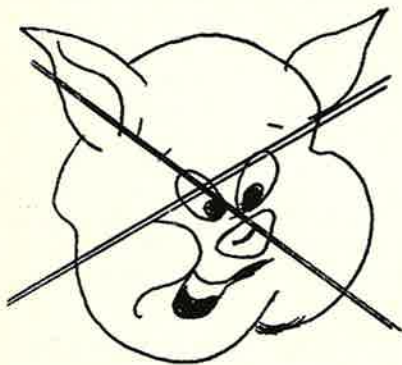
Mit freundlichen Grüßen
gez. Werner Brust

Betreff: Leserbrief von „Igor“

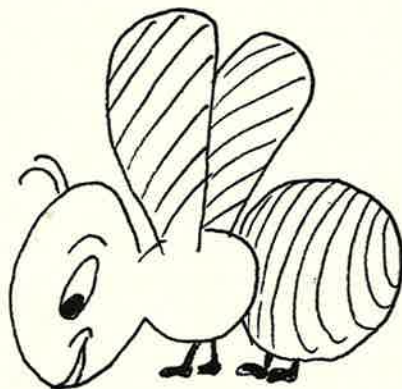
Lieber Igor,

ich freue mich sehr, Dir heute auch einmal schreiben zu dürfen. Deine Briefe an den Scuderia Report sind einfach toll und ich möchte sie nicht missen. Ich glaube wirklich, daß Du den russischen Geheimdienst auf Deiner Seite hast, weil Du immer so glänzend informiert bist.

Sollte ich wieder einmal jemand brauchen zum Daumen halten, lieber Igor, so werde ich mich an Dich wenden, da es solchen Erfolg hatte. Bitte wieder Daumen halten für den Grand Prix von Deutschland am 4./5. August, und ja nicht vergessen, sonst ist Igor Schuld wenn ich schlecht bin. Prima Ausrede, nicht wahr? Ich habe bei der Scuderia wenige Fans, die mir was zutrauen oder vergönnen, deshalb freut es mich besonders, daß Du an mich gedacht hast.



Vorher



Nachher

Damit ich Dich nicht enttäusche, habe ich mich schwer angestrengt und konnte mich dann Gott sei Dank so placieren, daß ich heuer noch zwei große Rennen für FORD fahren darf. Für meine Renngefährtin Monika tut es mir ja so leid, denn ich konnte sie morgens so schön ärgern. Für den neuen Ausdruck „Renn-Biene“ herzlichen Dank, hoffentlich summ ich schön um den Nürburgring und „Stachel“ den Ford richtig an. Am Nürburgring ist die Illustrierte „Stern“ um über die Siegerinnen von Nivelles eine Story zu schreiben, da kann dann „Igor“ nachlesen, was Renn-Biene so alles treibt außerhalb der weiß-blauen Grenzen.

Herzliche Grüße sendet Dir
„Renn-Biene“ Lisa

Die Igorseite ...

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Begeisterte“

Liebes Herr Redakteur,

Igor hat vergessen ganz zu schreiben tatsächlich über Rallye München, letzt- und auch diesjähriges. War aber begeistert von Veranstaltungen beiden, so unheimlich, daß er hat übersehen zu sagen Lob an Veranstalter in Briefen seinen nach Rallye jeweiliges. Will nachholen Versäumnis seines heute mit Abschnitt dieses.

Dank sagt Igor an OK für Brief nettes, wo war veröffentlicht in Report letztes. War Igor dabei bei Rallye München 72 und 73. Hat aber OK genommen Aufgabe seine als Sportkommissar in Jahr diesem sehr ernst. War beschäftigt vollauf bei Platz von Abnahme, mit Lenken von Auto und Lesen von Landkarte auf Strecke und auch noch bei Ziel und Siegerehrung.

Ist sich verständlich, daß er Igor dabei hat nicht erkannt als Igor.

Freut sich Igor, daß OK nicht hat verloren Humor seines als Sportkommissar. War sich Vermutung diese auch nicht von Igor, sondern von Schriftleitung von Report.

Glückwunsch heutiges gilt Team Herrmann / Herrmann für Erfolge diesjährige global. Hat sich entwickelt Winfried von Auto-Mörder ehemaliges zu Rallye-Fahrer zuverlässiges und erfolgreiches. Ist sich bestimmt auch Verdienst teilweises von Christa.

Vermutet Igor, daß „Happy Freisler“ erfindet immer wieder Variationen neue bei Ausritten seinen. Ist nach Rolle seitlicher bei „Hessen“ ihm gelungen nun bei „Diesel-Rallye“ Freiflug vor Brücke über Böschung in Richtung Fluß. Hat „Ausflug (!!) – Buch“ seinem, angefügt Kapitel neues mit Überschrift „Landung in den Lech-Auen“.

Ist sich gewesen Diesel-Rallye überhaupt „Tag des geformten Bleches“ am Start und „des verformten Bleches“ am Ziel.

Was hat geschafft Freund Brust bei Diesel-Rallye, ist gelungen nun Freund Gerber bei Ries-Rallye. Haben gesorgt beide für Beschäftigung für Auto-Handwerk notleidendes.

Hat Igor erfahren, daß Rallye-Fahrer bekanntes von Scuderia ist gestartet vor kurzem unter Pseudonym „Donald Duck“. Ist bestimmt Pseudonym anerkanntes von ONS. Oder ist „Donald Duck“ Pseudonym wildes, weil Namens-Träger ist auch Emigrant armes wie Igor??

Demonstrationen eindrucksvolle bietet neuerdings wieder „Driver Smolej“. Ist nach Gesamtsieg bei Herkomer-Rallye nun auch geworden Gesamtsieger bei Ries-Rallye mit „Co Schucan“. Scheint sich Prognose von Igor nicht zu bewahrheiten und beginnen „7 magere Jahre“ für „Driver“. Freut sich Igor für „Driver“ und gratuliert. Glaubt Igor nun auch, daß Driver ist Talent großes.

Wird sich aber bekommen Driver nun Konkurrenz große aus Lager eigenem durch Kolb / Sterr auf Ascona 19, wo haben gemacht Platz zweites im „Gesamt“ bei Diesel-Rallye. Gratuliert Igor auch Team diesem.

Training mehrmaliges von Hahntennjoch ist sich nicht gewesen umsonst für OK. Wurde Strecke dieses nicht gefahren bei „Semperit“ – wie OK hat gesagt voraus – aber bei Diesel-Rally mit Schnitt niedrigem.

War sich doch „Hahntennjoch“ Anlaß für Igor-Brief erstes am 11. 12. 71.

Brennt Igor darauf zu erfahren, wie haben abgeschnitten Scuderia-Mädchen Lisa und Monika bei Ford-Test. Wurden schon bekanntgegeben Ergebnisse?? Stellt Igor fest, daß „Renn-Biene“ klingt viel besser als „Renn-S...“. Ist Freundin Lisa (darf doch Igor sagen solches???) bestimmt nicht böse über Ausdruck neues.

Freut sich Igor, daß Freund Kaufhold nun auch hat geschafft Voraussetzung für Lizenz. Wird bestimmt nun starten auch im Ausland.

Schlechtes hat gehört Igor über „schönen Hannes“. Soll nicht gewesen sein „Co souveränes“ bei Diesel-Rallye. Wird aber bestimmt wieder finden zurück zu Form altes, wo hat gezeigt, daß Hannes ist „Co“ gutes.

Es grüßt herzlich
IGOR

DER KOMMENTAR

Das haben Sie alle schon selbst erlebt, knappe Etappe auf Normalstrecke oder Orientierungsetappe oder früheres Spezialstapen, also einer jener Streckenabschnitte, auf denen die Entscheidung fällt oder mitfällt. Und dann kommt Ihnen der Sonntagsausflugs- oder bei Nacht der Liebespaar-Pkw oder vielleicht ein landwirtschaftlicher Berufsverkehrs-Traktor entgegen. Rette sich wer kann, wer konnte, dem hat es aber zumindest Zeit gekostet. Die Stimmung im Rallyeauto, vor allem wenn man eine etwas höhere Startnummer hat, ist dann etwa so ... Idiot, hätte doch eigentlich merken müssen, was hier los ist ...

So war es wieder einmal bei einer Rallye Mitte Juni. Ein Teilnehmer fuhr gegen die spätnachmittäglich tief stehende Sonne und konnte im letzten Moment den entgegenkommenden Pkw ausmachen. Sein Versuch Material und Gesundheit zu schonen war nur durch einen ökonomischen Ausflug erfolgreich. Da stand er nun und brauchte zwanzig Minuten bis er wieder flott war. Sein Gegenkandidat fuhr aber weiter, ohne zu helfen. Jetzt werden viele sagen, typisch für den der Rallye entgegenkommenden Normalverkehr.

Denkste, so normal war der „Gegenverkehr“ gar nicht, es war ein international erfahrener Rallyesportler, der zum Zuschauen fuhr, auf der Suche nach einer schönen Stelle. Diese fand er auch an einem Wegkreuz und wenigstens lächelte er dem dann später doch noch vorbeikommenden, durch sein Verhalten ausgerittenem Team freundlich zu.

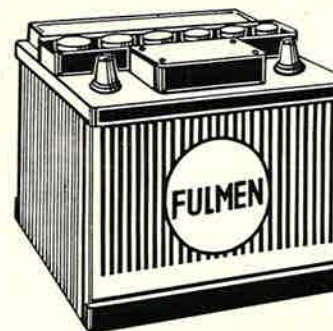
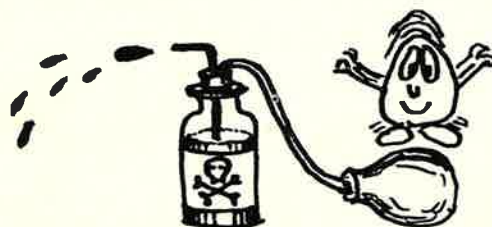
Leichtsinn, Fahrlässigkeit, grobe Fahrlässigkeit, es ist sehr schwer zu bestimmen, was es war. Vor allem dann, wenn man noch weiß, daß der Betreffende nicht nur Rallyesportler ist, sondern auch bereits Fahrtsekretär und Fahrleiter einer Internationalen Rallye mit ONS-Meisterschaftsprädikat war, bei denen er selbst Kurz- oder Spezialstapen ohne Streckensicherung hatte.

Wenn jemand die Probleme aus Teilnehmer- und Veranstaltersicht kennt und trotzdem so handelt, kann ihm für seinen nächsten Harikiri-Versuch nur viel Erfolg wünschen.

Ihre Giftspritze

Es stimmt nicht ...

- daß Huber behauptet, auch der Liebl ist ein Rallye-Rentner,
- daß Scherer seit der Diesel-Rallye auch Rallye-Rentner werden will,
- daß Gerber Gaumeister werden will, im Skat spielen,
- daß das Scuderia-Sommernachtsfest heuer wieder ins Wasser fällt,
- daß es beim Sommernachtsfest die Restbestände vom Rallye-Frühstück gibt,
- daß Verlaan nach einem Friseurbesuch nicht mehr zu erkennen ist,
- daß Verlaan dadurch kein Pseudonym mehr braucht,
- daß jetzt schon Wetten abgeschlossen werden können, wer beim Sommernachtsfest den größten Rausch haben wird,
- daß Franz-Joseph die niedrigste Quote bringt, weil er der sicherste Kandidat ist,
- daß Puschner sich das Hahntennjoch nochmals gemütlich bei Tag anschauen will,
- daß sich Rallyefahrer bei Nagel Klaus Erinnerungsphotos vom Auto vor der Rallye machen lassen können,
- daß das Sommernachtsfest eine Orientierungsfahrt für Lizenzfahrer wird,
- daß der Report eine Europa-Rallye-Meisterschaft für Februar 1973 erfunden hat,
- daß Axel beim Lesen der Korrektur keine Satzfehler findet,
- daß Heidi drei Stunden benötigte um eine Biene zu zeichnen,
- daß Heidi aber nur eine Minute braucht, um eine Sau zu zeichnen,
- daß wir dadurch Lisa Loibl nicht im Bild zeigen können.



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKEIGENEN NIEDERLASSUNG,

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER,

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE,

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN,

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE,

BATTERIEN



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



BATTERIEN