



Dafür Vermögen bilden. 624-DM-Gesetz.

Schon heute an die Zukunft der Kinder denken – vermögenswirksam sparen. Nach dem 624-DM-Gesetz, wo der Staat hohe Sparprämien spendiert und die Sparkasse die langfristige Anlage mit Höchstzinsen belohnt, muß man einsteigen. Es gibt unter den sicheren Wegen zur Vermögensbildung keinen ertragreicheren. Daran ändert auch das neue Spar-Prämiengesetz zum 1.1.1975 nichts. Übrigens: Das neue Gesetz bringt für viele Verbesserungen. Sie sollten sich bei uns danach erkundigen. Wir beraten Sie gerne.

Stadtsparkasse München 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report





Wir sind die Münchner OPEL Tuning - und Rallye Spezialisten

Sie finden bei uns nicht nur ein reichhaltiges Lager Jedwedem Rallye-Zubehörs, sondern auch die Tuning-Werkstatt mit rennerfahrenen Spezialisten. Wir führen alle individuell gewünschten Einstell- und Einbauarbeiten mit bewährten OPEL- und IRMSCHER-Tuningteilen für Sie aus und bewahren Sie damit auch vor Scherereien beim TÜV. Testen Sie unsere getunten Vorführwagen bei einer Probefahrt und lassen Sie sich von unseren Fachleuten über motorsportliche Probleme unverbindlich beraten. Wir geben die von uns bei vielen Rennen und Rallyes gesammelten Erfahrungen gern an unsere Kunden weiter. Profitieren Sie für Ihre Sorgen und Pläne daraus!

Bei allen motorsportlichen Veranstaltungen im süddeutschen Raum sind wir mit eigenem Service-Wagen vertreten. Er steht mit erprobter Mannschaft allen Teilnehmern im Startgelände und an den kritischen Streckenabschnitten zur Verfügung. Sie haben also stets Gewähr für gute Betreuung und können Ihren Wagen auch vor jeder Veranstaltung schon von unseren Spezialisten überprüfen lassen.

Informieren Sie sich über motorsportliche Fragen bei unseren Fachleuten auch dann, wenn Sie zunächst nur Zuschauer sind. Als unser Werkstattkunde profitieren Sie vom technischen Raffinesse unserer Mechaniker, das sich aus Renn-, Rallye- und Tuningfahrt ergibt. Wo Autos auf sportliche Höchstleistung getrimmt werden, steigt das Qualitätsniveau des ganzen Betriebes



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 1

JULI 1975

Liebe Clubmitglieder und Freunde der Scuderia München!

Nachdem die große Sommerpause erreicht ist, gilt es kurz Rückschau zu halten. Von den sportlichen Erfolgen her gesehen gab es ja in der ersten Saisonhälfte einen Rückgang bei den Erfolgen unserer Mitglieder, von einzelnen erfreulichen Ausnahmen einmal abgesehen. Hier möchte ich vor allem auf die guten Plazierungen von unserem Walter im Rahmen der Rallye-meisterschaft hinweisen. Vielleicht klappt es sogar mit der Meisterschaft.

Die ständig überaus steigenden Kosten zwingen die meisten Sportfahrer dazu (nicht nur unter unseren Mitgliedern) bei der Auswahl der Veranstaltungen wesentlich sorgfältiger vorzugehen. Die gute Nase für hochwertige Rallyes haben mehrere Mitglieder mit ihren Starts bei Veranstaltungen in Österreich, Belgien, Italien und der Tschechoslowakei bewiesen.

Die beiden bereits durchgeführten sportlichen Veranstaltungen der Scuderia München erhielten durchwegs positive Kritiken, auf die man natürlich stolz ist. Der im letzten Jahr notwendig gewordene Wechsel des Vereinslokals zeigte nach kleinen Anlaufschwierigkeiten doch einen schönen Erfolg, da der Clubabend wieder wie früher gut besucht wird.

Im Herbst kommen ja auf uns mit einer Orientierungsfahrt und der diesmal international ausgeschrieben Rallye München noch zwei große Aufgaben auf alle Mitglieder und vor allem auf den Fahrtleiter der Rallye zu. Die Vorbereitungen für beide Veranstaltungen befinden sich im letzten Stadium. Die Chancen für die Durchführung unserer Rallye München 1975 stehen sehr gut und Sie haben hoffentlich den 8.11.75 für die Funktionärstätigkeit freigehalten.

Als erste gesellschaftliche Veranstaltung steht nun am 6. September die Pfiiffigkeitsfahrt mit anschließendem Sommer-nachtsfest auf dem Clubprogramm, zu der wir alle Clubmitglieder und Freunde der Scuderia samt Kind und Kegel herzlich einladen.

Raimund Thalmeir

Was war

8. 5. 6. ADAC-Slalom Bodensee

H. Wendt Autobianchi A 112

9.-11.5. Tour de Aldingen

(R. Gehring)/N. Kollin Opel Ascona 1900
W. Brust/(Emme) BMW 1600

23.-24.5. Wallbergrennen

M. Krisam BMW 3.0 CSL

23.-24.5. Rallye Hessen

W. Herrmann/(Kröninger) DB 280 E Silber
K.H. Humpert/A. Wurmannstätter Ford Escort 2000 RS Silber
(Koch)/J. Kaspar Ford Escort 2000 RS Silber
J. Kaufhold/(Rosenmeier) Opel Ascona 1600 ausgef.
W. Smolej/(W.P. Pitz) Opel Ascona 1900 ausgef.

28.-30.5. Rallye Akropolis

(W. Druba)/G.W. Stroppe Opel Ascona 1900 ausgef.

7.-8.6. Rallye Rheinhessen

K.H. Gerber/Ch. Fellingner Renault Alpine Silber

22.6. 4. RGR Inntalslalom

M. Krisam BMW 3.0 CSL 1.
S. Wiesheu NSU 1200 TT ausgef.
H. Wendt Autobianchi A 112 ausgef.

28.-29.6. Ostalpenrallye Udine

K.H. Humpert/A. Wurmannstätter Ford Escort 2000 RS 10. Kl.
W. Herrmann/(Fischer) DB 280 E 11. "
(Koch)/J. Kaspar Ford Escort 2000 RS ausgef.
W. Brust/ BMW 1600 ausgef.

2.-4.7. Rallye Skoda

W. Brust/(R. Gutsmiedl) BMW 1600 ausgef.
A. Wurmannstätter/B. Eilert Peugeot 304 5 ausgef.

5. 7. Nordgaaurallye Amberg

E. Appel/Ch. Fellingner Opel Ascona 1900 Bronze
W. Busch/(Busch) Opel Ascona 1600 Bronze
N. Kollin/ Fiat 128 C Bronze
(C. Klaus)/M. Nagel Fiat 128 C Erinnerung

6. 7. Slalom Gleisental

J. Gerold Opel Ascona 1900 3.
S. Wiesheu NSU 1200 TT ausgef.

12. 7. Rallye Vorderpfalz

W. Smolej/(W.P. Pitz) Opel Ascona 1900 2. Ges.KS
(C. Klaus)/M. Nagel Fiat 128 C Bronze

SCUDERIA MÜNCHEN

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

1. Vorsitzender	Rainer Scherer	T.: 403134
2. Vorsitzender	Raimund Thalmair	08106/8177
Sportleiter	Martin Krisam jun.	P: 781602 G:782052
Sportwart (Orient.f.)	Erwin Wutz	159512
Verkehrsref. NG-Slal.	Hans Wendt	21603479
Schatzmeister	Hannes Scholz	241185
Schriftführer	Georg Feldmeier	P: 358586
		G: 12002565

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

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat im Lokal "Die Sängerwarte" in der Pettenkofer-/Ecke St.-Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche. Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und eine gutflorierende Fahrer-Beifahrerbörse geboten. Auch 1975 werden wieder aktuelle Dia-Vorträge von Motorsportveranstaltungen in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden sehr herzlich willkommen.

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



GEOGRAPHISCHE
BUCHHANDLUNG
8000 München 2 · Rosental 6

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

Leuchtlupe nur DM 7.80

Ausflug nach Hessen

Hessen-Rallye 75 - 1. Lauf um den Mitropa Cup für Automobile. Leicht überhastet begann dieses Abenteuer für die Fahrer aus dem Gau Südbayern, da die Entscheidung, ob man nun dabei sei oder nicht, erst einen Tag nach dem Nennungsschluß fiel. Humpi war in den erlesenen Kreis aufgenommen und so entschloß er sich, mich wieder auf den heißen Sitz neben sich zu holen. So hieß es nun für uns am 23. Mai "auf ins Hessische Bergland zum Kampf". Die administrative Abnahme (Geldstrafe bei Verspätung) schafften wir noch zu unserer Idealzeit, aber wo blieb der Service zum Reifenwechsel vor der technischen? Die Nervosität von Wittreich/Oliv, deren "Schotter-Kari" bereits im Altmühltal mit Schwierigkeiten kämpfte, übertrug sich auch auf uns. Noch vor Ablauf der Karenz erschien unser Gerold jedoch auf leicht defektem Peugeot (wie kann so was sein?) und die technische war schnell hinter uns gebracht. Nach dem Start am frühen Abend stand, so zum "Eingewöhnen", als erstes Schwarzenborn I auf dem Plan mit 35 km Länge. Die Taktiker waren aufgerufen. Sollte man nun langsam fahren (wegen der nur zu 1/10 des üblichen bewerteten Zeit) und dabei Aufschrieb machen? oder flott und versuchen das Veranstalterstreckenbuch nach Möglichkeit zu ergänzen? oder sollte man den anderen gleich zeigen, mit wem sie es zu tun hatten? Wir entschieden uns für ein Mittelding zwischen 2. und 3. Möglichkeit und lagen damit ziemlich richtig. Nach "Vadenrod", einer schönen Teer/Schotter-Prüfung, erreichten wir Meckbach (ziemlich grobschotterig) und Sorga, wo sich unser Fiasco schon anmeldete. An der ZK stellten wir eine stark "poröse" Benzinleitung fest. Ein Teilnehmer half uns mit einem Benzinschlauch aus, ein anderer mit einer Zange und in Kürze war der Schaden behoben. Nach der SP Sorga-Kathus dann "richtige" Reparatur an einer Tankstelle und auf zu Schwarzenborn II. Am Start Tita vor uns, was Humpi zu freuen schien. Aber bereits bei km 8 erste Staubwolken, bei km 10 aufholt und bei km 23,7 "schon" überholt. Die Benzinleitung hielt und unsere Zeit war noch sehr gut. Nach der SP stand bereits wieder unser allgegenwärtiger Service zum Reifenwechsel. Humpi auf Racing, und das zum ersten Mal (ebenso ich)! Nach einigen Eingewöhnungs- und Einfahrtilometern wurde es zu einem Erlebnis. Nach einigen schönen Teerprüfungen ging es nun zur Zwangspause wieder ins Motel-Center. Am folgenden frühen Morgen leichter Zeitdruck durch knappe Ausgabe der Fahrt- und Serviceunterlagen, Reifenwechsel und Frühstück, so daß eine komplette Reparatur der Benzinleitung unterblieb (sie hatte ja gehalten). Auf der SP Schwarzenborn III, wir wollten gerade so richtig anglühen, riß uns nun wieder die Benzinleitung zum ersten Mal, der hinter uns startende Wittreich ging mit lächelndem Gesicht vorbei, Reparatur - orgeln es geht wieder - kurz darauf wieder - und nochmal - und ein viertes Mal - es war zum Verzweifeln. Beim folgenden Service richtige Befestigung wenigstens für die 2 weiteren Schotter-SP's, die durch die entsprechende "Stimmung" von Humpi ausgezeichnet liefen. Nach dem Reifenwechsel wieder 2 Teer SP's am Stadtrand von Kassel, wir hatten uns inzwischen auf den Racing "eingeschossen" und dann die Zuckerstücke der Veranstaltung: die 3 unmitttelbar aufeinander folgenden geheimen Mobilprüfungen, wie geschaffen für meinen "Driver". Hier blühte er auch so richtig auf, was sich auch in den Zeiten bemerkbar machte. Das Ziel der letzten erreichten wir mit furchtbar schepperndem, abgebrochenem Unterschutz; aber wir erreichten es! Als kleines Nachgeplänkel folgten nun noch eine kurze Zwangsrast (zum Feld zusammenziehen), sowie 2 schöne Teerprüfungen auf der Strecke zur Zielrampe am Marktplatz im malerischen Bad Hersfeld. Die neutralisierte Strecke zum (echt bewachten) parc ferme im Motel-Center erschien uns direkt als Erholung. Das lustige Zusammensitzen im von Koch/Kaspar vermittelten Gasthaus in Niederaula,

Urlaubszeit — Reisezeit !

In vielen Ländern Europas Anschnallpflicht

Autoflug-Automatikgurte

DM 59.-

Goodyear-Gürtelreifen

155SR13 DM 63.-

schlauchlos
165SR13 DM 66.50

schlauchlos

PHILIPS-Autoradio UKW/MW

DM 145.-

Mobil ^{SHC} - Formel für Sieg

1 Liter Aktionspreis für Sportfahrer DM 11.-

Alle Teile werden sofort montiert.
Alle Preise verstehen sich + 11% MWST.

AUTO-SPORT-SCHERER · MÜNCHEN

Ampfingstraße 35 · Telefon 403134

in dessen gemütlichen Räumen sich im Laufe des Abends wesentlich mehr Rallyeprominenz zusammenfand als im Motel (trotz guter Tanzkapelle und Computeraushang fast leer), sowie die pünktliche Siegerehrung am Sonntagvormittag beschlossen unseren trotz allem gelungenen Rallyeausflug ins Hessenland.

Wurmi



Unterfränkischer NG - Sport

Das Ausland kennen wir ja alle. Also heute mal was übers "innere Ausland": Nordwestbayern, genauer Unterfranken.

Heute erzähle ich von der Orientierungsfahrt des MSC Zellingen bei Würzburg. Der Club veranstaltete den 2. Lauf von 7 für die Pokalwertung des "Main-Rhön-Pokals", der heuer zum dritten Mal ausgetragen und von eben 7 Clubs veranstaltet wird. Die Gesamtsieger bekommen bis zum 25. Platz Punkte, 5 Läufe werden gewertet.

So trat ich mit meiner als Beifahrerin angelernten Freundin an. Am Start fuhr man gleich einen ca. 350 m langen, engen Slalom, danach auf neutralisierter Strecke zur 5 km entfernten SP Sandgrube. Hier setzte ich meinen mitgebrachten Joker, denn 2 Wochen vorher fuhr ich hier, allerdings bei anderer Streckenführung, bei einer Orientierungsfahrt von 48 Startern mit 1,2 sec vor dem 2. die Bestzeit. Ich setzte also den Joker und fuhr 29,7 sec, was aber doch nicht ganz reichte, weil einer mit 'nem Gr. II BMW (140 PS) 29,6 sec hatte. Viele fragten, wieviel PS mein Auto denn nun wirklich hätte, die 60 glaubte keiner, aber die Bergprüfung nach der ZK 2 zeigte dann doch die Grenze der Maschine: 40. Zeit gesamt, 18. in der Klasse. Beim Slalom war's anders: 3. Zeit in der Klasse mit 0,1 sec auf die gleich schnellen ersten Beiden, 8. gesamt. So ergab sich in der Punkttaddition eine gute Aussicht auf einen Platz unter den ersten Zehn. Eine heiße Orientierungsetappe über etwa 14 km, auf der drei der vielen SK-Stempler erst mal vor uns in Deckung gingen, bevor sie sich zum Stempeln hertrauten, beschloß die Fahrt.

Nur 12 Teams mit 0 Pkt. auf der Strecke bedeuteten, daß die Entscheidung auf den vorderen Plätzen tatsächlich von den 3 SP's ausging. Wenn ich jetzt nicht 2 von diesen Sch...Pylonen geschmissen hätte.... So wurden wir 5. in der Klasse und 7. gesamt von 72.

R. Greubel

Es fällt mir furchtbar schwer,

dennoch verkaufe ich meinen OPEL - Ascona 1900, Bj. 1972, ca. 140 PS, nagelneuer 2 l (-Zacherl)-Motor, neues 5-Gang-Getriebe, Kotflügelverbreiterungen, 4.75-Hinterachse mit Sperre, Unterschutz, Überrollbügel, 2 Sportsitze, innenbelüftete Scheibenbremsen, Zusatzscheinwerfer, Sprechanlage, 100 l-Tank, 12fach bereift (einschl. Racing-Reifen)
alles TÜV-eingetragen

VB 7.500.-- DM

Anfragen an: Peter Schöller, Tel. 6113920 oder 08124/238

Rallyluja z'Griechenland

Griechenlands Mutigster ist 62 Jahre. Das Opel-Euro-Händler-Team überließ ihm einen seiner Wagen. Neben Röhr/berger und Professor Aaltonen mit Co. Billstein sollte er WM-Punkte sammeln und er sammelte. Gegen Waldegaard und Pinto auf Lancia, Toyota mit Ove Anderson und Achim Warmbold. Warmbold ließ sich als Sieger der Hessen-Rallye für DM 8.000,-- in einer Flug-Odyssee einfliegen, um dann festzustellen, daß man ohne Auto kein Qualifikationsrennen fahren kann; es stand im Hotel und die Startreihenfolge war schon ausgemacht. Opel machte sich Sorgen um den alten Griechen, denn sie wollten auch für ihn Service machen. Er durfte aber nicht zuweit hinten starten. Nach der ersten Runde führten die Stratos, gefolgt von Aaltonen, Röhr/berger und Pesmazoglon (62) in Formation. In der 3. Runde war er vorne und die Griechen jubelten; dann bläute der Motor, ein Kolben brannte. Service hatte der Zweitreichste von Griechenland selbst, es gibt sicher viele Zweitreichste, aber nur einen Pesmazoglon, denn er hat auch ein großes Herz. Die Privatfahrer Druba/Stroppe kommen mit 7 Reifen!!! zur reifenmordenden Acropolis, machten sich Sorgen schon in Tatoi (Flugplatzrennen) um ihre Winterreifen. In seiner Garage-Elfinco lagen die schönsten Gürtelreifen. "Sucht aus was ihr braucht", Stahlfelgen, Alufelgen in allen Größen. Efharistò Griechen. Auch Danke dem Opel-Service. Dieser schweißte den Unterschutz, schraubte am Öldruck, aber wo kein Öldruck, hilft auch kein Schrauben, eines kann man aber tun um lockere 476 km Straßenrennen über Schotter und Asphalt, am Meer entlang, durch Ortschaften, über Pässe, Serpentin, zu fahren. Man klebt den Öldruckanzeiger mit schwarzem Tesaband zu. Denn was schon vor dem Start kaputt ist, kann nur durch klack, klack, klack ganz getötet werden. Ein griechisches Dorf freute sich. Als der Mond aufging, wirbelte der Staub beim Syrtaki und der Retsina, das Amstel und Oszo ließ die Welt wieder in Ordnung kommen, als sie der Service fand. Sie hatten eine starke Rallye gefahren, hatten sich vorgekämpft, pro Sonderprüfung um 2 Plätze. Der Griechenschrott war zum Großteil weg.

An der Spitze wurde um die staubfreie Position gekämpft, mit Tricks unter der Gürtellinie. Warmbold stellt sich vor Röhr/berger quer vor die ZK. John und Jochen rangeln an der Uhr. Jochen sticht zuerst. Walter kann nicht weg. Warmbold fährt staubfrei. Zeuss hat den Toyota gesehen. Später entschuldigt sich Warmbold bei Röhr/berger, er kann nichts dafür, John ist Schuld. Und viel später kommt Zeuss und wirft den Toyota von der Straße. Drei Opel kämpfen zu dieser Zeit an der Spitze. Röhr/berger vorne weg, Aaltonen an 4. Stelle und an 7. Stelle Pesmazoglon. Er hatte ein zweites Auto genannt, der schlaue Grieche, dem Händler-Team-Auto hat er nicht getraut. Seinen Opel-Rallye-Schrott-Ascona ließ er zur Freude seiner Service-Teams über alles fliegen was uneben war. Eine Bahnkreuzung im Road Book mit 3 Ausrufezeichen versehen, wo alle anderen im Schritt fahren, ließ er voll stehen. Krachend kam er auf. Vorne wartete der Service mit komplett aufgebauter Werkstatt, Schweißgerät, Rädern, Teile, Blechwerkzeugen und Pesmazoglon blies vorbei, die Zeit war knapp. Der Service packte wieder ein. Irgendwo mußte ein Nest sein, überall waren die grauen Elfinco Kadetten zu sehen. Waldegaard hat am Stratos Probleme mit der Elektrik, der Service baut, 5 Minuten für 34 km, er fängt 5 Minuten und fällt zurück. Scirocco auf Alpine geht auf, kämpft auf Platz 3 vor Rauno. Röhr/berger wird gerügt, daß er auf 34 km neue Reifen bis auf die Leinwand gebracht hat. Warmbold lacht, dann schaut er die eigenen Reifen an. Zum Wechseln hat er nicht mehr viel Zeit.

Ove Anderson's Toyota ist kaputt. Die Spitze wird kleiner. Röhr/berger will Zweiter werden, nur wieder einmal ankommen, Rauno will ~~siegen~~. Warmbold auch. Berger liest aus 576 Seiten Gebetbuch vor, eine Wahnsinnsarbeit. Aber es soll sich lohnen. Man muß Zweiter werden wollen, um zu siegen. Waldegaard verbessert sich 30 Sekundenweise. Ein heißer Ritt. Zur Zwangspause kommen noch 31 Autos von 87 gestarteten. Dürfen im Astiv-Beach schlafen. Es warten 900 km gesperrte Strecke am Pelepones auf die von 1700 km zermürbten Autos. Der Kampf Röhr/berger/Warmbold geht weiter. Scirocco, Waldegaard, Aaltonen warten auf das out der beiden davonstürmenden Deutschen. Niemand kann sie mehr aufhalten, nur Zenso - und der wirft den Toyota weg, 200 km vor dem Ziel. Aaltonen fällt mit Getriebeschaden aus. Der Stratos kann auch nicht mehr. Der heldenhafte Kampf der österreichischen VW-Gruppe 1-Driver ist auch ein paar Kilometer vor dem Ziel zu Ende. Das Happy End der Rallye Acropolis erleben 17 Autos. Von 22 französischen Privatfahrern kommen 2 ins Ziel. Pesmazoglon (62) wird Vierter. Röhr/berger gewinnen ihren ersten WM-Lauf. Herzlichen Glückwunsch, ebenso dem Opel-Euro-Händler-Team mit seiner Service-Crew. Viel Glück für Marokko!

G. W. S.

Der motorsportliche Leckerbissen:

AUTO - CROSS

TRAUNSTEIN

am Sonntag, 10. August 1975, auf dem Bundeswehrübungsplatz Traunstein-Kammer

Training ab 9.30 Uhr

Rennen ab 13.30 Uhr

Lauf zur ONS-Autocross-Meisterschaft 1975



Interessant für den Zuschauer:

- viele Spitzenfahrer am Start
- genügend gebührenfreie Parkplätze
- gut übersehbarer Streckenverlauf

Veranstalter:

MSC Traunstein e.V.
8221 Matzing/Obb.
Eichenweg 12

auf der Suche nach der Alternative

die Rollen waren vertauscht: der Fahrer sass gemütlich im Fonds, der Beifahrer steuerte und der jüngste Sohn betreute den Twinmaster. Nach 300,170 km ab Waldkraiburg waren wir mitten in der Rallyeszene. Der Leru-Ring in Melk bei Wien sah den 1. Lauf zur Europameisterschaft im Rallye-Cross.

Helmut Tita, im Vorjahr auf diesem Kurs Klassenzweiter mit seinem Toyota-selig, und der Familienanhang, nach dreimaligen Crossbesuch bereits regelfest, besetzten einen der heissesten Plätze an dem 1.150 m langen Rundkurs. 60% Schotter und 40% Asphaltbelag, durchschnittliche Strassenbreite 10 m, ein flott angelegter Kurs mit einem Geschwindigkeitsschnitt von ca 95 km/h.

Gestartet wird in Vierergruppen nach Trainingszeit, Punkte gibt es für die zwanzig Zeitschnellsten. Drei Läufe sind zu absolvieren mit jeweils drei Runden, der Punktbeste ist Sieger. Reizvoll wird die ganze Sache dadurch, dass die Gruppenzusammenstellung jeweils nach den gefahrenen Zeiten erfolgt und dadurch spannende Zweikämpfe geboten sind.

Aus Deutschland war nur Falko Jansen auf Simca-Gruppe 2 am Start, er schaffte im Training unter den 76 Teilnehmern die beachtliche fünfzehnte Zeit. Und es waren Klassefahrer da: Europameister Franz Wurz auf dem Memphis-Käfer, Herbert Grünsteidl, Hubert Katzian und Günther Janger, alle auf VW für Österreich, Per Eklund aus Schweden auf Saab, Matti Kangas aus Finnland auf VW, sowie John Taylor auf Escort aus Grossbritannien. Statt der Brüder de Rooy kamen aus den Niederlanden Cees Teurlings auf VW, sowie Kees Hendriks auf dem nagelneuen Ford-Escort mit der Seriennummer 001 der englischen Sportabteilung.

Nach dem ersten Umlauf hatte Grünsteidl die Nase vorn. Wurz war Zweiter, Teurlings Dritter und Taylor Vierter. Eklund hatte sein Rennen gest im Griff, musste aber in der letzten Runde wegen Motorschaden aufgeben.

Im zweiten Durchgang eine taktische Meisterleistung der Holländer. Gegen zwei Österreicher, Wurz und Grünsteidl, übten sie unmittelbar nach dem Start den Doppelnelson. Aus der Karambolage kamen die Holländer ungeschoren davon, Grünsteidl verlor den Kotflügel und viel Zeit und Wurz musste gar ins Fahrerlager. Teurlings war nun vorn, Taylor war Zweiter und Grünsteidl Dritter. Eklund hatte durch seinen Ausfall das Glück in einer schwächeren Gruppe zu starten und bot den Zuschauern begeisternden Frontantriebskurvenstil.

Die Entscheidung musste also der letzte Lauf bringen. Grünsteidl, nun ebenfalls in einer schwächeren Gruppe, fuhr gegen die Uhr - er erreichte neue Streckenbestzeit. Trotz gebrochenem Mittelhandknochen, wie man später feststellte. Wurz bot dem Publikum eine herrliche Demonstration seines Könnens, vergass dabei aber das Vorwärtsfahren. Und Cees Teurlings hatte sich mit Taylor und Eklund herumzuschlagen, sodass für ihn keine neue Rekordfahrt möglich war.

Preis und Geld also für Grünsteidl, vor Teurlings, Wurz und Taylor sowie Eklund auf dem fünften Platz.

Rallye-Cross ist eine spannende Sache - für Fahrer und Publikum. Es ist nicht so hart wie Autocross und nicht so schnell, und damit nicht so teuer, wie Rennsport. Man kann eine Unmenge an Fahrkönnen zeigen und unterlegene Technik durch überlegte Fahrweise ausgleichen.

Die Sportanlage ist nicht aufwendig, die Kosten dafür müssten aufzubringen sein. Das Publikumsinteresse ist gross und es wird guter Motorsport geboten.

Wenn man nun bedenkt, dass, zumindest in Deutschland, die ganze Rallyefahrerei sich notgedrungen zu einem Rallyecross auf verschiedenen Strecken entwickelt hat, dass Rundkurse auch heute schon mehrmals durchfahren werden, dass die Aufgaben des Beifahrers immer weiter in den Hintergrund gedrängt werden,

ich meine - es lohnt sich, wenn wir uns in Zukunft mehr mit Rallye-Cross beschäftigen.

von der Veranstaltung haben Helmut und ich zwanzig Minuten bunte Super-8-Bildchen gedreht. Wer Interesse hat kann sich gegen Vorlage der Transportkosten die Filmspule kostenlos borgen - bitte kurz anrufen: 08638-3082

Ihr Arnulf Lode

freudenberger autoglas

bei Glasschaden
immer für Sie bereit

München 2, Theresienstr. 13

Tel. (089) 281156 - 283986 bis Samstag 13 Uhr

Samstag sowie Sonn- und Feiertag N o t d i e n s t

Tel. 289913 Herr Nässl - Tel. 289813 Herr Schmidt -

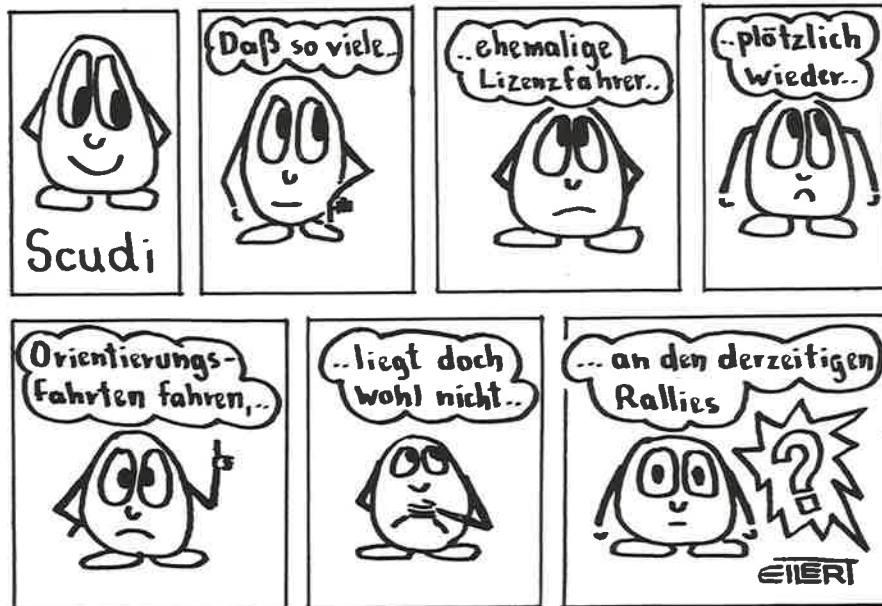
Tel. 3152731 Herr Bansch

Großlager an Verbundsicherheitsglas-Windschutzscheiben

Tour d'Aldingen

Auch in Württemberg gibt es (noch oder wieder?) Schotter. Fahrtleiter Jasmut gelang es, eine äußerst gelungene Erstveranstaltung in einem neuen, rallyeunberührten Gebiet abzuhalten. (98 Starter, davon 3 Schweizer Teams) Das Rezept: Man nehme einen Standortübungsplatz der Bundeswehr (Immendingen), stecke einen 6 km langen Rundkurs ab (Zeitnahme mittels Lichtschranke) und lasse diesen 5 x rechts herum (zum Aufwärmen), im 2. Fahrtabschnitt 5 x links herum umrunden. Ergibt 60 km Sonderprüfung. 6 weitere Sonderprüfungen ergeben 120 km (80 % Schotter, 20 % Asphalt), zusätzlich 300 km Transportetappe, damit der Co. die Landschaft der Westalb genießen kann, macht zusammen eine 420 km Rallye. Ein astreines Streckenbuch läßt keine Probleme aufkommen und Radarkontrollen sind in diesem Landstrich unbekannt. Dafür ist der technische Kommissar ein gestrenger Herr und besteht auf eine Eintragung sämtlicher Änderungen in den Kfz.-Schein. Dagegen läßt er einen BMW 2002 mit Turbo-Bürzel unbehelligt zum Start rollen. Sehr selektiv, so ein Übungsplatz. Auf einer Kuppe (Bemerkung im Streckenbuch: "fly"), versuchte eine beherzte Schweizer Mini-Cooper-Fahrerin (!) einen Teilnehmer zu überholen. Laut Augenzeugen endete die Aktion mit einem doppelten Rittberger, mit anschließender Landung auf dem Dach. Empfehlung für bayerische Schotterixe. Die Westalb ist eine Reise wert.

N. K.



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



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

Krug tuning
MÜNCHEN

Einladung

Zum Sommernachtsfest am 6. 9. 75 in Obing bei unserem Club-kameraden Andreas Wurmannstätter laden wir alle Clubmitglieder und Freunde der Scuderia herzlich ein.

- Eintritt:** Pro Person DM 10.-- Verzehrkosten, einschließlich Teilnahme an der Pffiffigkeitsfahrt. (Sollten Sie an der Fahrt nicht teilnehmen können, bleibt der Betrag von DM 10.-- trotzdem pro Person.)
- Es gibt:** Bier vom Faß, für Frauen (natürlich nur auf ausdrücklichen Wunsch) und Norddeutsche Limo, gegrilltes von Säugetieren und evt. sogar Salate.
- Außerdem:** Musik vom Plattenspieler, ein Fußballturnier (mit dem FC Bayern wird noch verhandelt). Beginn 17.00 Uhr. Also die Fußballer entsprechend früh starten.
- Ausrüstung:** Gute Laune, starke Stimmbänder zum Mitsingen, und Hasen oder Schmalztiere. Ledige Sportfahrer auch zwei und mehr - über Sondertarife kann auch heuer mit dem Kassier nicht verhandelt werden.
- Wichtig:** Das Fest findet bei jedem Wetter statt!
- Anmeldung:** Um ausreichend Speis und Trank bereitstellen zu können, bitten wir Sie, sich bis zum 4. 9. 75 bei unserer Geschäftsstelle Tel. (089) 40 31 34 anzumelden.
- Zeitplan:**
- | | |
|----------|---|
| 4. 9. 75 | Nennungsschluß 12.00 Uhr |
| 6. 9. 75 | 13.00 Uhr Beginn der Int. Pffiffigkeitsf.
15.00 Uhr Anzapfen des ersten Fasses
16.00 Uhr Eintreffen der ersten Teilnehmer der Pffiffigkeitsfahrt im "Parc-Fermé" und Start zur WP
17.00 Uhr Beginn des Schlagerspiels gegen einen unheimlichen Gegner!
19.00 Uhr Eintreffen der letzten Teilnehmer und stark verringerte Zurechnungsfähigkeit einiger Festgäste
19.30 Uhr wahrscheinlich aber später, Siegerehrung |
| 7. 9. 75 | ab 4.00 Uhr Wanderung für die Standfesten unter der Führung von Onkel Ernst. Auch bei diesem Teil der Veranstaltung können Verzögerungen eintreten! zwischen 8.00 und 12.00 Uhr erscheinen die Sportler wieder, natürlich "frisch und ausgeschlafen". Für einen Kater ist gesorgt. |

Viel Vergnügen wünscht das Festkomitee!

Ausschreibung

4. Int. Pffiffigkeitsfahrt der Scuderia München mit anschließendem Sommernachtsfest in Obing

- Termin:** 6.9.1975
- Start:** 6.9.1975, 13.00 - 16.00 Uhr auf dem Gelände der Esso-Tankstelle Gronegger, München 40, Leopoldstr. 146
- Ziel:** nach ungefähr 100 km in Obing
- Ende:** liegt auf jeden Fall zwischen Samstag 20.00 und Sonntag 20.00 Uhr
- Kosten:** 10.-- DM/Person - zugleich Unkostenbeitrag für das Sommerfest
- Ausrüstung:** Generalkarte "Tourenkarte München" oder "München und Oberbayern", Schreibzeug
- Übernachtung:** ein schöner großer Raum steht für Liegen etc. zur Verfügung. wer ein Zimmer will, muß sich mit Herrn Wurmannstätter oder den anderen am Platz vertretenen Beherbergungsbetrieben selbst in Verbindung setzen



8 München 70
Brudermühlstraße 49-51
Telefon 089 / 723 31 47

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

samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf - Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

Rundstreckenrennen Saarlouis

Schon die Streckenführung auf dem Tit elbild der Ausschreibung ließ einem das Herz höher schlagen, um dann gleich in die Hose zu rutschen. Ein Straßenrundkurs, gebildet aus der Umgehungsstraße des Fordwerkes Saarlouis und zwei Bundesstraßenäste, die weiter landeinwärts in der Prärie enden, eingeschnürt durch Leitplanken, allerdings besser befestigt wie in Barcelona.

Nach einer langen Nachtfahrt mit bordeigenem Wunschkonzert eher verlängert, kamen wir, der Chronist und unser bewährter Serviceheizer Chr. Fellingner am Tatort an. Hier sollte sich dann herausstellen, daß für die Teilnehmer äußerst angenehme Bedingungen geschaffen worden waren, um die Kuh fliegen lassen zu können. Wo in der Rennwelt findet man ein riesengroßes Fahrerlager ohne Platzprobleme, einen Warmlaufplatz, um wenigstens vor dem Rennen zeigen zu können, wie mächtig man anglühen kann, und dann noch für jedes Rennen zweimal eine Stunde Training, um dem heißen Untersatz endgültig den Garaus zu bescheren. Weniger Vertrauen erweckten allerdings die als Strohballenersatz dienenden Uraltreifen an den Leitplankendornen und Lichtmasten. Gleich als zweite Trainings Sitzung ging es in der Klasse über 1600 ccm Spezialtourenwagen zur Sache. Im Vertrauen an die gute Platzierung im Rundstreckenpokal heftete ich mich an die Fersen, besser gesagt an die Slicks einer fordangetriebenen, charmanten Rennamazone. Das kleine Schildchen MAUS 4 hielt ich aber nur mit Brillenbewehrtem Auge für eine knappe Runde im Auge, dann war der Traum schon aus, vom Mischen. Nur noch reine Überlebensgier vor der Qualifikation ließ mich mit unterlegenem Wagen in die Schottertrickkiste greifen. Die Herkunft läßt sich dann meistens nicht verleugnen, wenn es auch für die Zuschauer ein Spektakel wird.

Der Kurs selbst eine lange Start- und Zielgerade, an deren Ende eine 90° links, mit 3. Welle, ca. 135 km/h, sehr breit, dann 200 m anschließend 90° rechts über eine Unterführung im 2. voll ca. 115 km/h, 100 m 90° rechts auch im 2. übervoll, deutliches Aufmucken des Drehzahlbegrenzers, kurze Gerade geht über in eine rechts-links, in den 3. weite anschließende rechts 700 m lang in den 4, ca. 190 km/h und dann wird es kritisch bei einem Wechsel in eine links, Straßenbreite nur noch 5 m, runter in den 3. sehr zögernd um die links, die man in Rallye-Racing betrachten kann, dann auf die Gegengerade, die einen leichten Rechtsdrall hatte, ausdrehen bis in den roten 5. ca. 230 km/h, und dann eine Passage, die man ohne Gewissen durchfahren muß, Fahrbahnwechsel über einen gepflasterten Grünstreifen, voll orgiastisch voll, ein Visierfehler wird hier allerdings zur Hamletfrage, unter einer Brücke hindurch, ca. 200 m scharfes Abbremsen bis in den 2. 180° rechts bergauf, über einen Sprung mit hinterlistiger Kante, in den 3. 100 m links, 100 m rechts, 100 m links auf die Zielgerade, det ganze von vorn.

Nachdem es am Trainingstag nachmittags zu regnen begann, hatte Petrus ein Einsehen und schickte die Sonne in Richtung Dillinger Hütte, als es am Sonntag ernst werden sollte.

Erster Auftakt Serientourenwagen bis 1600 ccm. Hier hatte sich die Toyota-Bostert-Mafia einiges ausgedacht, um die Trainingsschnellsten zu eliminieren. Herrn Reich und dessen Kumpanen sei aber gesagt, daß man solche Absprachen am besten daheim in der Toilette bespricht und dort dann auch bleibt, solche Nomexschinder braucht gerade der deutsche Rennsport am wenigsten. Zu Beginn des Rennens allerdings ein ganz anderes Bild. Johnny Lagodny mit einem superschnellen Sunbeam-Avenger aus Luxemburg und der weiß-blaue Bannerträger Toni Spiegelsberger auf der nicht minder langsamen Toyota-LIPP Corolla verbliesen den Rest bis zur sechsten Runde, in der Sunbeam-Johnny mit einem kapitalen Motorschaden die Segel streichen mußte, um der Corolla für den vermeintlichen Sieg den Weg freizumachen. Aus für Spiegelsberger in der

letzten Runde mit uneinholbarem Vorsprung, Kopfdichtung! So kam Reich auf der Postert-Celica doch noch auf erbschleicherischem Wege zum Sieg, nachdem vorher noch ein Simca-Gilb aus der Dreiergruppe auf den eingangs erwähnten Weg ausscheiden mußte, nichts geht mehr mit Waschen und Legen, der Rallye ZWO braucht schon eine neue Perücke.

Zweiter Heat: Ereignis des Tages! Ein Klasse-Feld stand am Start. Taxler Harald Grohs, Albrecht Krebs und Siegi Müller auf den 4-Ventil Coupes Marke BMW, Basche auf 4-Ventil 2002 in den Warsteinerfarben, sogar die Wagenheber und Unterstellböcke sind goldig. Heyer und Selzer auf den Zakspeeds, bei Selzer rief im Programm ein böswilliger Druckfehler lautes Gelächter in den Boxen hervor (K-Z). Weiterhin RUPO-Anwärterin Waltraud Stöhr-Odenthal auf den 73. EX-Werkscapri und nicht zu vergessen auf dem vorletzten Startplatz, sozusagen Sperrplatz, der Chronist neben Horst Godel auf Herbie. Es ist zwar nicht angenehm, aber berauschend wie einem hier in dieser Klasse die Ohren gefahren wird. Durch Ausfall in der sechsten Runde war es mir dann endlich einmal vergönnt, meine Klassenvorderläte in Aktion zu sehen, was ja einem nicht immer gelingt. Sieger Grohs vor Krebs, der hier sehr verlustreich gekämpft haben soll, nachdem das Auto nicht versichert gewesen war. Heyer und Fritzinger jeweils Sieger ihrer Klassen.

Das nächste Schmankerl: GT's. Hier war alles, was glaubte Rang und Namen zu haben, angetreten, sogar ein IMSA-Porsche aus den Stars and Stripes-Land hatte sich nach dem Saargebiet verlaufen, der aber nur mit seinem Fenstergitter auffiel, weil ihm manches Wehwechen plagte. Nach miserablen Start zersägte Kelleners auf dem Ägermeister-Porsche die gesamte Porsche und Alpine-Meute, um vor Dahmen auf dem Kannacher-Porsche und Firestone Leder zu gewinnen.

Beim Formel III-Lauf hatte Bild anscheinend die Regie übernommen. Umstrittener Sieger Dötsch auf dem KWS-March, der nach länger Zeit mal wieder in einem Rennwagen saß, der noch dazu recht konkurrenzfähig war, mal sehen ob es noch ein Nachspiel gibt, was man Rennleiter Hubele nicht ankreiden darf, denn an den Stellen, wo sich die Unfälle ereigneten, überholt kein rücksichtsvoller Motorsportler.

Brummi

Eine neue Spielerei: Eine inoffizielle Fahrerwertung im Rahmen der Rallyeweltmeisterschaft für Marken. Hier nun der Zwischenstand nach 5 Wertungsläufen:

1.	Hannu MIKKOLA	Fi	Peugeot/Fiat	50 Pkt.	4 Starts
2.	Markku ALLEN	Fi	Fiat	38 "	4 "
3.	Sandro Munari	I	Lancia	35 "	2 "
4.	Ove Andersson	S	Peugeot/Toyota	32 "	3 "
5.	Björn Waldegaard	S	Lancia/Fiat/Toy.	32 "	5 "
6.	Walter Röhrl	D	Opel	20 "	3 "

Die Nordmänner Liegen also in diesem illustren Kreis vor.

Rallye Bad Berneck

60 angeblich nicht trainierbare Sonderprüfungskilometer auf Schotter veranlaßten uns, das satte Startgeld von DM 110,-- für eine 200 km Rallye zu bezahlen und uns mit einiger Skepsis auf den weiten Weg zu unseren nordbayerischen "Rallyefreunden" nach Bad Berneck zu machen. Was dann vom RTC Bad Berneck für diese DM 110,-- geboten wurde, muß in 2 Kapitel unterteilt werden:

1. Kapitel: Eine astreine Streckenführung und 5 herrliche SE's entschädigten uns dafür, daß aus den 60 km SE durch Streckenverkürzung infolge des schlechten Wetters nur knappe 50 km wurden. Diese 50 km aber hatten es in sich. Alle SE's wurden auf besten Forststraßen gefahren. Optimale Streckensicherung, gute Auspfeilung aller kritischen Stellen und ein 1 a Gebetbuch konnten einen so richtig aufleben lassen.

Auch auf der Normalstrecke hatte man bei freier Streckenwahl weder Zeit noch Orientierungsprobleme. Alles in allem verdient dieses Kapitel der Rallye mit gutem Recht die Note 1+.

2. Kapitel: Hier geht es um das Davor und das Danach. Und das verdient ebenso gut die Note 6--. Wenn man so großzügig ist, von einigen Leuten das Nenngeld erst am Start zu kassieren, kann man sich selbst bei DM 110,-- vielleicht keine Rallyeschilder leisten. Natürlich sind dann auch keine Fahrermappen drin und man teilt die Blätter lose aus, oder man hängt einfach 1 Kopie (ist billiger, als 80 Kopien) der Fahrtstrecke 1 Stunde vor dem Start in einen engen Gang; (Hei, das war ein feines Gedränge, als alles zum Abzeichnen stürmte) daß manche Leute natürlich die geheimen SE's trainiert hatten, ist man ja gewöhnt (Man sah's an der Strecke und an handgeschriebenen eigenen Gebetbüchern in diversen Autos.) Nun zum Danach: 20 Uhr Aushang, 21 Uhr Siegerehrung im Kurhaus, so stand es in der Ausschreibung. Als um 21,15 Uhr noch immer nichts zu sehen und zu hören war (außer einer zu lauten Kapelle), habe ich am Vorstandsschaftstisch höflich nachgefragt, was denn nun sei und wie lange es noch etwa dauern wird. Antwort: "So eilig werden Sie es doch nicht haben, Sie werden wohl noch ein wenig warten können." Vor der Türe traf ich jemand, der anscheinend mehr wußte, und der klärte mich auf. Er käme gerade von der Auswertung, die sei zwar schon seit 19,30 Uhr fertig, aber der Saal, die Kapelle und das alles koste den Wirt Geld und das müsse erst verdient werden. Wir sind dann gefahren. Die Siegerehrung glaube ich, fand um 23.30 Uhr statt. Plaketten gab es auch gleich mit. Sie kennen die kleinen runden ADAC-Plaketten ja sicher. Heute habe ich die Ergebnisliste erhalten. Papier ist teuer, und so hat man die SE-Zeiten weggelassen. Ich meine bei DM 110,-- Startgeld kann man nicht nur eine gute Strecke erwarten.

Fritz Gerold

zu verkaufen zu verkaufen zu verkaufen zu verkaufen

Opel Ascona 1600 SR, optimal Gruppe 1, Baujahr 1974, neuer Motor.

Wegen Klassenwechsel wird das Fahrzeug verkauft von
Jürgen Kaufhold, 8 München 81, Tel. 98 59 29

Slalom Bodensee

Daß Slalomveranstaltungen in mittleren Städten sich immer mehr zu einem "Besucherhit" entwickeln, hat sich beim 6. ADAC-Slalom in Friedrichshafen wiederum bestätigt. Weit über 1500 Zuschauer (mit DM 4,-- war man dabei) säumten die Absperrzonen. Slalomveranstaltungen in solchen Städten stellen einen Renntag vor der eigenen Haustür dar, ohne daß man gleich zum Nürburgring fahren muß, um einige heiße Öfen zu sehen. Hier kann man diese aus unmittelbarer Nähe begutachten, ungehindert durch das Fahrlager schlendern, einige Meter nur von dem Geschehen entfernt stehen oder sitzen, und dann noch einen ganzen Tag voller Aktion erleben. Mit riesigen Transparenten quer über die Straße gespannt und Veröffentlichungen in der Tagespresse, so kann man Zuschauer anlocken. Ein herrlicher Frühlingstag trug auch noch bei. Wenn man das Programm zur Hand nimmt, so erklärt sich weiter, daß man dann ein niedriges Nenngeld verlangen kann, wenn von vierzig Seiten zwei- und zwanzig ganzseitig und acht halbseitig mit Reklame bedruckt sind. Zur Veranstaltung selbst wäre zu sagen, daß die in der Ausschreibung ausgedruckte Streckenlänge (1800 m) und damit verbundene Skizze, einen schnellen Vormittag verhielt. Doch weit gefehlt. In Wirklichkeit war der Parcours eng und langsam (gefahrte Zeiten knapp über eine Minute). Ansonsten war es eine gutgelungene Veranstaltung, die auch auf Langschläfer Rücksicht nahm (Abnahmezeit 9,30 Uhr). In meiner Klasse waren der Gewinner unserer Veranstaltung vom 1. Mai Winfried Boschan auf NSU knapp vor Roschmann und mir erfolgreich.

H. Wendt

Der Kommentar

Warum betreiben Sie eigentlich Motorsport?

Sicher werden nun die meisten Aktiven wie aus einer Brust rufen: "Weil es mir Spaß macht".

Betrachtet man allerdings manche Ergebnislisten oder die "Gäbentische" bei den Siegerehrungen kommt mir oft der Gedanke: Siegen und Pokale müssen zwei sehr erstrebenswerte Dinge sein. Bei einer durchschnittlichen Starterzahl von 5 Fahrzeugen in 20 Klassen (z.B. bei Bergrennen) kommt man auf die stattliche Zahl von 100 Startern.

Wenn man nun bedenkt, daß die ersten drei Plätze schön sind, kommt man auf immerhin 60 "Sieger". Es hört sich ja enorm an, wenn man am Biertisch erzählen kann: Am Bumsberg war ich Dritter!

Bei Bergrennen gibt es hauptsächlich den Platzregen, dagegen bei nichtgenehmigungspflichtigen Motorsportveranstaltungen kommt dann der Pokalregen über die Teilnehmer. Oft bekommt der 10 "Sieger" bei einer Orientierungsfahrt einen größeren Topf, als ein Klassensieger bei einem Meisterschaftslauf.

Wenn man nun noch bedenkt, daß bei der Kostenaufstellung einer Veranstaltung die Ehrenpreise oft bis zu 60 % und mehr ausmachen könnte sich SIMMERL vorstellen, wie man die Kosten senken könnte.

Wahrscheinlich ist die Zeit dafür noch nicht reif!

Es stimmt nicht, ...

daß dieser Report deshalb besonders schlecht ist, weil die Produktionszeit diesmal etwas länger war

daß der Redaktion des Reports eine Klage wegen Nötigung einiger säumiger Schreiberlinge droht

daß der Beitragseinstrieb unseren Schatzmeister bei seiner sportlichen Betätigung beeinträchtigt

daß die Eintreibungsverfahren im Herbst wieder humaner werden, weil er wieder in das Rallyegeschehen eingreifen möchte

daß wir ein Oldtimertitelbild brachten, weil wir keine Zukunft haben

daß Wurmstatter nur deshalb während einer Rallye drei Liter Milch trinkt, um Humperts Nikotin zu neutralisieren

daß Familie Nagel Hochzeitstag hatte, weil der zigarrenrauchende Familienvater am letzten Clubabend enorm "auftischen" ließ

daß Onkel Ernst nur deshalb soviel abgenommen hat, um die Mehrleistung der neuen Konkurrenten auszugleichen

daß der Opel-Fritz aus dem Münchner Norden demnächst wieder fährt, um dem Geschrei seines Sprößlings wenigstens zeitweise zu entgehen

daß sich die Mitglieder des unmöglichen Veranstalters zu 70 % verfahren, damit die Gästestarter nicht so allein a.d.w. waren

daß ein Walking-Talking eine verbesserte Ausführung des bisher üblichen walkie-talkie ist

daß einige Clubredakteure froh sind, daß bei einem der letzten Clubslaloms zwei "Lotusse" gestartet sind, endlich weiß man wie die Mehrzahl von Lotus geschrieben wird

daß nach Obing eine Bierpipeline eingerichtet wird

daß der beste Deutsche immer am besten gefahren ist

daß schwarze Escort-Kotflügel bereits lackiert von Ford für Sportfahrer vorrätig gehalten werden

daß Ansel ganz unruhig ist, weil er so lange nichts mehr von seinem Walter gehört hat

daß Baltzer von seinem ersten Einsatz mit Humpert, immer noch die Hosen gestrichen hat

daß GWS bereits für das Catcherturnier im Kronebau genannt hat

daß sich unter den Scuderianern ein Heiratsvermittler betätigt

daß alle Teilnehmer von unserem Clubslalom die Ergebnisliste studiert haben, bevor sie sich über die Veranstaltung äußerten

daß wir nach dem guten Erfolg des letzten Versuchs, nur noch letzte Versuche ausschreiben



Sind Sie Sportfahrer?
Oder fahren Sie gern sportlich?

Dann kommen Sie zu uns, wenn Sie Ihren FORD verbessern wollen. Wenn Sie aber schon einen "heißen" FORD fahren, dann kommen Sie auch zu uns, denn wir haben nicht nur ein gut sortiertes Ersatzteillager mit erprobten Original-FORD-Rallye und Renntuning-Teilen, sondern auch erfahrene Spezialisten, die Sie in allen technischen und motorsportlichen Fragen bestens beraten können.

Unsere reichen Erfahrungen die wir in vielen Renn-Einsätzen sammeln konnten, kommen bei uns nicht nur den Sportfahrern zugute, sondern allen unseren Kunden, die unsere Werkstätte aufsuchen.

Oder möchten Sie ein "Gruppe I" - Fahrzeug probefahren? Unser Fahrzeugpark steht Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Kommen Sie doch einmal bei uns vorbei
- ganz unverbindlich natürlich -
Als Deutschlands führender Rallye-Sport-Händler und Ford-Tuner freuen wir uns auf Ihren Besuch.

Autohaus
JOSEF DIERMEIER
25 Jahre Ford-Haupthändler
und Rallye-Sport-Händler
8 München 50 (Allach)
Pasteurstr. 5, Tel. Sa. Nr. 8121085