

Zum Weltspartag der Sparkassen am 29. Oktober.

Wer spart, gewinnt.

Große Verlosung der deutschen Sparkassen. Eine Menge wertvoller Preise zu gewinnen. Beantworten Sie einfach unsere Sparkassenfrage. Dann kleben Sie den Coupon auf eine Postkarte und schicken ihn bitte an uns.

Die aktuelle Sparkassenfrage zum Weltspartag am 29. Oktober:
Die meisten Leute wissen, daß sparen wichtig ist und sie sparen auf unterschiedliche Art und Weise.

Wie sparen Sie?

Bitte kreuzen Sie an.

Sparen Sie monatlich einen gleich hohen Betrag
per Dauerauftrag?

Ja Nein
☐ ☐

Sparen Sie automatisch,
was jeden Monat übrigbleibt?

Ja Nein
☐ ☐

Nutzen Sie die staatliche Sparförderung?

Ja Nein
☐ ☐

Oder haben Sie ein anderes Sparrezept?
Wenn ja, welches?

Stadtsparkasse München

49 7.76
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report



setzt MASSTÄBE



Er schuf den Helm für Profis und Kenner. Ein Helm der mehr ist als ein Schutzhelm. Nur dieser Helm hat die aerodynamischen Vorteile zur Stabilisierung, Geräuschminderung und Entlastung der Hals- und Nackenmuskulatur.

8 Schichten Glasfaser und Polyesterharz, 6 mm Wandstärke, Styroporinnenschale, Knautschzone, Energievernichtungseffekt, Spoiler zur Entlastung der Nackenmuskulatur, 96 % Sichtfenster. Größe 55 - 60 stets am Lager. Sondergrößen auf Wunsch. Nur DM 198,--, dreifarbig mit Luxusausstattung DM 298,-- + MwSt.



Für FORMELFAHRER ist dieser Helm in Spezialausführung lieferbar: 12 Schichten Glasfaser, schußsicheres Panzer-
glasvisier mit Abreißvisieren,
Visierverriegelung, Nomex-Innen-
auskleidung, Nomex-Feuerschürze
mit Klettverschluß, Sauerstoff-
zufuhr, einfarbig.
Preis mit Fahrerlizenz anfordern

Liebe Clubmitglieder,

nun ist es wieder soweit; Sie halten die letzte Reportausgabe des Jahres 1976 in der Hand.

Ich glaube, daß der Report das Jahr über Ihren Gefallen fand, manchmal vielleicht auch nicht. Vielleicht fühlt sich jedoch im neuen Jahr der eine oder andere aufgerufen, auch 'mal einen Beitrag zu unserer Clubzeitung zu leisten.

Die Saison ist sportlich fair und für unseren Club und seine Mitglieder im allgemeinen erfolgreich verlaufen.

Immerhin konnten wir nur durch die Mithilfe aller Aktiven den Mannschaftspreis des Gaues Südbayern gewinnen.

Ich gratuliere hiermit allen Sportlern zu Ihren Erfolgen und wünsche allen Mitgliedern und Freunden ein frohes Weihnachtsfest und ein Erfolgreiches 1977.

Ihr

Gerhard Verlaan

Das Titelbild zeigt unsere Clubmitglieder Eugen Hesse und Gerhard Verlaan auf heißem Hesse-Simca bei der Ries-Rallye 1976.

SCUDERIA MÜNCHEN

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

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

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

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

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

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden immer herzlich willkommen.

SPORTFAHRERSTAMMTISCH

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

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

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

SCUDI - ganz privat

Rückblickend war das Jahr 1976 für unseren Club ein voller Erfolg.

Nach spannendem Zweikampf mit der Rallyegemeinschaft Rosenheim während der ganzen Saison, wobei uns bei den letzten beiden Veranstaltungen das große Zittern überfiel, ist es uns nun gelungen zum dritten mal hintereinander den Mannschaftspreis des Gaues zu gewinnen.

Der NG-Slalom am 11.4.76 in Zusammenarbeit mit dem PMC war mit 118 Startern sehr gut besucht. Der traditionelle genehmigungspflichtige Slalom am 1.5. 76 entsprach nicht ganz unseren Erwartungen in punkto Starterzahl, jedoch sportlich war auch er ein Erfolg. Am 24.7.76 hatten wir die Gaudi-Rallye nach Obing, die immerhin 47 Starter auf die Beine brachte. Evtl. Schandtaten können am 21.12.76 im Rahmen des Clubabends auf der Filmleinwand bewundert werden. Am 24.10.76 fand der Gauendlauf im Slalom, wieder mit dem PMC und am 30.10.76 die Orientierungsfahrt mit 38 Startern statt. Die Meinungen über diese Veranstaltung gingen sehr auseinander, da aber 20 Teams das Ziel erreichten sollte man sie auch als Erfolg verbuchen.

An dieser Stelle sei nochmal allen Clubmitgliedern herzlich gedankt, die bei jedem Wetter als Funktionäre zur Verfügung standen und die Durchführung der Veranstaltungen dadurch erst ermöglichten. Ich hoffe, daß auch im nächsten Jahr soviel Unterstützung von seiten der Clubmitglieder erwartet werden kann.

Bei unseren Clubabenden waren im Jahresdurchschnitt immerhin ca. 40 Mitglieder anwesend. Auch Ihnen sei gedankt, da Sie hiermit Ihr Interesse am Clubgeschehen immer wieder zeigten.

Leider war es nicht mehr möglich den Fahrerlehrgang durchzuführen, da Terminschwierigkeiten bei Walter Smolej bestanden. Er wird im neuen Jahr bestimmt nachholt. Aufgeschoben ist ja nicht aufgehoben.

Allen, die ihr Scherflein zur Gestaltung und Erhöhung der Seitenzahl unseres Reports beigetragen haben, sei hier für die tatkräftige geistige Unterstützung gedankt. Auf diese Weise war es möglich die

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

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

Aktualität und die Attraktivität des Reports zu erhalten, wenn nicht zu erhöhen.
Da der Report auch im neuen Jahr erscheinen soll, sind alle weiterhin zur Mitarbeit aufgerufen.

Ein frohes Fest wünscht Ihnen,
Gerhard Verlaan.

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

SERVICE RUND UM SPORTLICHE AUTOS
kreillerstr. 71
tel. 43 57 91
auto service scherer

Was war

Int. ADAC-Inn-Chiemgau-Rallye 22.-24.10.76

Smolej - (Geistdörfer)	Opel Kadett GT/E	1.Kl. KS G	8.Ges.
(Härtl) - Schucan	BMW 2002	5.Kl.	S 13.Ges.
Herrmann W.-(Hübinger)	Porsche Carrera RS	3.Kl.	S 19.Ges.
(Klaus) -Ditscherlein	Fiat 128	2.Kl.	S
Verlaan - (Markl)	Simca Rallye 2	4.Kl.	S
Gerber - Gerold	BMW 2002	8.Kl.	B
Conrad - Kaspar	Ford Escort	8.Kl.	B
Kollin - (Bezdek)	Opel Kadett GT/E	14.Kl.	B
Wurmseher - Salat	BMW 2002	17.Kl.	B
Abt - Balzer	Ford Escort	18.Kl.	B
Dr.Herrmann Ch.-(Gruhn)	VW Golf LS		ausgefallen
Hesse - (Götz)	Simca Rallye 2		ausgefallen
Wenz - (Gottlieb)	Opel Kadett GT/E		ausgefallen

Mannschaften

Scuderia München I	5. Platz
Scuderia München II	6. Platz

1. ADAC - Rallye Südbayern 13.11.76

Wurmanstätter-Feldmeier	Peugeot 304	1.Kl. KS G
(Härtl) - Schucan	BMW 2002	2.Kl. G 6.Ges.
Abt - Balzer	Ford Escort	4.Kl. S 7.Ges.
Conrad - Geier	Ford Escort	3.Kl. S
Wurmseher - Scherer	BMW 2002	8.Kl. B
Kollin -(Gutsmiedl)	Opel Kadett GT/E	8.Kl. E
Gerber - Gerold	BMW 2002	9.Kl. E
Hesse - (Velte)	Simca Rallye 2	ausgefallen

Mannschaften

Scuderia München I	2. Platz
Scuderia München II	4. Platz

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

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 31 47

Gaumeisterschaft 1976 des ADAC-Gau Südbayern

Der voraussichtliche Stand der Gaumeisterschaft (ohne Gewähr) einschließlich der ADAC-Rallye Südbayern lautet:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1. Härtl Hans | 9. Ertl Hans |
| 2. Rollbühler Wilhelm | 10. Zachmeier Hans |
| 3. Vater Wolfgang
Danner Elmar | 11. Lang Hans |
| 4. Blank Erich | 12. Verlaan Gerhard |
| 5. Stock Alfons | 13. Kohl Ulrich |
| 6. Lang Martin | 14. von Knorring Hans
Bösl Klaus |
| 7. Buchner Georg | Markl Gustl |
| 8. Gallersdörfer Josef
Werthmann Gerhard | 15. Zadow Peter |

Endstand im Mannschaftspokal des ADAC-Gau Südbayern

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| 1. Scuderia München I | 93 Punkte |
| 2. Rallyegemeinschaft Rosenheim I | 90 Punkte |
| 3. Scuderia München II | 89 Punkte |
| 4. MC Neuburg | 35 Punkte |
| 5. MC Indersdorf | 33 Punkte |
| 6. MC Deuerling | 32 Punkte |
| 7. MC Neumarkt St. Veit | 12 Punkte |
| 8. AMC Nördlingen | 8 Punkte |

INT. ADAC-RALLYE MÜNCHEN-WIEN-BUDAPEST

Am ersten Oktoberwochenende trafen sich die Rallyefahrer aus Nah und Fern um bei der bisher einzigen Veranstaltung mit internationalem Flair in unserem Gebiet an den Start zu gehen. Für diese Internationalität sorgten wieder einige Prädikate, so durch den Ausfall der "Bavaria" der Lauf zum Mitropa-Cup und das Prädikat als Österreichischer Staatsmeisterschaftslauf. Die Aktivität südbayrischer Rallyesportler besorgte die Wertung zur Gaumeisterschaft des ADAC-Gau Südbayern. Als Gastfahrer waren wieder einige Ungarn angereist, sowie, jederzeit gut für einen Gesamtsieg, das Team Eklund/Cederberg aus Schweden auf Werks-Saab.

Zeitplan und Strecke dieser Veranstaltung entsprachen mit geringen Veränderungen der von vergangenen Jahren. Als Auftakt mußte wieder einmal mehr die Fröttmaninger Heide, diesmal in neuer Version, erhalten. Langenbach/Thonstetten wurde als WP 2 gefahren und zur Überraschung einiger Teilnehmer die "Wachlkofen" in Gegenrichtung als WP 3. Auch "Sünching" war vielen Mü-Wi-Bu-Freunden bereits bekannt. Großes Rätselraten jedoch herrschte bei den Insidern um die Streckenführung der nun folgenden WP-Frichlkofen, eine schöne Schotterprüfung, welche leider um das schönste Stück am Ende verkürzt wurde. Zwei Rundkurse bei Obertrennbach und Mößling, ausgerichtet von den "Südbayern-Managern" Gruber und Lode, harrten nun der Teilnehmer, wobei Ersterer von den hinteren Startnummern nur noch mit Mühe befahren werden konnte. Südbayrischen Fahrern dürfte die WP-Mößling noch von der letzten Waldkraiburg in Erinnerung gewesen sein. Als letzte in Deutschland zu fahrende WP mußte einmal mehr der StUPl. Kammer der Traunsteiner Garnison erhalten. Der MSC Traunreut hatte hier im Gegensatz zum Vorjahr eine ca. 5 km lange, einmal zu befahrende Strecke ausgesteckt. Mit der ZK in Leobendorf endete der deutsche Streckenteil, in welchem Sulc 4mal, Eklund und Wittmann je 2mal, sowie Rack und Mattig je 1mal Bestzeiten setzten.

Gleich hinter der Grenze ging es in Österreich weiter mit der Teerprüfung "Kaiserhühe". Anschließend führte eine lange Autobahn-Überführungsetappe weiter nach Melk zum Leruring und weiter nach Horn zum Britaxring, wo jeweils Rundkurse auf den Rallyecross-Strecken zu absolvieren waren. Spektakuläre Dreher, besonders auf dem Britaxring erheiterten die Co-Piloten, die nicht mitfahren durften. Abschließend in unserem Nachbarland noch der "Stotzinger Berg" bei Eisenstadt, bevor der Tross über die ungarische Grenze fuhr. Die

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

Bestzeiten im österreichischen Teil fuhr auf den Teerstrecken Wittmann, während Eklund auf den Cross-Ringen dominierte. Lediglich Rack und Sulc konnten auf der Kaiserbuche die Zeit mit Wittmann halten.

Eine weite Etappe führte nun unter Einbeziehung des letztjährigen "Lebenmykolos", welches jedoch nicht gefahren wurde ins Gebiet nördlich des Plattensee's, wo die letzte 4er-Serie WP's stattfand. Auf identischer Strecke von 1975 wurden die eine Schotter- und 2 Teerprüfungen gefahren, worauf die Zwangspause in Sümeg folgte. Den besonderen Leckerbissen der Veranstaltung, die WP "Farkasgüepü", hatte sich die Fehrtleitung bis zuletzt aufgehoben, sozusagen als krönenden Abschluß. Nur schade, daß sowas bei uns nicht zu finden ist(halt, - zu finden schon- nur genehmigt bekommen wir's nicht!). Die Bestzeit der einführenden Schotterprüfung hielt Sulc, die beiden Teerprüfungen gewann Rack, assistiert von Wittmann auf der WP 14, während in der abschließenden Schotterprüfung Eklund nicht zu schlagen war.

Nach Fachsimpeln am Ziel, frisch machen zu großen Taten am Abend und einer mehr oder weniger geruhsamen Nacht in Budapest, am Sonntagvormittag dann der rüchtlische Aushang im Haus des ungarischen Automobil-Clubs. Wenn wir uns auf der Fahrt nach Budapest genauso viel "verfranzt" hätten wie auf der Strecke Hotel-Autoclub, wir wären wohl nie angekommen. Während des Aushangs die übliche Hektik, ein negativ beschiedener Protest und der Verzicht auf Berufung durch das Team Rack/Köhler, um die Siegerehrung zeitgerecht durchführen zu können(danke schön!).

Als Sieger auf dem Podest standen dann Wittmann/Schatzl, welche mit diesem Erfolg einen weiteren Schritt der österreichischen Staatsmeisterschaft entgegenschritten. Auf Platz 2 landeten Eklund/Cederberg nur 2 (in Worten: zwei) Sekunden dahinter, gefolgt von Rack/Köhler(-19sec.), Sulc(-84 sec.) und Meßmann (-315 sec.).

Insgesamt eine schöne Veranstaltung, bei der auch das System der Minimal- und Maximalzeit nach englischem (RAC)Muster seinen Sinn hat.

Wurmi



Wittreich/Wurmanstätter bei der Mü-Wi-Bu

Das gibt
es nur
in Bayern

Mia Bayern

(eine Bayrische Langspielplatte)

.. hätte es leicht werden können; aber wenn schlußendlich die ganze Verantwortung auf den Schultern eines Mannes mit einem winzigen Team lastet, dann geht das halt nicht gut. So fällt gleich zu Beginn meines Berichtes der Wermutstropfen in den schönen Jahrgangsbecher der Rallye Chiemgau, dem letzten Lauf zur DRM.

Mit einem Prolog könnte man so schön sagen, fing es an am Freitagabend. Bei fünf Sonderprüfungen sollte man sich den Appetit für das Wochenende holen. Einige, darunter auch der Ausländerstar Anders Kulläng, verdarben sich dabei aber ihren Heißhunger auf kommende Taten; für den Opeltreter vielleicht sogar das bessere Ende, denn der kernige Sound geriet am Ende der Veranstaltung immer mehr zu einem Röcheln, als der Einsatzwagen unter Walter Röhl's Fittichen zum Vorwagen umfunktioniert wurde; was aber sicher mehr Zuschauer angelockt hätte, daß langen Regensburger einmal live zu sehen und nicht nur im Fernsehen ausfallen.

Am Samstagmorgen standen provisorisch auf dem Treppchen: Warmbold, der Eilrückkehrer aus Australien; Wittmann/Schatzl aus dem Nachbarland auf ihrem gelb-schwarzen Renner und dann schon ein weiteres Rüsselsheimer Produkt aus der württembergischen PS-Schmiede von Günther Irmscher mit Walter Smolej in der Rolle als Wiedergutmacher. Hatte er doch seinen Brötchengebern bei der Stuttgart einen gehörigen Schrecken sowie auch einen nicht zu übersehenden finanziellen Verlust beigebracht; nicht zu vergessen das technische Know-how, das in diesem Wagen stecken sollte. Schade, vielleicht wäre es ein Kadett geworden den man nicht nur streikend am Rande bewundert, wie die sagenhaften Irrwische unter dem EHT-Bewerber.

Als erstes wollten wir, die ganze Zuschauermafia der Scuderia tauchte wie ein Phönix aus der Asche mit einem Male auf, uns eine Spitzkehre links auf Teer, übergehend in Schotter auf der WP 6 in der Nähe von Traunwalchen zu Gemüte führen. War wohl nichts. Kein Funkverkehr zwischen Start und Ziel und darüberhinaus auch noch ein unnötiger Protest von unserem Obersportler, dreimal dürfen Sie raten, wegen Behinderung durch den Vorwagen. Wie die Behinderung an anderen Stellen der Veranstaltung aussah berichte ich später.

Also nichts wie hin zur WP 7 nach Palling: Schotter bergab 90 Grad rechts und sehr eng, am Ausgang der Kurve links ein Graben als besondere Würze. Hier muß gesagt werden, daß der Vorwagen unter Walter Röhrl nicht unbedingt das Maß aller Dinge sein konnte; ein Wasserschutzgebietschild lehnte sich ängstlich zurück wurde aber dennoch mit einem Seitenhieb bedacht. Auch die Zuschauerkulisse war interessant zu nennen: Herbert Schnitzer ließ es sich nicht nehmen so dicht vor seiner Haustüre die Feldwegartisten unter der PS-Gilde zu begutachten, sollte er am Ende gar Verwertbares gesehen haben?

Auch die WP 8 erfuhr eine Änderung. Nachdem sich Toyota-Werksfahrer Demuth beim Konieren des Aufschriebes im Traunreuter-Kurierhaus von PR-Mann Schweikart auf die Platte bannen ließ und somit der Verdacht aufkommen mußte, daß auch die anderen Fahrer dieser Marke in Besitz der Unterlagen gelangten, blieb dem Fahrtleiter nichts anderes mehr übrig als in Gegenrichtung fahren zu lassen. Sehenswert locker an diesem Eck Smolej und ebenso zuschauerreif Heinz-Walter Schewe, dem man ansah, daß es ihm Spaß machen mußte, fast konnte man um seine Meisterschaft fürchten; mußte er doch hier einigermaßen plaziert ankommen. Die Österreicher Wittmann, Haider, Sulc (wird gesprochen wie Schulz) noch verhalten fahrend.

Beim Anmarsch zur WP 11 in Rabenden merkte man schon, daß die Geheimhaltung, ein absolutes Kriterium dieser Rallye, einigermaßen funktionierte. Keine einzige Spur auf dem Feldweg, geradezu jungfräulich; wo findet man heute noch so etwas? Wir pilgerten an eine weite Links die vom Fahrersitz zugewandert etwas eng herschaute. Beim Vorwagen eine Orgie; mit leichter Staubfahne auf uns zufliegend, dann links-rechts anstellend Vollgas, vorbei mit dem Anschauungsunterricht. Die Startnummer 1 Achim Warmbold auf einer Vierventil-Rechtslenker Corolla, schon erheblich zaghafter wie beim ersten Male, Motor jubelt in höhere Regionen, der Gang war zu niedrig gewählt und der Beifahrer wurde auch sofort mit einigen Ermunterungen bedacht. Überhaupt der Beifahrer: Alex Gruber, ein Mann der schon öfters bewies, daß er sein Fach versteht und sich da unten ganz gut auskennt, auch die Wege und Geheimgänge kennt, wie man an so manche Streckenunterlagen herankommt. Aber saß er schon mal links auf dem heißen Stuhl? Ich glaube, da gibt es kein Mitfühlen, das muß man erlebt haben. Vielleicht war das der Grund warum sich seine Hautfarbe am Ende der Reise doch allzusehr ins Ungesunde verfärbte.

Es wurden Wetten abgeschlossen, ob dieses Eck voll geht. Die Herren Matter und Nieborg hatten bestimmt ein zauberhaftes Motiv im Sucher, soviel Gegend würde Tegtmeyer sagen, aber um Voll zu fahren standen



SONDERANGEBOT

Haftgürtelreifen "POLAR" werksrunderneuert

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

Preise einschließlich Montage, zuzüglich Mehrwertsteuer

Auswuchten DM 5,-- pro Rad incl. Gewichte

weitere Größen auf Anfrage lieferbar

München 21
Westendstraße 183
Telefon 57 25 23

München 21
Hansastraße 30
Telefon 50 56 07



VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 0 89 / 95 42 67



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

Krug tuning

MÜNCHEN

beide etwas zu weit am Ort des Geschehens. Die Nummer 13 trieb uns dann schon etwas ins Gras weiter zurück und wir hatten die Bestätigung: Es geht! Schwierigkeiten mit dem grünen Untergrund hatte hier Harald Demuth, der aber sein Gefährt auch unerschrocken um die Kurve prügelte. Sehr sauber der blaue Porsche aus dem Hagener-Raum, jetzt mit SY-Kennzeichen (nicht Sylt): Frawitt über alles! Unsere Freunde aus Österreich wie gewohnt; aber auch Peppi Haider wird ruhiger, nicht mehr die eckigen Schlenker. Wittreich auf dem Steinberger BMW, ganz in weiß, hatte bestimmt auch nicht trainiert. Sulc ließ hier schon ahnen, daß in puncto Bestzeiten etwas auf die etablierten Herren aus den vorderen Reihen zukommen würde. Akustisch an der Schmerzgrenze der weiße Simca von Falko Jansen, mit ultrabreiten Rallyecrosspneus, der sich auf den Rundkursen immer wieder mit Kromm auf dem Escort anlegte. Warum wohl der weiße Simca 1100 mit niederösterreichischer Nummer fährt?

Die Anfahrt zur nächsten WP in Pittenhart gestaltete sich etwas schwierig, weil wir unbedingt an ein gewisses Eck wollten, was uns dann auch über einen längeren Abstecher über eine Wiese gelang. Außerdem wurden wir hier voll für das Suchen auf der Karte entschädigt. Allein Walter Röhrh mit Co Wilfried Nanz war eine Augenweide; ganz lässig, als wäre es das Leichteste von der Welt wie er sich vorbei an einer weiten, fast vollen Rechts auf Teer, dann hinein in den Wald durch eine Links auf Schotter schaffte. Auf der Stoppuhr sah das dann folgendermaßen aus im Verhältnis zum Ersten: minus 15 sec.! Allerdings mußte man das Gefühl haben, daß die kleine lebendige Corolla nicht optimal auf diesen dauernden Wechsel zwischen Schotter und Teer abgestimmt war, fuhr sie doch meistens auf schmalbrüstigen Schotterracingen. Zittern gab es jedesmal wenn sich der grüne Lochmann-Golf unter Altmeister Freddy Kottulinsky mit dem Besitzer auf dem heißen Sitz näherte. Für mich eine helle Freude meinen jahrelangen Schulfreund Fritze Lochmann schwitzen zu sehen wenn das schwer angeschlagene Boot um Linkskurven gezaubert werden mußte; hinten rechts war nämlich der Längsträger abgerissen, sodaß man erstmals ein Fahrzeug mit wandelbarem Radstand auf einer Rallye sah, wenn auch unfreiwillig. Auch der Härtl Hans trieb seinen, neuerdings mit einem Gruppe II Motor versehenen BMW gekonnt auf den Schotterpfaden, am Teer muß er noch etwas sauberer werden um seine volle Effektivität zu erreichen. Leider wird er immer wieder durch kleine absolut unnötige Fehler daran gehindert sich weiter vorn zu platzieren, was unbedingt seinem Fahrkönnen entsprechen würde. Halten wir ihm die Daumen, daß es mit der kleinen Rallyemeisterschaft aus dem Gau Südbayern wenigstens klappt.

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

St.-Martin-Str. 52 · 8000 München 90 · Tel. 69 59 91/92 und Brudermühlstr. 49-51 · 8000 München 70 · Tel. 7 23 31 47

Eine weit größere Bremse hatte sich da schon Walter Smolej eingebaut. Jedenfalls wurde sein Husarenritt auf den zweiten Platz von dem er sich nur noch durch 3 Sekunden getrennt sah erheblich gebremst, als er ein Hindernis allzu forsch anging und sich die ganze Vorderachsgeometrie lädierte. Damit ging dann das Rechnen an. Nachdem Warmbold bei uns beim dritten Mal ziemlich langsam vorbei fuhr um dann aber plötzlich zu beschleunigen, durfte man ja aus Erfahrung annehmen, daß wiederum ein Protest in der Luft hing. Das bedeutete für Hainbach, den großen Opel- und Smolej-Kontrahenten, daß er weit vorne liegen mußte kommt kein Protest, was dann ja auch eintrat. Bei schlechtester Fahrzeit der Klasse plus Prozente, wie immer; nur der Langsamste in der Klasse hatte eine Sternstunde, sodaß er unserem Walter nicht allzu viel aufbutterte und Hainbach anschließend verhalten fahrend, kam nicht dazu seinen Irrtum rechtzeitig zu korrigieren.

Großes Bügeln und Reparieren in der Zwangspause auf dem Gut Gromberg. Auch der Irmscher-Opel bekam neue Eingeweide verpaßt. Insgesamt gesehen ein schöner Schrotthaufen das ganze Fahrerlager.

Einen Blick von der WP 15 Hemhof konnte man sich ja am Sonntag nach der Veranstaltung im Fernsehen machen. Eine Retrospektive auf alte Rallyzeiten, mit wildem Geblase durch Ortschaften und Gehöfte, daß es eine wahre Freude sein mußte. Auch hier wieder die ganze Rallye-Rentner-Band von der Scuderia und die Firma Lode hatte sich ebenfalls eingefunden, was zur Beurteilung der einzelnen Durchfahrten natürlich zu bissigsten Kommentaren eskalierte.

Auf dem Heimweg nach einem langen Zuschauertag nahmen wir noch die WP 18 in der Dunkelheit mit: Schönau bei Bad Aibling. Im Dunkeln ist gut Munkeln könnte hier als Überschrift stehen, man sah recht deutlich wer schnell erkannte, daß es eine WP vom letzten Jahr war in Gegenrichtung, um es freundlich zu sagen oder waren hier die Obermauschler am Werk. Trotzdem ein unheimlich schneller Sulc mit seinem Porsche, der sich an unserem Fleck, wo sich die Funktionäre durch einen äußerst rüpelhaften Ton und einer entsprechenden Bierfahne hervortaten, verfranzte. Allerotweißroten Freunde hatten hier Schwierigkeiten mit der Orientierung, während einige Einheimische wie die Weltmeister aufgeigten.

Der Gesamtsieger, Achim Warmbold sicherte sich damit den Vizetitel, vielleicht lernt er wieder einmal fröhlich zu lachen. Für Walter Smolej reichte es noch zu einem dritten Platz in der Endabrechnung der Meisterschaft, nachdem für Reinhard Hainbach noch das dicke Ende kam und er sich in der Klasse und der Gruppe I dem Walter II beugen



Unser erprobter Sprecher bei allen Slaloms



Gerber/Gerold auf Renault Alpine bei der Herkomer-Rallye



Schöller/Scherer auf VW
bei der Mü-Wi-Bu

Kollin/Fischer mit Opel
Kadett GT/E in Aktion bei
der Mü-Wi-Bu



Eklund/Cederberg auf heißem
Saab bei der Mü-Wi-Bu

mußte.

Eine Veranstaltung deren Fehler übertüncht wurden, mangelhafte Absperrung usw. durch beispiellose Sonderprüfungen, fand ihr Ende nach einem Abstecher auf den Tatzelwurm in der Nähe von Rosenheim. Schade, daß sich der Fahrleiter eine Ruhepause auf dem Rallyesektor auferlegen muß. Aber alle freuen sich wieder oder drücken die Daumen, daß sie 1978 wieder im Chiemgau um Meisterschaftspunkte radeln dürfen!

M.K.



Verlaasn/ Markl bei der Inn/ Chiemgau Rallye

NG - SPORT:

ENDLAUF GAUPOKAL 76' für CLUB-SLALOMS

BW - Flugplatz Mü.-Oberschleißheim 24.Okt.1976

Nach diversen regionalen Vorläufen kamen zu unserem "Weltmeisterschaftslauf" in Oberschleißheim mit vollem Punktekonto von 80 Zählern: Schrankl, Obing auf Abarth-Bianchi; Mayer, Inzell auf Simca Rallye 2; Bertold, Kollbach auf Golf GTI; T. Hofer, Hundham auf Manta GTE; Senner, Oberammergau auf Golf; Spegel, Grasslfling auf Steyr-Puch.

Mit einer Vorlaufniederlage und somit 75 Punkten waren H. Plank, Eggstätt auf Abarth-Bianchi und der unverwundliche Ernst Lindauer vom AC Isartal auf Bianchi dem Favoritenkreis schon etwas entrückt. Ein weiterer Anwärter auf die Gaumeisterschaft, Werner Lanzendörfer, FFB auf seinem bildschönen Steyr-Puch mußte gar schon in einem regionalen Lauf einen 3. Platz einstecken und hatte "nur" 72 Punkte. Einer dieser 9 Fahrer kam also für den Titel in Frage und wollte im Endlauf doppelte Punkte kassieren.

Der Einsatz der Scuderianer beschränkte sich vorwiegend auf den Funktionärssektor. Nur der Oberammergauer Josef Gerold, auf seinem betagten Ex-Thalmeier-Käfer (er diente diesem zum Brötchenholen; auf irgendeiner Ori war ein Motorexitus zu verzeichnen!) mit gekräftigtem Triebwerk qualifizierte sich für den Endlauf. Mit 47 Punkten aus nur 3 von 4 Vorläufen war für den prüfungsgeplagten Studenten das Dabeisein das Wichtigste. Zudem sorgten defekte hintere Stoßdämpfer-KONI ist seit einem halben Jahr nicht in der Lage welche zu liefern für publikumswirksame Drifts in der Zielkurve. Der zum Fotografieren vergewaltigte 1. Vorsitzende hielt diese dann auch auf Celluloid fest. Er wird wohl für unseren Nagel bald zu einer Konkurrenz werden.

Nach 2 Wertungsläufen, die addiert wurden, konnten sich nur noch Rupert Mayer und Josef Berthold voller 120 Punkte rühmen. Alle anderen wurden in ihren Klassen mehr oder weniger versägt.

Gaumeister 76', dank der besseren Fahrzeiten wurde der Österreicher Mayer -er wohnt in Deutschland und ist ADAC-Mitglied. Zuvor hatte er aber noch den schnelleren Kerschl aus Deggendorf, ebenfalls auf Rallye 2 zu bezwingen, der ihm im 1. Lauf den Klassensieg streitig machte.

J. Gerold konnte sich unter den verbesserten Fahrzeugen bis 1600 ccm

hinter Schwingel, Straubing - auf einem sagenhaft schnellen VW -, Dietzel aus München, VW und E. Hitz, Stockdorf auf einem 170 PS Einspritzer BMW (Egenolf-Motor) auf dem 4. Platz etablieren; und erhofft sich für die nächste Saison Besseres.

Schön wäre es allerdings, wenn sich auch einige andere Scuderia-Mitglieder dieser relativ preiswerten Sportart erinnern würden, so daß auch wieder im NG-Sport unser Name vertreten wäre.

Alle haben ja wohl keine internationale Lizenz !!!

Jupp

Gesamtklassement Slalom-Gaupokal 1976

1. Mayer Rupert, Inzell	Simca Rallye 2	120 Punkte	1:20,68
2. Berthold Josef, Kollbach	Golf GTI	120 "	1:24,57
3. Spegel Manfred, Grasslfling	Steyr-Puch	116 "	1:23,11
4. Senner Helmut, Oberammergau	Golf LS	116 "	1:25,94
5. Lanzendörfer Werner, FFB	Steyr-Puch	112 "	
6. Schwingel Eduard, Straubing	VW 1302 S	110 "	
7. Tuckek Franz, Schöllnach	Audi 50 GT	108 "	
8. Plank Hermann, Eggstätt	Autobianchi	107 "	
9. Mair Udo, Lauingen	Kadett GTE	105 "	
10. Höltl Josef, Rudesting	Alpine A 110	104 "	
Gerold Josef, Oberammergau	VW 1302 S		1:23,78



I. ADAC-RALLYE SÜDBAYERN

13. NOVEMBER 1976

Wer sich am zweiten Novemberwochenende im südlichen Niederbayern verirrt, konnte überraschend vielen Fahrzeugen im Rallyelook selbst auf hintersten Feld- und Waldwegen begegnen. Der Grund für diese Häufung: Fahrtleiter Arnulf Lode hatte mit seinen Helfern von der Veranstaltergemeinschaft

1. ADAC-Rallye Südbayern

eine herrliche Strecke ausgesucht und diese zum Teil zum Besichtigen freigegeben. Sein Apell, doch vernünftig zu fahren, schien zumindest größtenteils nicht auf taube Ohren gestoßen zu sein, wie der Zustand der gefährdeten Bergaufstücke bewies. Daß die immer anzutreffenden "schwarzen Schafe" zum Teil leider auch aus unserem Club stammten ist dabei bedauerlich.

Hektische Betriebsamkeit reiste sich bereits ab 1/2 7 Uhr früh auf dem Gelände der Firma Opel Scheidl in Waldkraiburg, als die ersten der rund 70 Starter zur Abnahme in der schön geheizten Werkstatthalle eintrafen. Darunter befand sich auch ein österreichisches Team auf Porsche Carrera, da die Veranstaltung auch als Grenzzonenveranstaltung ausgeschrieben war.



Gerber/Gerold bei der Waldkraiburg

Ab 9.30 Uhr wurden die Fahrzeuge dann auf die Strecke geschickt. Als erstes auf dem Programm stand auch schon die erste der beiden "Geheimen", eine gesperrte Forststraße der "Törringschen Forstverwaltung" (welche erst spät aus der Planung zur "Chiemgau" gestrichen wurde). Ein etwas zu tiefer Graben sorgte hier für die ersten Verzögerungen. Die Feuerwehr bekam Arbeit und schleppte die Betroffenen wieder auf festen Boden. Wer noch nicht wußte, daß Herbst war und das Wetter nicht gerade sehr einladend, dem wurde das spätestens hier auf den zum Teil sehr schmierigen Teilstücken klar. Die erste "Bekannte" im Gebiet Jettenbach/Grafengars und bereits teilweise von früheren "Waldkraiburg's" in Erinnerung, war bereits ein Leckerbissen. Stark benachteiligt waren hier die hinteren Startnummern an der "Spitze links hinauf" durch den auf die Teerstraße getragenen Dreck, welcher einigen schwer zu schaffen machte.

Die vielen, vielen Autos am und im Werk Aschau verhießen starke Zuschauerbeteiligung auf dem dort stattfindenden Rundkurs. Ein Landwirt welcher am Tag vorher noch Rüben fuhr, sorgte hier auf dem

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



GEOGRAPHISCHE
BUCHHANDLUNG
8000 München 2 · Rosental 6

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

Leuchtlupe nur DM 7.80

ACHTUNG!

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

Beton für den entsprechend interessanten "Zwischenbelag".

Am Start zur WP 4 bei Egglikofen mußten die guten "Orientierer" unter den Besichtigern zu ihrer Bestürzung feststellen, daß sie an der falschen Stelle zu schreiben angefangen hatten. Daß das kriminelle Wegestück dann jedoch nicht zu fahren war und dafür eine herrliche Schotterstrecke, ließ den Veranstalterfehler unwesentlich erscheinen. Bei Aham stand nun eine als Rundkurs zu fahrende Schotterstrecke auf dem Programm. Bevorzugte "Ausrittstelle" war hier eine aus dem Wald führende Linkskurve, wie die vielen Spuren im morastigen Außenbereich bewiesen. Das überragende Zuschauerinteresse an dieser Stelle beweist, daß bei einer gut organisierten Veranstaltung auch die Bevölkerung mit dabei ist.

10,6 km war die nun folgende WP6 lang, ausgerichtet von Alfred Gruber's Eggenfeldener Club und mit weit über 60 Streckenposten vorbildlich abgesperrt und gesichert. Als ich in einer der schnellsten Schotterpassagen dieser WP mit Kuppe voll im 4. Gang abhob und dabei einen mir entgegenkommenden Privat-PKW sah, schien mir das Herz stillstehen zu wollen. Schnelle Reaktion beider Fahrer verhinderte den Crash. Daß dieser Idiot dann aber trotz dem Schreck den auch er hatte noch entgegen der WP weiterfuhr und dabei den zur Neutralisation führenden Zusammenstoß mit dem mir nachfolgenden Staudenhöchtl hatte, geht mir immer noch nicht in den Kopf.

Die nächste WP 7 mit Start am Ortsrand von Haidenburg lief wieder optimal. Eine herrliche Waldstrecke erwartete die Fahrer. Die darin enthaltene "Rolle-Seitwärts-Falle" ließ den Mut (Übermut?) der Herrn Driver erkennen (ich hatte keinen!). Verkürzt und etwas geändert wurde die schöne WP 8 bei Arnstorf. Die ziemlich am Ende gefallene "Naturpassage" war ein Vorgeschmack auf die letzte Prüfung in den Inn-Auen bei Simbach, welche nach der ZK in Eggenfelden mit Würstlstand auf dem Programm stand. Hektische "Schriebabschreiberei" füllte die Wartezeit an dieser letzten und zugleich zweiten "Geheimen" WP. aus. Um das, durch den Unfall auf WP 6 auseinandergezogene Starterfeld wieder etwas zu konzentrieren wurde nämlich der Start hier trotz "stehender" WP etwas verzögert. Man mußte als Fahrer schon ein sehr gutes Gedächtnis haben um sich hier wenigstens die wichtigsten Stellen merken zu können um in der 2. Runde Zeit gutzumachen. Das Schreiben durch den Co in der 1. Runde dürfte wohl bei den meisten auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen sein. Der Auslauf dieser WP bis zum Ziel stand den 2 Runden in keiner Weise nach (was hat hier wohl D.Lode auf OK's Commodore gemacht?).

Vernünftigerweise war der parc fermé per Durchführungsbestimmung bereits aufgehoben worden, mit der Empfehlung das Fahrzeug in der Waschstraße reinigen zu lassen. So sah man denn auch die meisten Teilnehmer am Abend im Saal der Gaststätte Zappe im Hallenbad oder zu Hause erfrischt, des Aushangs harrend. Als dieser um 21 Uhr "leicht" verspätet erschien hatten sich die Gemüter beruhigt, sodaß die Protestfrist verkürzt und die Siegerehrung abgehalten werden konnte. Die bessere oder schlechtere Kondition der Teilnehmer zeigte sich an der Aktivität, mit der diese das Tanzbein zu den Klängen der Kapelle schwangen.

Ein wirklich guter Abschluß einer sauberen, mit viel Sinn für das Wesentliche organisierten Veranstaltung.

Wurni



Wurmseher/Scherer in Waldkraiburg

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

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

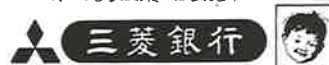
AUS DEM PAPIERKORB DER WELT PRESSE ZUSAMMENGESTELLT VON BERND VELTE

ちょっと、おカネを預けるとき
夢をためるとき
三菱は、べんりで明るい
くらしの窓口です

お出かけのサイフ

三菱サイン預金

ポケットに通帳ひとつ。全国の三菱
でおカネの出し入れ自由ノハンコの
いらない新しい普通預金です。お二
人いっしょにお使いになれます



Übersetzung einer japanischen Zeitschrift:

NIKI LAUDA LEHNT JAPANISCHE BABYNAHRUNG AB !

Da seine Frau ein Kind erwarten soll, wollten japanische Baby-
nahrungshersteller ihm ein Gratispaket schenken. Aufgrund seiner
schlechten Erfahrungen in Japan lehnte Lauda mit der Begründung
ab: "Ich glaube, daß auch diese Nahrung zu sehr verwässert ist und
mein Kind soll einen guten Start haben und nicht nach der ersten
Runde im Wasser planschen."

B 1619 E

Bayerland
Nr. 7 74. Jahrgang München Juli 1972 DM 5,- ÖS 35,-

Der
illustrierte
Zeitspiegel
seit 1889



ÖSTERREICHERN UND WARBOLD WIRD NIEDRIGER QUERSCHNITT BESCHEINIGT !

Eine Glanzleistung vollbrachte der technische Kommissar R. bei der
Chiemgau. Etwas, das sicherlich diplomatische Schwierigkeiten her-
aufbeschwören wird. Konnten doch sämtliche Österreicher einen
niedrigen Querschnitt vorweisen, den er dann auch nicht beanstandete.
Mehr Zurückhaltung wäre hier am Platz gewesen. Daß Warbold ohne
seinen niedrigen Querschnitt nicht auskommt ist bekannt; R. glaubte
hier wohl, es wäre ein Neu-Kaledonier. Und wer kann schon neukale-
donisch. R. sicherlich nicht. Grünwald sieht aus wie ein Bayer - er
mußte daran glauben. Nur seine Begleiter waren mit seinem hohen

Querschnitt bereits unterwegs. Einigen anderen widerfuhr Gleiches,
sie konnten auf "hoch" umrüsten. Schreckliches stand einer durch,
denn er hatte am Hinterteil keine Lappen. Wie unanständig. Pappe
genügte R. Sollten Sie es nicht wissen, ich meinte den Zirkus am
Samstagfrüh waren Racingreifen und Spritzlappen. Anscheinend ist
R. auch mit sehr Niedrigem belastet.

Der Metzgermeister

B 1595 CX

JAPANER HINTERTREIBEN EHRUNG !

Eigentlich wäre er IHM sicher gewesen, der Pulitzer-Preis für die
beste Motorsportreportage. MK, ein unter Pseudonym schreibender des
Scuderia-Reports. Unzählige wollten IHN verpflichten - er will un-
abhängig schreiben. "Motorjournalisten" haben bereits Detektivagenturen
bemüht, - vergeblich. Ein Stil, eine Schärfe, Sachkenntnis, gepaart
mit echter Objektivität - Superklasse. Der Vorschlag zum Pulitzer-
Preis wurde (diesmal noch) von einem deutschen Vertreter für japanische
Wegwerfprodukte hintertrieben. Man kann nur hoffen, daß MK der
Suppe von gleichgeschalteten Berichten die rechte Würze verpaßt und
auch andere Institutionen und Halbgötter fachgerecht tranciert.
MK, wetz' das Messer und laß uns daran teilhaben!



Motorenöl von ELF.
Damit die Schmierung stimmt.



BATROX-CHEMIE-VERTRIEB-KG.

Vertrieb für Chemieprodukte und Schmierstoffe der Elf-Mineralöl GmbH

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

GEWERKSCHAFT BAU STEINE ERDEN

Hiermit geben wir bekannt, daß unser all bekannter Schotter-Kare[®] mit einem gewissen Konrad Schmidt in Nürnberg eine Werkstatt für schnelle Erdbewegungsmaschinen eröffnet hat. Sie haben 1,6 Maß Hubraum und sollen 130 Hü-Hotts unter der Haube beherbergen. Neuer Steckbrief (wenn jemand Probleme hat, ihn zu erkennen) von Schotter[®]: Kurze Haare, gepflegtes Erscheinungsbild (pfui), keine Bierflasche in der Hand (nochmals pfui) und einen Diplomatenkoffer ohne Alkohol (abermals pfui). Daß er uns die richtigen Straßenackergeräte liefert ist Ehrensache. Adresse der Straßenpflugvernichtungsspezialmaschinenherstellungsanstalt von Schotter-Kare[®]

Ing. Konrad Schmidt
Einsteinring 13
8500 Nürnberg

Nr. 102 / November
Bayerisch
Metzgerpost
für München und Schwaben
UNTERGRUPPE
VAMPIRE

Unserem Mitglied Andreas Wurmanstätter (Ortsgruppe Burg Obing) widerfuhr fürchterliches. Nachdem er bereits vor etlicher Zeit seine wundervollen Eckzähne (zum Preise einer Kuh) einbüßte, demonstrierte er nun auch sein Fluggerät (wieder eine Kuh). Viel Ärger bescherte ihm die Chiemgau-Rallye. Vor allem ein technischer Kommissar. Samstagmorgens (er lag nur eine Stunde im Sarg) sah Anderl aus, wie Frankenstein's Hauskatze. Seine Haare hoben, kein Wunder bei solchen räuberischen Entscheidungen, seinen feingeflochtenen wollenen Deckel hoch. Erholung war sein nächster Einsatz: Alle Klassen-

konkurrenten wurden vernascht! Wohl bekomm's.

die baeckerei

WARNGAUER BÄCKER FÄHRT DEN SCHNELLSTEN LIEFERWAGEN BAYERNS

Für 25 mille entstand ein Warngauer Bäcker einen mehhlweißen BMW. Eigenartigerweise sah man dieses Fahrzeug auf Feldwegen im Chiemgau. Rätselvoll, deswegen, weil keine Semmeln und Brezen drin waren. Der Ausfahrer (Wittreich) fuhr schneller als ein Brotzusteller üblicherweise seinen Lieferwagen bewegt. Ob hier der Kundenservice beschleunigt werden soll?

16.-22. Oktober 76
BILD+
FUNK

DIETER THOMAS HECK MIT NEUER AUFGABE!

Die Revolververschнауze des ZDF ist von Deutschlands Top-Rallyefahrer Achim Warmbold mit einer wichtigen Aufgabe betraut worden. Er soll Warmbolds Beifahrer schulen. Im Schnellreden selbstverständlich. Da jeder Vorbeter Warmbolds bei seinen Schrieben mit dem Reden nicht mehr nachkommt, soll Heck ihr Mundwerk trimmen. Wer allerdings die danach ausgefranst Mäuler wieder richtet, ist nicht bekannt. Besondere Schmiermittel sind jedoch im Test.

FLUG-REVUE

Seit neuestem beschwerten sich einige deutsche und amerikanische Militärbehörden, daß auf ihren Tiefflugradarmaschinen Autos auftauchen. Mehrere Alarmstarts wurden deshalb ausgelöst. Um diesem Unwesen ein Ende zu bereiten, stellten Beobachtungssatelliten die Nummern und den Typ der schlimmsten Tiefflieger fest. Dem Vernehmen nach handelt es sich um einen Münchner Simca und um einen Hauen-

berger Kadett. Eine Abschußerlaubnis ist noch nicht erteilt worden. Es steht, nach Beobachtungen, allerdings fest, daß die Landung solcher Objekte noch nicht zufriedenstellend gelöst ist.

Rund um den Bauernhof

Bauer sucht dringendst biegsame (Gummi-)Weidepfähle in größerer Stückzahl, Biete leicht gebrauchte Auspuffanlagen aller Fabrikate.
Angebote an den Traunsteiner Boten Nr. 0013

Wer kennt einen Kuh-Psychiater!
Meine Kühe nehmen die Hofeinfahrt und den Eingang zum Stall nur noch im Drift. Außerdem fressen sie mit Vorliebe diverse Motorzeitschriften und wollen größere Düsen im Euter haben.
Angebote an den Traunsteiner Boten Nr. 0016

Wer kennt die Leute, die meinen Sohn veranlassten, Brotzeit und Bier zu holen. Mein Vorratsraum ist leer und mein Sohn seitdem mit den Einnahmen angeblich auf Gran Canaria. Es soll sich vor allem um Madder, Nieburg, Didda und Dillingscher handeln.
Angebote an den Traunsteiner Boten Nr. 0021

Suche Filteranlagen für Milch. Seit der letzten Rallye schmeckt die Milch stark nach Mobil SHC. Wer kann mir helfen oder wer kauft meine Milch. Gute Schmiereigenschaften werden garantiert.
Angebote an den Traunsteiner Boten Nr. 0015

Knackiges aus der Provinz !

Falko Jansen, seines Zeichens Präsidiumsmitglied des DSK, arbeitete ein umfangreiches Konzept für ein Trainingsverbot bei Rallyes aus. Abgesegnet und unterstützt vom DSK liegt dieses brisante Papier inzwischen der ONS vor. Analog zu den neuen Meisterschaftsbedingungen, insbesondere der Gruppe 1, bedeutet der Vorschlag die einzig sinnvolle Ergänzung dazu. Bei der langsamen und vor allem tödlich umständlichen Arbeitsweise der ONS ist jedoch das Schlimmste zu befürchten.

Da dieser Vorschlag ab 1977 Gültigkeit haben soll, ist Eile geboten. Abzuwarten bleibt auch die Reaktion der Industrie. Gerade hier ist aber eine Verwässerung dieses kompromißlosen Vorschlags zu erwarten. Um den Rallyesport in Deutschland überhaupt noch am Leben zu erhalten ist es von aller Nutzen diesem Papier vorbehaltlos zuzustimmen. Mit Erfolg wird, gewisse landesübliche Einschränkungen vorausgesetzt, dieses System bereits in England und den skandinavischen Ländern verwirklicht. Seine Anwendung läßt gerade Nachwuchsfahrer den Weg nach oben beschleunigen. Vielleicht wäre, als äußerstes Zugeständnis, ein von einem erfahrenen Fahrer erstelltes Gebettuch nach allgemeingültiger Norm anzufertigen.

Und hier das Konzept von Falko Jansen: " Die meisten Beteiligten sind sich mittlerweile darüber einig, daß man den Rallyesport auf Dauer nur retten kann, wenn eine sinnvolle Selbstbeschränkung eingeführt wird, denn die Genehmigungsschwierigkeiten und Streichung bereits genehmigter Sonderprüfungen - dank der wilden Trainiererei - nehmen laufend zu. Deshalb gibt es meiner Meinung nach nur die Möglichkeit, die Rallyes nach englischem und skandinavischem Muster zu veranstalten.

Es ist mir natürlich klar, daß die Durchführung des Trainingsverbots auf einigen Widerstand gestoßen wird. Wie es sich bei meinen Gesprächen bei den letzten Meisterschaftsläufen mit den Betroffenen zeigte, sind die meisten Teilnehmer dafür, die "Trainingsweltmeister" natürlich dagegen und versuchen, mit an den Haaren herbeigezogenen Argumenten die Sache zu zerreden. Es ist aber nicht tragbar, daß die Durchführung des Rallyesports durch ca. 20 Dauertrainierer(die normalerweise bis dato auch fast alle geheimen Strecken trainieren) gefährdet wird. Es müßte von Seiten der ONS für die ersten Rallyes 1977 die Überwachung übernommen bzw. ein Team damit beauftragt werden. Das ganze Problem erledigt sich von selbst, wenn am Anfang der Saison (z.B. mit prominenten Fahrern) einige Präzedenzfälle geschaffen werden.

Deshalb unser Vorschlag, ab 1977 Rallyes nur noch mit folgenden Auflagen zu genehmigen:

1. Trainingsverbot bei allen Rallyes innerhalb der BRD. Dies setzt natürlich voraus, daß die geplante Strecke geheim ist. Der Veranstalter gibt ein Streckenbuch aus. Die Sonderprüfungen werden nach englischem Muster ausgepflegt.
2. Überwachung des Trainingsverbotes:
Sollte ein Teilnehmer oder ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug auf den für den öffentlichen Verkehr gesperrten Straßen angetroffen werden (egal, ob als Spaziergänger, Jäger oder sonstiges getarnt) oder durch mehrmaliges Hin- und Herfahren auf anderen Strecken, die für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind, durch einen dazu Berechtigten (z.B. Förster, Polizei, Anlieger oder Sportwart der Veranstaltung) festgestellt werden, wird dieses Team nicht zum Start zugelassen.
3. Gebettbuchkontrolle:
Es ist bei jeder Rallye mindestens eine Gebettbuchkontrolle durchzuführen, bei der ein Sportkommissar anwesend sein muß.
4. Bestrafung bei Verstößen gegen das Trainingsverbot beim ersten Verstoß:
a) Sollte der Teilnehmer beim Training erwischt werden - keine Zu-

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

- lassung zum Start.
b) Sollte er erst bei der Gebetbuchkontrolle erwischt werden - Ausschuß aus der Wertung, egal ob das Gebetbuch von ihm gefertigt ist oder nicht.

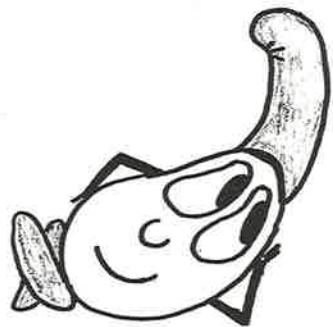
Jansen hat mit äußerster Härte formuliert. Jegliche Zweifel oder Auslegungen werden von vornherein abgeblockt. Der abgedruckte Text ist eine Kurzform - Erläuterungen in Bezug auf die Durchführung und Überwachung sind bereits ausgearbeitet. Auf die Reaktion der ONS darf man gespannt sein.

Sie, liebe Leser, bitte ich um Ihre Meinung hierzu. Ich werde sie Falko Jansen vorlegen und in einem der nächsten Reports abdrucken.



Bernd Velte

MIA TRÄNIERN NIA,



MIA HOACHA BLOSS,



OB WO WOS GÄHT.



Warum



Sollen wir uns



aufregen,



Wegen ein paar



blinden Ori-Fahrern,



die immer



händeringend



auf andere zeigen



anstatt einzusehen,



daß es



vielleicht



ganz anders



gewesen sein



Könnte!

AUTOEDER

Alfa Romeo, Autobianchi,
Fiat, Lancia und Lada.

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

Der Kommentar

Liebe Freunde!

Nun stehen wir also wieder einmal am Ende einer Motorsportsaison. Und wie üblich wird allseits Bilanz gezogen, Rückschau gehalten, werden Punkte zusammengezählt.

Vielleicht kommt auch der eine oder andere auf die Idee an die seit diesem Jahr amtierende Vorstandschaft Punkte zu verteilen. Ich bin ganz sicher, daß es nicht immer nur Pluspunkte sein werden. Das muß auch garnicht sein; denn wer die menschliche Unzulänglichkeit nicht gleich von vorn herein in seine Überlegungen und Pläne einbezieht, ist nur ein Utopist.

Schlecht ist nur eines: Wenn die Minuspunkte heimlich hinter der vorgehaltenen Hand ausgeteilt werden. Dann sind nämlich die Betroffenen gezwungen im luftleeren Raum zu agieren und haben keine Möglichkeit sich beim nächsten Mal zu bessern.

Wie ich schon immer sage: wir müssen mehr (und deutlicher) miteinander reden. Ich bin nämlich fest davon überzeugt, daß in unseren Reihen mancher gute Ideen hätte, wie man die Clubarbeit noch erfolgreicher gestalten könnte, nur getraut er sich nicht den Mund aufzumachen.

Genauso bin ich davon überzeugt, daß es noch einige Clubmitglieder gibt, die gerne in der Vorstandschaft mitarbeiten würden, nur fehlt ihnen im entscheidenden Augenblick das Herz in einer Versammlung aufzustehen und zu sagen: Ich bin dabei. Die nächste Jahreshauptversammlung ist nicht mehr weit, und bis dahin werden dringend Leute gesucht, die bereit sind fünf Stunden im Monat für ihren Club zu opfern.

Wir freuen uns über jede Meldung - sie kann von mir aus auch anonym von der Schwiegermutter abgegeben werden.

Bis neulich - im nächsten Jahr

*Ever
Reiner Conrad*

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

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

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

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

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



**AUTOHAUS
Diermeier**



Ford-Haupthändler u.
Rallye-Sporthändler

Autohaus Josef Diermeier KG

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


Das Zeichen der
Vernunft.