

Wenn's um Reifen geht **FABRICIUS**

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

Alles, was mit Reifen, Fahrgestell und Zubehör zu tun hat, finden Liebhaberschnellerwagen natürlich bei FABRICIUS – ebenso wie Wettbewerbsfahrer für Sportwagen- und Rallye-Konkurrenzen.

**Wenn's um Reifen geht – FABRICIUS
Moderne Reifen-Spezial-Betriebe**

FABRICIUS München-Moosach,
Wildermuthstr. 85, 800 m stadtauswärts vor dem Dachauer Auto-Kino

Die Weltelite fährt Goodyear.



SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

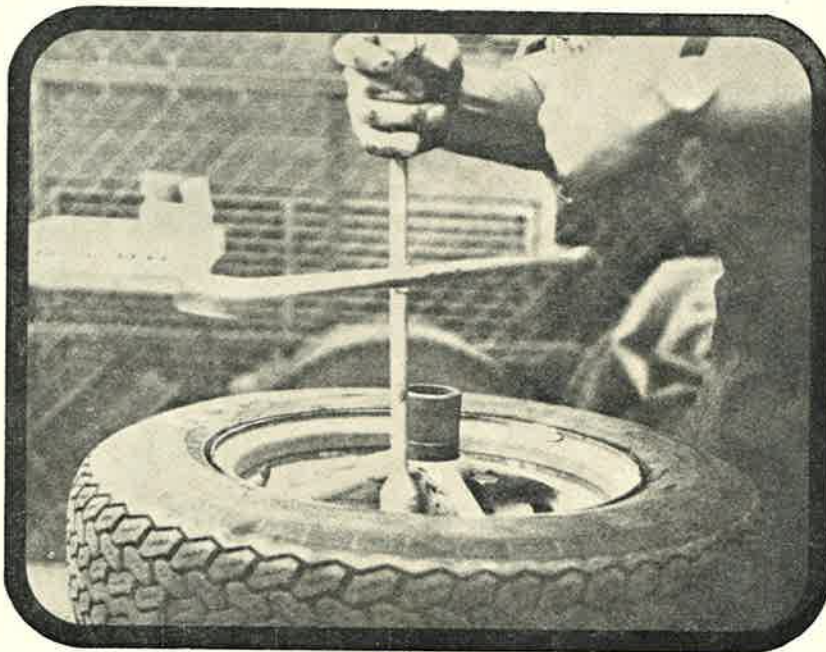
scuderia report



25

8.73

Die Qualifizierten



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

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

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

August '73

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, nach vielen Ascona- und 2002-Titelbildern diesmal „Volkswagen“, nicht daß wir ein Fabrikatsgleichgewicht herstellen wollen, wir bringen ja nicht Auto's, sondern unsere Clubmitglieder in Aktion. In diesem Falle unser Team Winfried Herrmann mit Co Frau Dr. Christa Herrmann auf dem VW-Mahag Gruppe 2 — 1600 ccm, bei der 14. Martha-Goldpokal-Rallye, bei der sie die ersten 6 Punkte für den Mitropa-Cup kassieren konnten. Sie bevorzugen heute den großen internationalen Rallyesport und verzetteln sich nicht in Kleinveranstaltungen. Durch ihre weiteren Erfolge bei der „Hessen“, der „Semperit“ und der „Alpi Orientali“ liegen sie zwischenzeitlich auf dem achten Platz der Mitropa-Cup-Gesamtwertung und sind zugleich bester Tourenwagen Gruppe 2. Sie wären eigentlich längst für unseren Titel fällig gewesen, aber wir wollten bis zu unserem kleinen Jubiläum damit warten, bis zu dieser Ausgabe August 1973, dem 25. Scuderia-Report und dem Beginn des dritten Jahrganges unserer Clubzeitschrift. Wir werden Ihnen in dieser Ausgabe einen kleinen Rückblick auf zwei Jahre Report-Dasein geben, natürlich nicht auf die allgemeinen Informationen, sondern auf die heißen kritischen Stellen, die irgendwann irgendwelche Folgen hatten oder über Angelegenheiten, über die wir nie berichtet haben und vor allem, warum wir sie nicht brachten.

Ihnen lieber Rallye-, Slalom- oder Rundstreckenfahrer wünschen wir, daß Sie in der zweiten Hälfte der Saison 1973 zumindest das nicht tun werden, was Ihr Scuderia-Report gottseidank leider so oft getan hat, nämlich irgendwo anzuecken.

Ihr
SCUDERIA-REPORT

Heinz Lieber Heidi Verlaan

TERMIN | KALENDER

was ist,

genehmigungspflichtig

1. 9.	ADAC Lechtaler Berg- und Seenfahrt	BRM (Ausweis)
31. 8.—2. 9.	San Martino di Castrozza	
29. 8.—1. 9.	Rallye Baltic	DRM
31. 8.—2. 9.	Rallye Taurus-Cordatic	
2. 9.	ADAC Slalom Waldkraiburg	
7. — 9. 9.	Int. ADAC Rallye Avus — Berlin	
8. 9.	ADAC Rallye Nordbaden	
12. — 16. 9.	Österr. Alpenfahrt	
15. / 16. 9.	Int. Griesbacher ADAC Bergrennen	
21. — 23. 9.	Int. ADAC Rallye Bavaria	
22. / 23. 9.	ADAC Bergrennen Samerberg	
29. 9.	Rhein-Nahe-Rallye	
28. — 30. 9.	Rallye München—Wien—Budapest	
29. / 30. 9.	Int. ADAC Auerberg-Rennen	
29. / 30. 9.	ADAC Frankenrallye Kitzingen	

nicht genehmigungspflichtig

26. 8.	Geschicklichkeitscross, Scuderia München	
26. 8.	Slalom, Rallyegemeinschaft Rosenheim	
8. 9.	Gau-Turnier, SSM	
8. 9.	Orientierungsfahrt, Scuderia München — W —	JPOF
9. 9.	Slalom, MSC Germering-Unterpfaffenhofen	
15. 9.	Orientierungsfahrt, Scuderia Magra — W —	
16. 9.	Slalom, MSC Ebersberg	
29. 9.	Orientierungsfahrt, MSC Geretsried	

was war,

15. 7. 73 ADAC-RGR-Inntal-Slalom

Verlaan G.	Simca R 2	5. Kl.
Gerold	NSU TT	6. Kl.
Loibl L.	Fiat 128	ausgefallen

28. 7. 73 1. ADAC-Pichelsteiner-Rallye Regen

Freisler J. / Appel E.	BMW 2002 Ti	Gold KS GS
Busch W. / Kaufhold J.	Opel Kadett 1100	Gold KS
Naumann S. / Wutz E.	Fiat 128 C	Bronce 7. Kl.

29. 7. 73 ACI-Slalom

Naumann A.	Fiat 128 C	4. Kl.
Thalmair R.	Opel Kadett 1100	5. Kl.
Verlaan G.	Opel Kadett 1100	6. Kl.
Loibl E.	Fiat 128	8. Kl.
Scherer R.	Opel Ascona	10. Kl.
Krisam M.	BMW 3,0	4. Kl.

4. / 5. 8. 73 IV. ADAC Rallye Barbarossa

Garhammer A. / Eilert B.	BMW 3,0 S	Silber 1. Kl.
Gerber K. H. / Verlaan G.	BMW 2800	Gold KS
Freisler J. / (Gumpert H.)	BMW 2002 Ti	Gold KS
Naumann / Naumann	Fiat 128 C	ausgefallen

2. — 5. 8. 73 1000-Seen-Rallye

Herrmann W. / Stroppe GW.	VW 1303 S	ausgefallen
---------------------------	-----------	-------------



Preise für Sportfahrer

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

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

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

Die kleine Meisterschaft

7. Lauf

1. ADAC Pichelsteiner Rallye des AC Regen am
28. 7. 1973

Tendenz: Lustlos — mit weiteren Enttäuschungen (Schongau, Eggenfelden) muß gerechnet werden.

Ab dem 5. Lauf in Deggendorf wurde den Ausweisfahrern nur noch Rallye-Schonkost verabreicht. Angelockt durch Pichelsteiner Fest und Ausschreibung (30 km Orientierung + 5 Spezialtappen) erhofften sich in Regen über 50 Teilnehmer ein herzhaftes Rallye-Gericht. Sie wurden jedoch bitter enttäuscht. Auf 220 km Gesamtstrecke wurde eine einzige Wertungsprüfung mit 5,32 km Länge (= 1,5 Runden Truppenübungsplatz Regen) gefahren. Da die Normalstrecke vom überwiegenden Teil der Fahrer ohne Strafpunkte bewältigt wurde, entschied die Fahrzeit des Rundkurses über die Platzierung und über die Punktvergabe für die „Gau-

meisterschaft im Automobil-Zuverlässigkeitssport“. Daß Jürgen Freisler, trotz eines Drehers, Gesamtsieger wurde, war keine Überraschung.

Kritik:

— zu wenig Wertungsprüfungen! Es fehlte vor allem eine WP, die auch die Beifahrer vor Probleme gestellt hätte.

— die Fahrzeit der 1. Etappe war angesichts des schlechten, unübersichtlichen Weges und der Urlauber zu knapp bemessen. Folge: ein Unfall eines Teilnehmers mit einem Touristen. Teilnehmer, die hier vorsichtig fuhren, kassierten an der ZK 1 eine Minute, die sie aussichtslos (da nur eine WP gefahren wurde) zurückwarf.

E. Wutz

Den genauen Stand der Gaumeisterschaft im Automobil-Zuverlässigkeitssport können wir erst nach Erhalt der Ergebnisliste der Pichelsteiner Rallye ermitteln.

Jeschelnig / Zech
Appel
Pest
Resch / Tisowsky
Burig / Rauchfuß

SFG Trostberg
Scud. München
AC Bavaria
Schongau
Mindelheim

59 Punkte
57 Punkte
53 Punkte
?
?

Verkaufe optimalen Gr. I-OPEL-MANTA 1900

generalüberholt — Motor erst 9000 km — Export-Anlage —
Sperre 70 % — 4,22 Achse — Sportgetriebe — 2 Rexaro — Hosenträger
— Überrollbügel — Bilstein usw.

1 Satz Schotterreifen, 1 Satz Pirelli-Supersport

1 Satz Spikes neuwertig (auch einzeln)

äußerst preisgünstig, evtl. auch mit Service-Vertrag
für die laufende Saison

1 OPEL-MANTA Gr. II — Motor neu

Kotflügelverbreiterung — 7“-195/70-13 — SD — Schalensitze —
Irmischer Tuning — keine Rennen — unfallfrei — sehr preisgünstig

KARL EISENHOFER

8202 Bad Aibling, Rosenheimer Straße 73-75, Telefon 0 80 61 / 4 88

2. Internationale STH-HUNSRÜCK-RALLYE

Den wohlbekannten Abnahmeplatz in Idar-Oberstein erreichten wir trotz gegenteiliger Meinung (viele hatten bei meinem Beifahrer zur Vorsicht gemahnt, „er führe gern über Paris nach Idar-Oberstein anstatt direkt“) nach kurzer Fahrzeit von München (ca. 5 1/2 Std.). Wetter war schön, Konkurrenten waren viele da. Nicht nur in Quantität, sondern auch in Qualität, Hainbach/Biebinger, Schäffer/Norwick, um nur zwei zu nennen. Ich kenne halt noch nicht alle, mein Beifahrer wußte bestimmt noch viel mehr zu nennen, aber der macht ja Urlaub, und ich darf schreiben. Nach einer normalen Abnahme, es gab weder im negativen noch im positiven etwas zu berichten, gab es die Fahrtunterlagen, die in ihrer netten Art wieder den Anklang aller Teams fanden. Die Fahrtunterlagen verhießen viel, 24 OE's und 2 Sp's wobei die Sp's der Truppenübungsplatz Baumholder waren.

Dank Niki Kollin und Beifahrer Bezdek hatten wir einen Service für Reifen und Benzin dabei. So ein Ascona kann manchmal ganz schön saufen und dann ein kleiner Tank, als Fahrer bin ich da schon ins Schwitzen gekommen.

Der Service bekam nach gemeinsamer Rotiererei von Niki, Bezdek, Kaufhold und Serviceteams dann doch seine Standplätze (die hatte der Veranstalter schon vorher ausgesucht und eingezeichnet). Das Vorgeplänkel war vorbei und alle machten sich auf den Weg zu den ersten OE's und Sp's. Viel Schatten gabs und wenig Teer. Gerade richtig. In Baumholder wurde zwar viel auf Teer gefahren, der war aber so rauh, daß die Winterreifen, die etliche fuhren, auch zum Zuge kamen. Dieses Truppenübungsgebiet war dann auch ein Fest — für den Fahrer 5 Runden lang (die armen Beifahrer!). Rauf und runter ging's, scharf links, scharf rechts und Freiflug folgte. Wer hier sauber fuhr, legte bereits den Grundstein für seinen Erfolg.

Danach wurde gewechselt auf Winterreifen und hurtig ging's durch die Wälder, unterbrochen

von Zwangspausen, die zeitlich und örtlich sehr gut ausgesucht waren. Ja und dann kam „Sie“, wer? na die berühmte Bürgermeisteretappe! Diesmal ging es nicht ganz so durch die Weinberge (scheints hat der Bürgermeister im vorigen Jahr einen sehr guten Wein gehabt, und es wäre halt schade gewesen um jede verlorene Traube). Aber heiß war es in dieser Etappe, wie im vorigen Jahr. Leider tat ich in dieser Etappe etwas zuviel des guten (auf dem kleinen Pedal rechts) und landete in einer Linkskurve rechts außen. Baumstämme stoppen die Fahrt und die gute Laune des Beifahrers. Er hatte sich doch schon alles so schön ausgemalt. Nun der Fahrer nicht faul, Stahlseil um den Baum und die Karosseriefrage war schon gelöst, nur in der Eile wollte ich nicht noch den Kühler wechseln, nachher kann man es auch noch tun! Doch bei der nächsten SP hätte der Motor fast den Dienst quittiert. In drei Minuten war der Kühler gewechselt und weiter ging's zur Tankmöglichkeit und Servicestelle, wo nochmals vom Fiat-Schröfl-Service geholfen wurde.

So nahte dann der letzte Teil dieser Rallye — 10 Runden Baumholder. Das malträtierte Fahrwerk und der malade Motor gaben ihr letztes und brachten mich in flotter Fahrt durch die Sp. So mancher Rundkursgegner mußte sich überzeugen lassen, daß so ein Ascona 1,6 L ganz lustig zu fahren ist, speziell beim Ausbremsen bei Spitzkehren.

Es waren nur noch wenig, die im Ziel außerhalb von Idar-Oberstein glücklich — und mit Sekt empfangen — ankamen. Da standen sie dann alle, jene, wie Appel/Thalmaier, die erst einen Platten auf dem Rundkurs und zerbrochenen Auspuffkrümmer, zuguterletzt noch rausgeschmissen, oder Würth/Oliv, die mit wacker kämpfender Servicemannschaft zermüht von Benzinschwierigkeiten aufgaben. Der Kupferwurm schlug auch bei Busch/Fellinger ein. Auch unsere Geheimfavoriten Freisler/Schucan narteten zwei Kurbelwellenlagerschrauben, sie wa-

ren so schön schnell! (auf der Strecke)! Bei der Auswertung gab es manch freudiges Gesicht (Sagerer/Geier) und manch traurigen Blick, wenn es wieder mal um ein Duterl nicht geklappt hatte (Familie Naumann). Hainbach/Biebinger waren die souveränen Gewinner. Sie können es selbst

vergleichen an den wenigen SE und OE-Zeiten, die ich Ihnen rausschreiben konnte. Also, wenn es nächstes Jahr tatsächlich ein Meisterschaftslauf wird, und es so organisiert ist, wie 73, dann bin ich auch wieder dabei. Es war eine Pfundsrallye.

Startnummer	OE 5	OE 7	OE 9
1 Hainbach	79 9.23	15 5.57	BZ 79 15.38
15 Freisler	96 9.30	96 6.14	15 16.43
26 Brust	130 9.31	89 6.17	75 18.20
42 Würth	145 9.43	79 6.18	85 19.05
75 Sagerer	124 10.02	85 6.27	96 22.02
79 Kaufhold	26 10.10	130 6.32	124 23.04
85 Schartner	85 10.11	124 6.36	89 24.08
89 Scherer	89 10.16	145 6.37	130 24.40
96 Humpert	75 10.27	42 6.41	129 26.02
124 Ritter	136 10.37	136 6.43	42 28.10
129 Remele	129 11.02	26 6.45	136 29.50
130 Naumann	42 16.55	75 6.46	145 ?
136 Busch	15 17.05	129 7.29	
145 Appel	BZ 1 8.55	BZ 1 5.46	1 15.46
OE 10	OE 15	OE 18	OE 19
15 11.49	15 6.09	BZ 96 8.21	149 8.50
79 12.03	79 6.26	79 8.40	79 8.52
96 12.21	96 6.45	15 8.59	130 9.17
130 12.47	85 6.47	85 9.14	124 9.33
124 13.01	124 6.51	124 9.29	75 9.54
89 13.12	130 6.54	75 9.32	89 10.20
85 13.16	89 7.00	129 9.37	129 10.20
75 13.22	75 7.18	89 9.46	96 ?
42 13.43	129 7.33	130 19.19	
129 14.52			
1 12.02		1 9.01	
BZ 11.20	BZ 1 6.00		1 9.03
			BZ 8.46
OE 22	OE 23		
96 5.41	96 8.19		
79 5.45	79 8.25		
75 5.48	130 8.54		
124 6.07	75 9.00		
130 6.08	124 9.02		
129 7.39	129 9.38		
	1 7.58		
BZ 1 5.19	BZ 7.47		

Die Südbayr. Rallye-Gaumeisterschaft

Int. ADAC Ries-Rallye 22. — 24. 6. 1973

Ob die Rallye nur deshalb bereits am Freitag begann, damit Herr Holheimer seine berühmt-berüchtigte Abnahme in Ruhe durchführen konnte, oder ob der wahre Grund die Subventionierung des ortsansässigen, notleidenden Gaststätten- und Beherbergungsgewerbes war, konnte leider nicht ergründet werden. Interessant ist auf jeden Fall, daß auch der Fahrleiter ein Hotel besitzt.

Die Rallye selber setzte sich aus vier kurzen Sonderprüfungen und mehreren langen Orientierungsetappen, sowie etlichen Kilometern Transportstrecke zusammen. Zum Glück des Veranstalters regnete es von früh bis spät in vollen Strömen. So gab es denn auf den OE's, die für eine Tagveranstaltung z. T. eine fast kriminelle Streckenführung aufwiesen. kaum Ärger.

Bis auf einige völlig sinnlose Ortsumfahrungen auf Knüppeldämmen und Schlammwegen während der Transportetappen, war die Veranstaltung wesentlich besser gemacht wie in den Vorjahren: Die Topokopien stimmten; es gab echt schöne OE's und Streckenpassagen. Daß einige wenige Funktionäre nicht so funktionierten, wie wir uns das vorstellen, kann an dem durchwegs positiven Gesamteindruck nicht viel ändern.

Obwohl der Veranstalter mit der Nennbestätigung die Siegerehrung auf den Samstag vorverlegt wissen wollte, wurde es doch noch Sonntag, bis dem Team Smolej/Schucan die Siegerkränze umgehängt werden konnten.

Punktstand nach 5 gefahrenen Läufen:

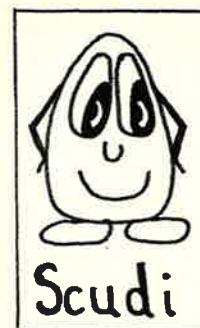
Wurmannstätter A.	SFG im MSC Traunreut	53 Punkte
Rothfuß H.	SFG im MSC Traunreut	51 Punkte
Koch/Kaspar	Rettenbach	50 Punkte
Jeschelnig	SFG im MSC Traunreut	44 Punkte
Sedlmeyr W.	SFG im MSC Traunreut	42 Punkte
Kriegelsteiner/Wach G.	AC Bavaria	39 Punkte
Gerber/Wutz G.	Scuderia München	36 Punkte

Grundig-Autosuper

alle Wellenbereiche, 1 Jahr alt

erhalten Sie geschenkt

wenn Sie meinen Fiat 124 Coupe Bj. 1971, ca. 77 000 km, Tüv bis 75, Maschine, Bremsanlage, Kardan und Hinterachse überholt, in techn. Bestzustand, für DM 5500,— kaufen. Wegen Urlaub aber erst ab 1. September 1973 unter Tel. 0 80 22 72 70.



Liebes Scudi, das war keine Rallye, das war nur eine der wilden nichtgenehmigten Orientierungsfahrten, von der Du Dank Deines guten Sportleiters gottseidank nichts wußtest. Der Scuderia-Kiesgruben-Slalom konnte es nicht gewesen sein, der ist erst am 26. August 1973. Kann'st ja Ausschreibung anfordern.

Sie haben „ihn“ ja sicher schon bestellt,

den SCUDERIA-REPORT

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

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

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

name

vorname

clubzugehörigkeit

PLZ

ort

straße

Der Beitrag von DM ist beigelegt in bar / Briefmarken

AUSSCHREIBUNG

1. Veranstalter und Veranstaltung

Scuderia München e. V., im ADAC, veranstaltet am 26. August 1973 einen Geschicklichkeitscross in der Sandgrube Nähe Marktindersdorf.

2. Teilnehmer:

Startberechtigt sind alle Autofahrer, die im Besitz eines gültigen Führerscheins der Kl. III sind.

3. Nennungen:

Nennungen sind am Start am 26. 8. ab 9 Uhr abzugeben.

Das Übungsgeld beträgt DM 15,— für den 1. Start, für jeden weiteren Übungslauf DM 5,—

4. Zugelassene Fahrzeuge:

PKW: Serienmäßige Automobile bis 1300, serienmäßige Automobile über 1300 verbesserte Fahrzeuge bis 1300 verbesserte Fahrzeuge über 1300 Übungsklasse (Mehrfachstart)

5. Allgemeine Bestimmungen für Fahrzeuge:

Winterreifen sind nicht erlaubt. Die Fahrzeuge müssen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

6. Durchführung und Wertung:

Eine markierte Strecke ist durch möglichst geschickte Fahrweise schnellstmöglich zu durchfahren. Die gewertete Zeit ist gleich Strafpunkte.

Verschieben oder Umschmeißen der Markierungen sind gleich 5 Strafpunkten.

7. Preise:

In jeder Klasse erhalten 30 % der gestarteten Fahrer Ehrenpreise. Wir haben sehr viele, schöne Pokale.

8. Siegerehrung:

Sie findet sofort nach Beendigung der Veranstaltung statt. Letzter Lauf gegen 4—1/2 Uhr.

Fahrtstrecke zur Kiesgrube: von München nach Dachau, in Dachau den gelben Hinweistafeln Augsburg-Aichach folgen, nach Dachau abzweigen nach Markt Indersdorf, in Kloster Indersdorf den ADAC-Pfeilen und Castrol-Pfeilen folgen.

ZU VERKAUFEN

BMW 2002 ti, Baujahr 70, TÜV 74

Motor (Gr. 1, ca. 135 PS) und 5-Gang-Getriebe neu;

Sperrdiff., Matter-Bügel, neubereift, viele Extras

VB: DM 6 900,—

N. KOLLIN, Telefon 08 11 / 43 48 32

Das Lockmittel oder

warum Orientierungsfahrer dieses Jahr zwischen DM 250,— und DM 5,— von der Scuderia München bekommen können.

Es gab einmal Zeiten, da waren die Begriffe „nicht genehmigungspflichtiger Orientierungssport“ und „Scuderia München“ nicht voneinander wegzudenken. Die Scuderia hatte ein Abonnement auf den Gewinn des Wanderpokals der befreundeten Clubrunde und wo Teams der Scuderia am Start erschienen, gab es über die Favoriten kaum mehr große Diskussionen. Vor allem wenn Eilert, Scherer, Thalmer oder Verlaan auftauchten, um nur einige der bekanntesten zu nennen.

Das alles ist gar nicht so lange her, und wenn heute bei einer Orientierungsfahrt ein Auto mit Scuderia-Aufklebern erscheint, ist immer noch für Gemurmel gesorgt. Nur geschieht dies leider ziemlich selten. Woran liegt das? Sind die Orientierungsfahrten so schlecht geworden, oder die Scuderianer so hochnäsiger, daß sie nur noch „große Sachen“ fahren?

Das erstere stimmt sicher nicht. Es hat noch nie ausschließlich „Spitzenveranstaltungen“ gegeben und es wird auch heute genauso guter Sport geboten wie vor Jahren. Also liegt es an der Scuderia? Ja und nein. Viele, die gerne fahren würden, dürfen dieses Jahr wegen ihrer Lizenz nicht mehr. Die anderen aber haben den Orientie-

rungssport, in dem doch fast alle groß geworden sind, vergessen. Sie fahren 200 km-Kurzrallies und sorgen durch raschen Lizenzerwerb dafür, daß auch sie bald keine Orientierungsfahrten mehr fahren dürfen. Dabei sind Orientierungsfahrten nicht nur billiger zu fahren, sondern die meisten sind wesentlich interessanter als viele Kurzrallies. Das geht soweit, daß derselbe Veranstalter eine Orientierungsfahrt macht, auf deren 120 km es keine Minute langweilig wird, und eine 200 km-Rallye, bei der nur 20 km interessieren. Woran das liegt weiß man nicht. Außerdem fehlt der Scuderia z. Z. der Nachwuchs, der Lust hätte Orientierungsfahrten zu fahren. Das liegt zum Teil auch wieder daran, daß sich fast niemand von uns bei solchen Veranstaltungen sehen läßt.

Um den Orientierungssport nicht ganz in Vergessenheit geraten zu lassen, haben wir folgendes vor:

Wir zahlen allen Mitgliedern und allen Leuten, die bis zum 1. 11. 1973 noch Mitglied bei der Scuderia werden, DM —,50 für jeden Punkt bei der Einzelwertung der Münchner Pokalrunde der befreundeten Clubs.

Davon waren bereits:

- | | | | | |
|----|-----|----|----|---------------|
| 1. | 24. | 2. | 73 | SSM |
| 2. | 31. | 3. | 73 | DTC |
| 3. | 14. | 4. | 73 | AMC-Gauting |
| 4. | 20. | 5. | 73 | MSC-Germering |

Wickenhäuser Turnier
Orientierungsfahrt
Orientierungsfahrt
Slalom

es folgen noch:

- | | | | | |
|-----|---------|-----|----|------------------|
| 5. | 8. | 9. | 73 | Scuderia München |
| 6. | 15. | 9. | 73 | Scuderia Magra |
| 7. | 6. | 10. | 73 | AMC-Ebersberg |
| 8. | 13./14. | 10. | | ACI |
| 9. | 27. | 10. | 73 | PMC |
| 10. | 17. | 11. | 73 | MC-Neuhausen |

Orientierungsfahrt
Orientierungsfahrt
Orientierungsfahrt
MAN-Slalom
Herbstprüfungsfahrt
Orientierungsfahrt

Die Punkte werden nach folgender Formel verteilt:

Starterzahl + 1 — erreichter Platz = Punkte

Ein Beispiel: Platz 10 bei 50 Startern

Ein Beispiel: 50 + 1 — 10 = 41 Punkte = DM 20,50

Wenn also 10 Veranstaltungen ca. 50 Starter haben und Sie immer gewinnen, haben Sie 500 Punkte = DM 250,00.

10 Punkte + DM 5,00. Das sind immerhin noch 2 Maß Bier zum Trost.

Vielleicht ist das für unsere Mitglieder ein Anreiz zu fahren und für den Nachwuchs ein Anreiz zu uns zu kommen.

Wenn Sie jedesmal Letzter werden, haben Sie

Das neue FIAT 128 Sport Coupé erwartet Sie bei uns!



4 Modelle, ab 7.780,-

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

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

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

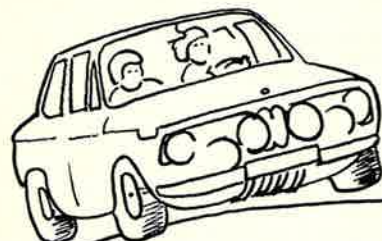
- Über den FIAT-Sportpokal
- berät Sie unverbindlich
- unser Herr RITTER

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



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

Pfiffigkeitsfahrt und Sommernachtsfest

... viele, viele kamen und einer siegte

womit keiner rechnete, daß Profis gewinnen würden. Das Team Ondrusch/Kolb W. absolvierten als Beste die Strecke. Die Scuderia Pfiffigkeitsfahrt hatte es in sich. Pater Bernhard lud zu Sau und sonstigem ein und 32 Teams (zum Teil die Nutzungslast ihres Fahrzeugs bis an die Grenze ausgenutzt) gingen in München auf einem Polizeigelände an den Start. Die Starterin Hildegard Ditscherlein zog sich polizeiliche Rüge ein, ob der undisziplinierten Startaufstellung der heißen Scuderianer. Ihre Rache war süß. Der reklamierende Polizeibeamte kam einige Tage später ohne Scheckkarte zur Sparkassenfiliale und mußte wieder gehen, weil sie ihn nicht erkennen wollte.

Die erste Viecherei für die Pfiffigen fing in Feldkirchen an, die Streu schied sich vom Weizen. Mit durchschnittlichen Intelligenzproben ging es weiter. Daß Wasserschilder blau und Hydrantschilder dagegen rot sind, merkten einige erst am Ziel. Daß Zeitstempeln an S-Bahnhöfen schwieriger ist als an ZK's hielt nur Pater Bernhard für möglich. Der Verdienst eines Teilnehmers war es, daß die Leerungszeit eines Briefkastens für Sonntag 17.00 Uhr angegeben war, der einen entsprechenden Vermerk dafür anbrachte. Er hofft, daß ihm niemand nachträglich böse ist. Relais- und Telefonnummern einer Pipeline für Öl brachten die endgültige Entscheidung, wären es doch Alko-line gewesen!

Die Sau am Spieß und das Listschweinchen Eilert, sowie die unermüdlichen Helfer, angeführt von Frau Bullmann, die bereits ja am Vormittag in Obing ankamen, erwarteten die Teilnehmer am Ziel. Die abgesperrte Sonderprüfungsstrecke mußte umrudert werden, was bei einigen Teilnehmern gewisse Schwierigkeiten brachte. Eine weibliche Ruderin meinte dabei, „Gute Nacht, wir sehen uns wohl heute nicht

wieder.“ Unsere österreichischen Freunde vom BRK suchten den Verfasser der Einladung zu einem verkehrten Datum dieses Festes. Zur totalen Überraschung aller, traf auch der erste Vorsitzende, getarnt durch ein Auto mit Miesbacher Kennzeichen und einer Kinderschar am Festplatz ein, im Rudern gar nicht schlecht, aber den besten in dieser Disziplin, Lugi Demharter, natürlich nicht schlagen könnend. Unsere Drukerei mit Mannen, der Einladung von Axel folgend, waren auch mit von der Partie. Wir hoffen, es hat ihnen gefallen.

Zu späterer Stunde regnete es natürlich, aber wir saßen trocken und warm unter den drei großen Zelten, die aus Vorsichtsmaßnahme aufgestellt wurden. Ganz nüchtern waren glauben wir alle nicht, aber die, die noch heimfahren wollten, hatten sich vorsorglicherweise Begleiter oder Begleiterinnen mit Führerschein mitgenommen (die durften dann natürlich nicht mittrinken). Ernsthil will seinen nicht besonders erfolgreichen Einsatz als Beifahrer durch eine Einladung zum „Sieben-minus-eins-Film“ wieder gutmachen. Eingeladen werden natürlich nur die weiblichen Mitglieder und Freundinnen des Clubs. Auch im Bootshaus spielte sich allerdings ab. Uns wunderte nur, daß keiner „aus Versehen“ ins Wasser fiel.

Nicht die Siegerehrung der Pfiffigkeitsfahrt, sondern die Taufe und Verbrüderung von GWS waren der Höhepunkt des Festes. Einige machten bis in der Früh weiter, mehr als es sein sollten, unter Scuderianern und immer willkommenen Gästen wurden Dreibettzimmer von einem Dutzend belegt, nach dem Motto, gemeinsam startend, gemeinsam siegend oder verlierend? Eindeutiger Sieger, GWS, freundlich lächelnd, aber fast nackt dem Obinger See entsteigend! Am Samstag „oben ohne“ (Brille), am Sonntag „unten ohne“ (Hose). Aber Spaß hat es scheinbar ihm und den „Österreichischen Rallyebrigaden“ doch gemacht. Daß einige Scuderia-Gäste (mangels Hochkommen zum Schlaflsaal o.ä.) im Treppenhaus schlafen mußten, bedauern wir sehr, aber bereuen brauchen sie es sicherlich nicht, denn der Organisator von Fahrt und Gelage schlief in einem der aufgestellten Bierzelte, wahrscheinlich tief und gut, und allein... (er schnarcht nämlich).

Jedesmal,
wenn wir ein Jahr älter werden,



werden es die anderen (zum Glück!) auch...

... und wollen es gar nicht wahrhaben, daß sie älter geworden sind, so wie wir, was?, Beginn des dritten Jahrganges?, zum 25. Mal machen wir Report?, das gibt es doch gar nicht! Fast den Geburtstag vergessen, kein Sekt, keine Gratulanten, nichts. Die obligate Flasche Arbeits-Whisky auf dem Tisch, sonst nichts. Wir kommen nicht mehr zum Schreiben, wir schwelgen in Erinnerungen, weißt Du noch, damals der erste Report, und dann die weiteren, immer verbunden mit der Verpflichtung regelmäßig zu erscheinen. Die Briefe, die uns alle erreichten, die Kritiken ob unserer Härte usw., dabei waren wir doch immer entschlossen, nur das zu bringen, das wir aus ehrlicher Überzeugung beantworten konnten. Da kommt „ihre“ Idee, wir sollten eigentlich die heißen Sachen, mit denen wir angeeckt sind oder die sonst irgendwelche Folgen hatten, nochmals Revue passieren lassen und dabei vor allem auf die Folgen eingehen. Das schaffen wir aber nur, wenn wir eine Woche später erscheinen. Wir entschließen uns im Interesse unserer neuen Leser, den Rückblick zu bringen.

Am 5. Juli 1971 beschloß die Vorstandschaft der Scuderia München an Stelle ihrer unregelmäßigen Rundschreiben an die Clubmitglieder Monatsmitteilungen, eine Art Clubzeitschrift mit größerem Verbreitungsgrad herauszugeben. Ersterscheinen im August. Die Richtung, die eingeschlagen werden sollte, stand sehr schnell fest, die Clubmitglieder sollten über ihren Club wie bisher informiert werden. Es sollte aber auch auf motorsportliche Allgemeinprobleme

eingegangen werden, Mißstände oder das, was man dafür halten konnte, sollte öffentlich kritisiert werden. Nicht gebracht werden sollten, Glückwünsche zu Geburtstagen, Namenstagen und ähnlichen Ereignissen, die Gefahr jemanden zu vergessen, wäre zu groß gewesen. Auf ging's also:

August 1971:

Die Geldmacher unter den Clubs waren schockiert, im ersten Kommentar, unter dem Pseudonym „Giftspritze“, wurde ihre liebste Einnahmequelle, die Mehrfachstartmöglichkeit bei Slalom's angegriffen. Der dabei geprägte Begriff des „Registriertassenklingen-Slalom“ hat sich bis heute gehalten. Die Situation hat sich aber bis auf einige Ausnahmen im Allgäu wesentlich gebessert. Die Einführung von Gau- und Gebietsmeisterschaften, bei deren Läufen Mehrfachstarts nicht gewertet werden, sorgte für etwas Ordnung. Zum erstenmal wurde in einer Clubzeitschrift (regional) offene Kritik an einer Veranstaltung geübt, die Nordgau-Rallye in Amberg erhielt das Prädikat „zweite Wahl“. Zwischenzeitlich hat sich nichts geändert, weder an der Nordgau-Rallye noch daran, daß wir weiterhin Kritik üben.

September 1971:

Mit den Folgen der zweiten Report-Ausgabe hatten wir am meisten zu kämpfen, fast hätten wir ein germanistisches Gutachten benötigt, um zu dokumentieren, daß „einer der wenigen einigermaßen regelmäßige... usw.“

nicht gleichbedeutend ist mit „dem Einzigen“, wie es uns monatelang unterstellt wurde. Dabei war das Ganze im Rahmen einer Vor-schau auf einen Deutschen Rallye-Meisterschafts-lauf positiv gemeint. Nach kurzer Arbeit mußten wir bereits feststellen, wie man sich doch täuschen kann.

Oktober 1971:

Der erfolgreichste Slalomfahrer der Saisonsen 1969 und 1970 schreibt unter dem Pseudonym „Simmerl“ über die Probleme des nichtgenehmigungspflichtigen Slalomsports, die Chancenungleichheit und zeigt zugleich die Möglichkeiten auf, die der Slalomsport hätte und die er eigentlich gehen sollte. Im Jahre 1972 war es dann soweit, die besseren, weil vernünftigeren Veranstalter trennten nach Gruppen. Auch der ADAC gab in seinen Rahmenausschreibungen entsprechende Richtlinien heraus.

Jetzt war auch Heidi angeeckt, sie schrieb in ihrem Bericht zum Scuderia-Oktoberfestbesuch über ein Clubmitglied: „am Tisch eins der Liebling der Frauen, der an diesem Abend nur den Fehler hatte, daß ihm das Bier lieber war, siebenmalige Tankpause, aber die bedrängten Mädchen wurden aufgeklärt — Sie brauchen keine Angst zu haben, wenns ernst wird, macht er ja doch schlapp —“. Dies brachte der Heidi einen Beschwerdebrief ein, den sie zur Veröffentlichung nicht frei gab, mit der Begründung, sie müßte selbst davon überzeugt werden.

Im Oktoberreport erschien erstmals die Klatschspalte. „Es stimmt nicht...“, eigentlich müßte sie heißen, es stimmt nicht ganz..., denn vielfach wird uns bestätigt, daß doch kleine Wahrheiten verborgen wären. Diese Spalte sollte es später dann auch sein, die viele Leser veranlaßt, den Report von hinten zu lesen.

November 1971:

Der damalige Sportleiter der Scuderia München, Raimund Thalmair, greift unter dem Titel „denkt weiter“ das heiße Eisen Orientierungssport auf, mit zwei Punkten, Starterzahl und Genehmigungsprobleme. Zum Punkt zwei meinte er „das Genehmigungsproblem hängt natürlich auch unmittelbar mit der Anzahl der Veranstaltungen zusammen“. Wie recht er damals schon hatte, spüren heute die Veranstalter, die im Laufe eines halben Jahres dann die vierten sind, die in einem bestimmten Landkreis fahren wollen.

Die Giftspritze befaßt sich im Kommentar zum erstenmal mit dem Problem Zeitpunkt der Siegerehrung. Besserung gabs, aber stel-

lenweise herrscht immer noch hinterwälderischer Notstand, auch bei großen Veranstaltungen, aber hier ist es mehr kommerzielle Unterstützung des heimischen Beherbergungsgewerbes.

Dezember 1971:

Trotz motorsportarmer Zeit war das Dezember-Heft sechzehn Seiten stark und konnte einige Neuigkeiten und Anregungen bieten. Scudi wurde geboren, unser Redaktionsmaskottchen. Es interviewte den Gau-Rallyemeister 1971 O. K. Klemenz. Dieses Interview sollte noch enorme Folgen haben. O. K. berichtete im Rahmen der Semperit-Rallye vom Hahntennjoch. Einer nahm das Hahntennjoch nicht widerspruchslos hin und schrieb wenige Tage nach Report-Erscheinen unter dem 11. 12. 1971 und unter dem Pseudonym „IGOR“ seinen ersten Brief. Zwischenzeitlich ist er fester Mitarbeiter geworden, einer der zuverlässigsten und pünktlichsten, er kritisiert, kommentiert, glossiert, bietet Hilfe an (gegen Jansen) und drückt seine Daumen für Scuderianer. Nur wer er ist, gibt er nicht zu.

In dem Artikel „Aktuell“ über die bevorstehenden Meisterschaften 1972 macht der Report für die Nachwuchsmeisterschaft (später dann — Junioren-Cup — genannt) den Vorschlag, die Wertungsläufe durch „Mini-Sportkommissare“ beobachten zu lassen. Die Einführung solcher Veranstaltungsbeobachter bewies dann wieder einmal mehr, daß der Report nicht nur kritisieren will, sondern bemüht ist, am Motorsportgeschehen konstruktiv mitzuarbeiten.

Das war eine Rückschau auf die ersten REPORT's 1971, den Rückblick über die Ausgaben Januar 1972 bis Juni 1973 bringen wir Ihnen im nächsten Heft. Sollten Sie als neuer Report-Leser an irgendeiner der alten Ausgaben interessiert sein, schreiben Sie uns bitte, wir schicken gerne zu, so lange der Vorrat reicht.

Ehe wir's vergessen, wollen wir Ihnen noch im Bild zeigen, wie wir damals Report machten, aber das hat sich ja zwischenzeitlich wesentlich geändert, fast.

ACHTUNG! ACHTUNG!
8. September
Orientierungsfahrt der Scuderia
abgesagt!

Die Taufe von GWS zum BRK'ler

Der Pressereferent der Scuderia München schreibt und schreibt, Briefe und Briefe, die Münchner Tageszeitungen über Motorsport, Scuderia-Starter bei großen Veranstaltungen und sonstiges, aber es kommt nichts.

Dann schreibt er den BRK, den Badener Rallye Klub und lädt sie zum Scuderia-Sommernachtsfest ein, und da wollen viele kommen, aber GWS nennt das verkehrte Datum, er lädt sie für eine Woche später ein. Die Badener sagen zu, sie kämen zum Sommernachtsfest, sogar so ca. 30 Mann stark. Schani telefoniert freitags mit Wien, wann sollen wir euch wo abholen, jetzt stellt sich das Mißverständnis heraus. Trotzdem kommen mindestens sechs unentwegte österreichische Rallysportler, ihren Entschluß faßten sie beim Dämmereschoppen nächstens drei Uhr, zum Sommernachtsfest der Scuderia, um GWS zu rächen, aber wer ist Stroppe?? (Die Österreicher können doch nicht alle großen deutschen National-(Ausweis)fahrer kennen).

Rudersonderprüfung am Obinger See, fast alle sind schon da, jetzt kommt Stroppe, ein Judas-Schrei (für dreißig Silberlinge) von Schani, das ist Stroppe!!! und die österreichische Ral-

lye-Übermacht bringt GWS bäuchlings Richtung Gewässer, in dem GWS versinkt und notgedrungenmaßen für kurze Zeit (unter Wasser) den Mund halten muß. Das verlorengegangene Spekulierteisen wird ihm wieder herausgetaucht, aber trotzdem spielt GWS für kurze Zeit den Beleidigten. Bewährte Scuderia-Psychologin Marianne möbelt ihn wieder auf und Stroppe erscheint im neuen Ornat. Er landet im österreichischen Bierzelt und die Verbrüderung mit dem Badener Rallye Klub wird gefeiert. GWS, neugebackener international „Düpfender“ erhält ein BRK-Leiberl und eine frische Maß und feiert die gute Aussicht, nach heimischen Aufschrieben, bei österreichischen Heurigenpartien und bei österreichischen Rallies starten zu können.

PS. Der BRK erhält noch ein Scuderia-Krügerl, natürlich gefüllt mit der Zusage, wir erscheinen in Baden bei Wien, zur Ermittlung des größten Säufers des Kontinents. Scuderia wird in einem Ausscheidungswettbewerb ihre stärkste Mannschaft zusammenstellen.

PS. Den Badenern herzlichen Dank für ihre Karte vom Wörther See, gerichtet an die Trinkbrüder der Scuderia. Rache ist süß!! Mit diesem Gedanken befaßt sich auch jetzt schon unser auf BRK-ler umgetaufte GWS.

ADAC-Nordgau-Rallye Amberg

Nur noch zwei Teams mit drei Clubmitgliedern — Hesse/Höfner und (Zametzner)/Wurmannstätter, sozusagen die letzten Unbelehrbaren fuhren nach Amberg, um eine im herkömmlichen Nordgau-Rallye-Stil organisierte Veranstaltung zu besuchen, bei der seitens des Veranstalters die gebotenen Möglichkeiten nicht wahrgenom-

men wurden. Streckenführung mit den gewohnten Ungenauigkeiten, dort wo es dann einmal genau war, stand dann nichts, vielleicht weil's eben genau war. Die Report-Kritik vor zwei Jahren zu dieser Veranstaltung, „Zweite Wahl“ kann damit nicht aufrecht erhalten werden...

2. ADAC-RGR-Inntal-Slalom 15. 7. 73

Zum zweiten Male steckte die RGR einen sehr schönen Slalom auf dem Gelände der Karfreit-Kaserne in Brannenburg, der trotz der dann noch erfolgten Entschärfung durch die Sportkommissare enorme Schnitte zuließ. Ein Lob dem Veranstalter, daß er die Zuschauer so begeistern konnte, daß durch eine spontane Zuschauer-Spendenaktion noch um einen Geldpreis gefahren werden konnte. Zacherl auf Opel Kadett, vor Reichard auf NSU und Förster auf BMW teilten sich den Hunderter.

Spannende Kämpfe gab es in allen Klassen, auch in den kleinen und wäre Zametzner in der Zielkurve nicht auf zwei Rädern dahergekommen, hätte er Georg Plank leicht die 1/10 sec. zum Klassensieg abgenommen. Verwundert über seine Zeit war eigentlich nur der Isartaler Carrera-Fahrer Kerndl, der eine Runde zuviel fuhr, anscheinend aus Begeisterung über diesen schönen, schnellen und gut organisierten Slalom-Wettbewerb.

2. ACI-MAN-Slalom 29. 7. 73

Die Isartaler AvD-ler unter ADAC-Fahrtleiter Günter Schuster riefen zu ihrem zweiten ONS-Slalom auf dem Karlsfelder MAN-Gelände und mehr als hundert Starter folgten diesem Ruf. Die bestorganisierte Veranstaltung wurde damit auch zur bestbesuchtesten. Der Rechtsherumkreisel an der Steilkurve war vielleicht mehr fürs Publikum gedacht, als für die Fahrer, und ein Simca-Rallye-2 sorgte dann auch für die

entsprechende Attraktion. Spannende Kämpfe gab es in fast allen Klassen und man ist versucht zu sagen, gewohnheitsgemäß holte sich Zacherl auf Opel-Kadett den Gesamtsieg. Der einzige kleine Fehler des Veranstalters, nur ein faux pas, stand auf dem Papier. In der Starterliste stand der Veranstalter auch als Bewerber. Obwohl dies nicht sein sollte, schränkt es das Lob für die Veranstaltung nicht ein.

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

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

Betrieb II: Nähe Hauptbahnhof, Seidstraße 13-15, Einfahrt Denisstraße, Telefon 59 30 67

**Geht's um BOSCH
geh zu MEINBURK**

OPEL Ascona 1600

Baujahr Okt. 1972, optimales Irmischer-Auto (z. B. Klassensieg bei der Int. ADAC-Rallye Nürnberg) mit nur 12 000 km und zwei Veranstaltungen zu verkaufen

Telefonisch bin ich während der Geschäftszeit unter Nr. 0731/3 72 48 zu erreichen.

MITROPA-CUP für Automobile 1973

Durch die Beteiligung von Walch/Rothfuß im Jahr 1971 und das Auftauchen von italienischen Rallyefahrern wie Barbasio, Munari, Verini und Cavallari bei der „Bavaria“ wurde der 1965 erstmals durchgeführte Cup in Bayern bereits sehr früh bekannt.

In diesem Jahr beteiligten sich nun erstmals mehrere bayerische Teams an dieser Serie von sechs Veranstaltungen.

Bis jetzt wurden durchgeführt:

- 28.—29. 4. ÖAMTC Martha Rallye, Wien
- 11.—13. 5. Int. Rallye Hessen, Frankfurt
- 31. 5.—2. 6. Int. Semperit-Rallye, Wien
- 30. 6.—1. 7. Rallye int. delle Alpi Orientali, Udine

Bei beiden noch ausstehenden Veranstaltungen: 30. 8.—1. 9. Rallye int. S. Martino di Castrozza, Venedig

21.—23. 9. Int. Rallye Bavaria, München

wird sich entscheiden, wer sich 1973 in die

Der momentane Punktestand:

1. Rack/Köhler	Porsche Carrera
2. Berger	Porsche/Opel
Barbasio/Macaluso	Fiat Abarth
4. Memmel	Opel Ascona
5. Ambrogetti	Lancia
6. Verini	Fiat Abarth
7. Herrmann/Herrmann	VW 1303
8. Torriani	Lancia
9. Wittmann	VW 1302
10. Ballestrerie	Lancia

So klar wie die Sache auf den ersten Blick für Rack aussieht, ist sie allerdings noch nicht, da sowohl er wie auch Memmel und Herrmann bereits 4 gewertete Veranstaltungen aufweisen, können sie sich nur noch schwer wesentlich verbessern. Bei Barbasio dagegen (bisher erst 2 Veranst.), zählt jedes weitere Ergebnis voll. Berger wird wahrscheinlich noch ausscheiden, da er voraussichtlich während der Castrozza die Baltic bestreiten wird, und damit keinen Italien-Start hat. Falls allerdings Röhl seine Europa-Meisterschafts-Gegner Munari und Barbasio in heimatischen Gefilden angreift, hat auch Berger noch gute Chancen auf den ersten Platz. Die Gruppe-1-Wertung dürfte Memmel sicher in der Tasche haben, außer der Österreicher Zöckl placierte sich bei den letzten Veranstaltungen im Vorderfeld.

Ein kleines Zahlenspiel:

Barbasio, bisher 42 Pkt., kann noch 45 Pkt. dazu gewinnen, also total 87 Pkt.

Rack, bisher 73 Pkt., kann sich bei jeweils 2.

Siegerliste eintragen läßt. Die bisherigen Sieger:

1965 Rhomberg	Austin Cooper	A
1966 Cavallari	Alfa Romeo GTA	I
1967 Tusch	Renault Gordini	A
1968 Gass	Porsche 911	D
1969 Wallrabenstein	BMW 2002	D
1970 Gass	Porsche 911	D
1971 Munari	Lancia HFR	I
1972 Pinto	Fiat 124 Spyder	I

Um klassifiziert zu werden, muß jeder Teilnehmer an mindestens einer Rallye in jedem der drei Länder teilnehmen. Von den sechs Veranstaltungen werden die vier punktbesten Ergebnisse gewertet. Punkte werden im Gesamtklassensystem, in der Gruppe und für Klassifizierung bei einem Auslandsstart vergeben.

Da zwei Veranstaltungen zur Rallye-Europa-Meisterschaft und eine weitere Rallye zur italienischen Meisterschaft zählen, müssen die italienischen Stars nur noch eine zusätzlich bestreiten.

Gr. 3 bzw. 4	73 Pkt.
Gr. 4 bzw. 2	42 Pkt.
Gr. 4	42 Pkt.
Gr. 1	40 Pkt.
Gr. 3	39 Pkt.
Gr. 4	38 Pkt.
Gr. 2	29 Pkt.
Gr. 3	27 Pkt.
Gr. 2	26 Pkt.
Gr. 4	25 Pkt.

Plätzen im Gesamt noch um 10 Pkt. auf 83 Pkt. verbessern. Gewinnt allerdings Rack zweimal, erreichte er 85 Pkt., wird Barbasio zweimal Zweiter, hat er auch 85 Pkt.

Damit dürfte der Mitropa-Cup 1973 so spannend wie noch nie sein. Das zweite Scuderia-Team Oliv/Thalmair ergatterte bisher mit viel Pech 12 Pkt., bei zwei gewerteten Veranstaltungen. Mit etwas Glück bei den letzten Rallyes, könnten sie vielleicht in der Endabrechnung noch unter die ersten Zehn kommen.

Zumindest für bayerische Fahrer besteht mit dem Mitropa-Cup eine gute Alternative zu einer Beteiligung an der deutschen Meisterschaft, da nur sechs Veranstaltungen zu bestreiten, die Nennfelder gering und auch die An- und Rückreisewege von München aus relativ kurz sind. Darüber hinaus kann man sicher sein, sehr gute Rallyes vorgesetzt zu bekommen, was man ja von einigen deutschen Meisterschaftsläufen sicher nicht sagen kann.

R. Thalmair



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 11



Zwischenstand 25. Juli 1973

SPORTPOKAL – OPEL WICKENHÄUSER

Seit Bestehen des Sportzentrums für OPEL-Fahrzeuge in München setzen wir uns für den Motorsport ein. Durch die Einrichtung einer Tuning-Abteilung haben wir uns entschlossen, in der heutigen kostendenkenden Zeit dem Motorsportfahrer eine Werkstatt zu bieten, die speziell auf seine Wünsche eingeht. Wir haben uns dieses zur Pflicht gemacht und würden sagen, daß wir durch die, vom Sportfahrer erfahrenen Siege auf den von uns vorbereiteten Fahrzeugen mit der Betreuung richtig liegen.

Auch der Einsatz unseres Service-Wagens hat sich so bewährt, daß wir uns bereits im Süddeutschen Raum und bei namhaften Veranstaltungen einen Namen gemacht haben, in der Hinsicht, daß wir von den Veranstaltern zum Einsatz des Service-Wagens gebeten werden. Wir möchten diese Art von Motorsport-Betreuung unbedingt aufrechterhalten und werden bemüht sein, noch mehr Perfektion zu zeigen, wobei wir selbstverständlich die Bitte äußern müssen, daß auch der Motorsport-Fahrer uns hierbei unterstützt, indem er uns berät, die günstigsten Service-Punkte vor jeder Veranstaltung festzulegen.

Nachfolgend möchten wir einen Auszug aus der Placierung zum Sportpokal OPEL Wickenhäuser geben. Wie schon in der Ausschreibung erwähnt, werden wir den ersten, zweiten und drittplacierten anlässlich der Greger-Racing-Show 73 besonders ehren und die hierfür ausgeschriebenen Preise überreichen.

Allen Sportfahrern wünschen wir für die zweite Hälfte des Motorsportjahres Hals- und Beinbruch.

1. Jürgen Kaufhold, 8043 U-föhring, Flurstraße 8	176 Pkt.	15 Veran.
2. Klassensiege Rallye bis 1000 km		
2. Reinhold Wriesnik, 8121 Sindelsdorf, Oberriedern 7	108 Pkt.	17 Veran.
Klassensieg O.-F., 2 Gesamtsiege und Klassensieg n. gen.pfl. Veranstaltung		
3. Johanna Sterr/Kolb, München 60, Fabrikstraße 5	104 Pkt.	10 Veran.
Klassensieg Or.-F., Klassensieg Rallye b. 1000 km		
4. Erwin Remele, 8043 U-föhring, Feldstraße 2a	73 Pkt.	10 Veran.
5. Manfred Heberle, 8031 Gilching, Teggermoosweg 2	68 Pkt.	13 Veran.
Gesamtsieg n.gen.pfl. Slalom		
6. Klaus Ammer, 8036 Herrsching, Mühlfelderstraße 56	57 Pkt.	10 Veran.
2 Gesamtsiege n.gen.pfl. Slalom		
7. Karl Sedlmaier, München 71, Kemptener Straße 69	46 Pkt.	3 Veran.
Klassensieg Bergrennen bis 10 km		
Klassensieg Bergrennen ab 10 km		
8. Gisela Aigner, München 40, Königsteinstraße 15	38 Pkt.	6 Veran.
9. Peter Kotzur, 89 Augsburg, Donauwörther Straße 102	28 Pkt.	3 Veran.



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 11



Rallyluja

Jyväskylän Suurajot 3. 8. — 5. 8. 73

The Rallye of the thousand lakes — World Rallye Championship

11 Tote beim Fahren nach Travemünde überholt. Mit dem Schiff nach Schweden übergesetzt. Wahnsinnige Lastwagenfahrer, Degenerierte, Wohngettos bei Stockholm. Es wird wieder Tag. Finnland begrüßt uns in Turku.

Freundliche Menschen, schöne Menschen, höfliche Menschen. Ein Bus blinkt links grün. Autos, denen wir uns nähern, scheren auf den Randstreifen aus. Beim Überholen wird auch auf der Gegenfahrbahn Platz gemacht. Wo sind wir hier? Das gibt es doch nicht, aber es geht so weiter 350 km bis Jyväskylän, auf Asphalt und Sand, über Kuppen, Kuppen, Kuppen, Kuppen, Kurven, Kuppen, Gerade, Kuppen, Gerade, Kuppen. Nur 3 Tage Zeit um aufzuschreiben, das ist zu wenig!

Loewe Opta hat uns kräftig unter die Arme ge-

griffen. Mit einer Anzeige wurde auf uns aufmerksam gemacht (Abb.). Der Text in Deutsch lautete „Musik macht für Sie das Loewe Team bei den 1000 Seen“.

Die berühmteste Kuppe in SS 3 sah demnach die Loewen am weitesten fliegen. Achim Warmbold saubere 26 m. 1. Platz. 2. Platz Ronald Kern auf Escort, 24 m, mit höchster Flughöhe und krachender Landung. Es gab aber nichts dafür, außer schiefe Motor und nachfolgender Aufgabe wegen Radarbestzeit. Auch Lars Carlson/Dr. Fischer erzielten Radarbestzeit, sonst waren sie nicht besonders schnell — aber ohne Trauung kann man nicht schneller sein!

Västila ist SS 6 und es kommt der Sox, zuerst weniger 63 Eeva Heinonen (Abb.), sehr männlich mit Seija Saaristo auf Schlachtschiff Volvo



Eeva Heinonen



Sandy Lawson

142, 32 Zeit. Sandy Lawson aus Oxford, Engl., Zeitsekretärin — wie sie im Werksdaf (Abb.) Platz hat? 40 Zeit. Marketta Oksala, wie der Name, 1,85 groß, davon 1,50 m Beine, der Rest Rücken, Hals, Kopf, blonde Haare und Brust freigetragen, die linke ist etwas größer, damit das Herz Raum hat zum schwarz sein. S. Valtaharju sitzt im Ascona 19, neben Mr. Explorern in finnisch, spielt Fußball, fährt Motorbootren-

nen und was noch? und lacht immer. 44 Zeit. Shekhar Metha und viel Nichtfinnen wissen jetzt, wo sie in Finnland liegen.

Nach sechs Sonderprüfungen führte Stig Blomqvist/Arne Hertz, Saab, vor Mäkinen/Liddon, Escort RS mit 17 sec. Abstand, Markku Alen/Toivonen auf Volvo 142 folgen vor Mikkola/Rautanen, Volvo 142, und Simo Lampinen/Davenport, Saab, (Abb.) vor Newcomer Asterhag/



Simo Lampinen

Billstam auf BMW 2002. Nach 20 Sonderprüfungen hat sich am Abstand der Spitzengruppe nichts geändert. Markku Alén fiel 1 sec. auf Mäkinen zurück und liegt jetzt 22 sec. hinter Blomqvist und das nach 250 km Sonderprüfung. Herrmann/Stroppe mußten nach 420 km Strecke (120 km ist 11 Sonderprüfungen) aufgeben. Ein Felsen mittlerer Findlingsart, nach einer mitleren Links wie hingelegt, löste sich unter dem Fahrwerk des VW Mahag Käfers auf. Meteoritengleich schießen Felsenteilchen durchs Cockpit, die Lüfterschraube leckt den Ölkühler, der Ölzusatztank spuckt und sprüht, die Öl-

leitung vom vorderen Ölkühler ist geknickt. Der Druck fällt, die Temperatur steigt, 4 Mann Service nach totalem Urlaub geschwächt, schraubt das Hinterrad ab, schaut, greift 20 Minuten in den Motor von der Seite und von hinten. Füllt Öl von oben nach. Nach 10 Stunden war vor SS 12 an der ZK Ende. Es reichte für das internationale Debüt von GWS, oder? Rallyluja — Näkemum. An ZK 30 führt Blomqvist 54 sec. vor Mäkinen und 130 sec. vor Alén, 4 / Lampinen und Kinnunen holt auf. Warmbold (Abb.) liegt auf gutem Platz unter den ersten 10.



A. Warmbold

Der führende Blomqvist arbeitet seine Kuppelung auf und erscheint das letztmal nach SS 34 unter den 10 Besten. Asterhag wirft den BMW auf SS 33, schade, jeder hatte ihm den Erfolg gegönnt.

Nach SS 40 führt Mäkinen vor Alén und Kinnunen. Mikkola fährt die SS 43 alleine. Sein Beifahrer hat sich auf dem Seriensitz bei den vielen Flügen eine Wirbelverletzung zugezogen. Wann sieht die FIA ein, daß das keine Sitze

für diesen Sport sind?!? Er wird disqualifiziert, an 4. Stelle liegend.

Bis zum Ziel ändert sich nichts mehr, nur Per Ekund erreicht noch das Schicksal — Rallyluja. Jürgen Eger wurde bester nichtskandinavischer Amteurfahrer und mit 5000 Finnmark belohnt.

Jens Jensen belegt einen hervorragenden 55. Platz von 120 gestarteten.

Copy by G. W. Stroppe — Fotos: Göran Thobiasson



T. Mäkinen

1	4	Timo Mäkinen—Henry Liddon	Ford Escort RS	10	SF/GB	17630
2	29	Markku Alén—Juhani Toivonen	Volvo 142	10	SF	17759
3	3	Leo Kinnunen—Atso Aho	Porsche Carrera RS	12	SF	17832
4	1	Simo Lampinen—John Davenport	Saab 96 V4	10	SF/GB	17968
5	30	Antti Ojanen—Heikki Mäki	Opel Ascona 19	10	SF	18210
6	38	Olf Grönholm—Henry Laine	Opel Ascona 19	10	SF	18243
7	26	Tapio Rainio—Erkki Nyman	Saab 96 V4	10	SF	18344
8	122	Achim Warmbold—Jean Todt	Fiat 124 Spyder A	12	D/F	18584
9	39	Pertti Lehtonen—Ilkka Kivimäki	Saab 96 V4	10	SF	18682
10	12	Hannu Palin—Jyrki Ahava	Opel Ascona 19	10	SF	18697
33	68	Jürgen Eger—Paul Christensen	Ford Capri RS	10	D/DK	21831
55	92	"Jens Jensen"—Ilka Euramaa	Autobianchi A 112 A	7	D/SF	27745



N. Grönholm

LESER-FORUM LESER-FORUM LESER-F

Wolfgang Druba, Ingenieur
8081 Geltendorf

Lieber Franz,
nachdem Du der mitverantwortliche Vertreter des SCUDERIA-Reports bist, wende ich mich heute an Dich. – Ich sehe mich genötigt, von Dir eine Gegendarstellung über die „Giftspritze“ im Juli 1973 zu verlangen. Es handelt sich hier um einen rein persönlichen Angriff gegen mich, den ich nicht bereit bin zu schlucken.

Es stimmt, daß ich als Zuschauer der „Diesel-Rallye“ unterwegs war. Es stimmt nicht, daß ich mich auf der Spezial-Etappe entgegen der in den Fahrtunterlagen angegebenen Fahrtrichtung bewegte. Der Punkt, an dem Herr Guberuath und ich uns trafen, lag ca. 300 m entfernt von der SE. Außerdem fuhr Herr G. gen Westen und nicht gen Osten – er hatte also die Sonne im Rücken und ich kam aus Norden im Straßengraben angezuckelt.

Deine Unterstellungen gipfeln aber wohl darin, daß ich dem Teilnehmer frontal begegnet sein soll. Als ich den fraglichen Punkt – ein „T“ – erreichte, steckte der gelbe Ascona bereits in einem Schlammloch, welches nicht einmal mehr eine Sumpfsau zum Sühlen benutzt hätte. Ich kann mir nicht vorstellen, daß ein R 5 ein derart schreckliches Ereignis war, daß Herr G. sein Rallye-Gerät bereits Minuten vorher wegschmiß. Hingegen bedeutete dieses Loch eine gewagte Abkürzung einer SSR. Daß ich jetzt als Recht-

fertigung für eine fahrerisch unfähige Leistung erhalten soll, sehe ich nicht ein.

Ich hoffe, daß Du in Zukunft mit derart tendenziösen Berichten vorsichtiger verfährt, da sonst der SCUDERIA-REPORT auf das Niveau der BILDZEITUNG fällt. – Ist das beabsichtigt? Zur „Diesel-Rallye“ möchte ich noch bemerken, daß weder die SE's abgesperrt, noch von der Behörde genehmigt waren. Auf diese Art und Weise kann man natürlich auch durch den Landkreis FFB fahren. Als Ergebnis kommt aber dabei heraus, daß nun auch der Landkreis LL für Rallies dichtgemacht hat. Wir können uns also somit ausrechnen, wann wir Rallies nur noch in Sibirien fahren können.

Mit sportlichen Grüßen
Wolfgang Druba

Lieber Wolfgang,
selbstverständlich bringen wir Deine Gegendarstellung, wir kannten die Situation bis jetzt nur aus der Sicht des betreffenden Team's. Deine Darstellung ist gegensätzlich, es steht also jetzt Erzählung (ich möchte das Wort „Aus-sage“ vermeiden) gegen Erzählung.

Aus Deinen Zeilen geht hervor, daß das „frontale“ Zusammentreffen vor der SE war, es geht ferner noch hervor, daß Du ihn auf der SE im Sumpfloch stecken sahest, das war aber auf der SE, also mußt Du Dich doch irgendwie, auch mit einem nicht schreckerregenden

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

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

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

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

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

Klischee: Klischee-Meyer, 8 München 2, Augustenstraße 59

Auto, auf der SE bewegt haben, und das ist Sünde, außer man kann sich auf der ganzen SE immer im Graben vorwärts bewegen.

Was ist aber „fahrerische Unfähigkeit“, doch jeder Ausritt, ob harmlos oder spektakulär, ist eine unfähige Leistung, weil eben die momentane Situation nicht richtig eingeschätzt wurde, der Fahrer also damit einen Fehler gemacht hat, manchmal auch der Beifahrer. Und wer hat solche Fehler noch nicht begangen?

Leute, die nur etwas international gefahren sind, berichten immer wieder über die spontanen Hilfeleistungen, wenn sie ausgeritten wa-

ren, ob Frankreich, Italien oder speziell die Ostblockstaaten, kaum waren sie von der Straße weg, standen sie schon wieder drauf, durch die Hilfeleistung von Zuschauern. Bei der Diesel-Rallye warst Du doch auch Zuschauer und damit nicht in Zeitnot, aber von einer angebotenen Hilfeleistung berichtest weder Du noch Herr Guberuath. Dabei wäre das eine so noble Geste gewesen, von der wir so gerne berichtet hätten. Damit hätten wir nämlich im Unterschied zum „BILD“-Niveau auch einmal etwas Positives bringen können.

Franz Liebl

Die Igorseite ...

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Überraschte“.

Liebes Herr Redakteur,

Igor ist überrascht, daß es gibt neues Automobil mit Namen „Commode“. Hat Report in Ausgabe Juli 73 bereits berichtet mehrfach von Auto diesem. Ist „Commode“ Fabrikat deutsches oder ausländisches? Interessiert Igor zu erfahren näheres über Homologation, PS, Leistungsgewicht, Drehmoment usw., usw.

Hat Versuch zu machen Geschäft mit Tuning-Anleitung à la Schreiber in Sowjet-Republiken noch nicht geführt zu Reichtum großem. Ist Gewinn großes vielleicht zu machen mit Export von „Commode“?

Igor wollte schreiben Brief dieses, erst Wochenende kommendes. Hat aber Verpflichtung große am 4.5. August. Muß dann halten Daumen beide für „Renn-Biene“ Lisa, wo startet auf Nürburg-Ring mit Ford von Köln. Benötigt Igor aber unbedingt Daumen rechtes für Schreiben auf Maschine um zu drücken Taste für Buchstaben große.

Gratuliert Igor herzlich für Erfolg in Nivelles und sagt Dank herzlichen an „Renn-Biene“ für Brief nettes. Hat Igor schon lange nicht mehr bekommen Brief (leider nur indirektes) so schönes.

Dank vielen auch an „Heidi“, wo hat gezeichnet Biene schöne mit Blick tief sinnigem und verklärtem. Freut sich Igor, daß Heidi hat geschafft Zeichnung in Zeit kürzerer als 3 Stunden.

Entwickelt sich Rainer langsam zu Mensch unmöglichem. Nimmt seit kurzem überhaupt nicht Rücksicht auf Eigentum fremdes und hat demo-

liert Auto von Freund Bengestrategie total bei Hunsrück-Ritt.

Glückwunsch heutiges gilt auch Präsident von Scuderia für Gewinn von Laterne bei Preis-Skat heißem.

Hat Freund Appel bei Hunsrück-Rallye bestimmt bedauert Fehlen von „Schaufel, Pickel, Rechen und Besen“ in Auto seinem. Wäre gewesen Möglichkeit zu vergraben Ascona nach Ausritt.

Sollen Monteurs von Wickenhäuser gezeigt haben tolles (mit Hammer, Stemmeisen usw.) am Ziel von Rallye. Ist gewesen Auto von „Ernscht“ anschließend nicht genau wie neu, aber wieder „straßentauglich“ halbwegs.

Findet „Raimund“ immer wieder Fahrer neue. Scheint „Olivo“ zu sein Nachwuchs-Talent italienisches, wo hat große Öl-Firma und startet unter Pseudonym.

Wird immer unheimlicher Freund Kaufhold. Ist doch nicht normal zu machen: 3×Gold bei 3 Starts an 4 Wochenenden hintereinander.

Ist Freund „Schuco“, wo hat gemacht 3 Gold an 3 Wochenenden hintereinander aber noch unheimlicher.

Hat Igor keine Gefühle von Neid, sondern freut sich über Erfolge von „Kaufi“ und „Schuco“.

Hat Igor gelesen, daß Axel kann bringen in Bewegung Bauchfalten seine. Ist solches für Igor etwas vollkommen neues. Setzt Axel über Bauchfalten-Bewegung Auto seines in Schwingungen gewollte oder ungewollte? Kann Axel evtl. nach Pater Bernhard lassen teilhaben Mitglieder von Scuderia an Erfahrungen seinen.

Schlägt Igor als Thema für Referat von Axel vor:

„Verbesserung der Straßenlage meines Autos im Wettbewerb durch kontrollierte Bewegung der Bauchfalten“.

Es grüßt herzlich
I G O R

Lieber IGOR,
für Deinen Geschäftsgang mit „Commode“ schlechte Aussichten, wird nämlich in vornehmen Kreisen schon sehr lange als „Commodore“ vertrieben. Ausdruck wurde von Rallyefahrern geprägt, vielleicht weil — kommod — soviel wie bequem heißt und das ist er doch im Vergleich zu anderen Rallye-Autos. Tuning nach Schreiber-Anleitung dürfte schwer möglich sein, weil Commode sechs Zündkerzenlöcher, aber Igor wahrscheinlich auch nur fünf Finger an einer Hand. Damit würde Commode immer aus dem letzten Loch blasen.

Daumen-Halten für „Renn-Biene“ ist sehr schön, aber nicht für Nürburgring, denn Freundin Lisa ist zur Kur in Bad Salzschlirf und kann nicht ringblasen. Wenn von Kur zurück (Kräftigung der rechten Beinmuskulatur für gasgeben) Gegner fürchten, daß gesunde Rennbiene noch fürchterlicher als vorher kranke Renn...

Reportmitarbeiter dürfen weitere Ausbildung nicht scheuen, Heidi hat daher besucht mit Zeichenlehrer drei Tage lang Tierpark Hellabrunn...

Leider hat Schani bei Hunsrück-Ritt gestecktes Bengelstrafe-Ziel nicht erreicht, 300 Mark fehlen zum Totalschaden. Erste Unzuverlässigkeit von Schani, läßt vielmals entschuldigen.

Gerüchweise verlautet, daß Präsident von Scuderia jetzt in Kinderkreisen sechshundsechzig,

Mau-mau, schwarzer Peter und ähnliches spielt, wahrscheinlich auch hier ohne Erfolg.

„Besen-Ernst“ (Pickel-Ernst würde nach Akne klingen) läßt ehemaliges Ascona nur ganz langsam wieder herrichten, damit er noch oft beifahren kann, denn erstmals Beifahrer und gleich Rallye-Gesamtsieg, wer hat das schon je gehabt?

Setzmaschine hat gespuhkt und aus Freund Oliv „Olio“ gemacht. Lief für Raimund daher wie geschmiert, war größter Erfolg, wo in Ausland gestartet. Report überlegt sich daher, ob reportintern Pseudonym beibehalten werden soll?

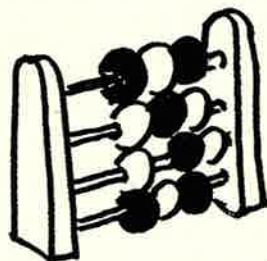
Kaufhold nicht unheimlich, nur Voll-Profi, „Künstler“ Jürgen fährt um Gage von Haus Wickenhäuser und um Vertrag als Mitropa-Cup-Team für 1974. Hat Angebot von bekanntem Beifahrer aus anderem Club, aber Eilert als „Pfadfinder“ und „Pater Bernhard“ wird doch geeigneterer Co sein. Nachdem Igor Daumen nicht mehr frei, bitte große Zehen halten für Jürgen.

Axel will nach Anregung von Igor machen Kurs in Bauchfallen. Thema von Igor aber erst in Kurs für Fortgeschrittene. Kurs für Anfänger soll haben Thema: „Wie mache ich großes Bauch mit vielen Falten?“

IGOR, das war's für heute

Franz-Joseph

Sämtliche Büromaschinen, Schreib-, Rechenmaschinen,
Elektronenrechner,
Photokopiergeräte,
Büromöbel und Bürobedarf
zu besten Bedingungen
frei Haus



Peter Schöller,
8 München 80, Steinhauser Str. 37,
Tel. 4736 49

AUTO-EDER

Fiat-Lancia-Alfa-Romeo-Spezial-Servicestation

Lieber Sportfahrer!
Endlich ist es so weit!

KFZ-Meisterbetrieb
Tankstelle und Auto-Elektrik
FRANZ EDER
8 München 21
Westendstr. 260
Telefon 57 11 51
SAMSTAGS NOTDIENST

Seit 1. Juli 1973

finden Sie in der Westendstraße 260 (nur eine Autominute vom TÜV entfernt) einen Kraftfahrzeugmeister-Betrieb mit Shell-Station und Schnellwaschanlage. Modernste Testgeräte und Werkstattausstattung sowie meine langjährige Erfahrung als Kfz-Meister und Betriebsleiter in der Kfz.-Industrie garantieren Ihnen fachmännische und persönliche Beratung bei günstigsten Reparaturpreisen. Ein Versuch wird auch Sie überzeugen. Hier finden Sie noch die schon selten gewordene individuelle Betreuung Ihres Fahrzeuges (alle Fabrikate) durch erfahrene und freundliche Fachkräfte, denn Ihre Zufriedenheit ist mir ein persönliches Anliegen.

Als aktiver Motorsportler, der seine Wettbewerbsfahrzeuge grundsätzlich selbst präpariert, kenne ich natürlich Ihre Probleme und bin bestens darauf eingerichtet. Ich freue mich auf Ihren Besuch.

Mit freundlichen Grüßen
und allzeit „Gute Fahrt“
Ihr Franz Eder

sonnig fruchtig  frisch



Siga-Getränke

Löschen jeden Durst
Limonaden,
Fruchtsaftgetränke,
Biere,
Wein und Spirituosen
liefern wir Ihnen frei Haus.
Wir erwarten Ihren Anruf

SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos

Heimdienst: München Tel. (08 11) 3 511173
(0 8135) 2 09

(„alles ist in AFRI-COLA...“)

DER KOMMENTAR

Auf der niederländischen WM-Strecke verunglückte ein britischer Fahrer tödlich. Man konnte es am Sonntag, 29. Juli 73 über TV live miterleben. Und seitdem wird diskutiert, wäre eine Rettung möglich gewesen, die ONS hätte ihre SR-Staffel angeboten gehabt usw. Unfähigkeit, Unvermögen oder Unmöglichkeit oder Unwilligkeit des Veranstalters stehen zur Debatte. Niemand wird ein zutreffendes gerechtes Urteil abgeben können. Es wird immer das „wenn“ und „wäre“ und „hätte man“ im Raum stehen. Dabei ist unsere „Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland“ so mutig, seit Bestehen ihrer „RR“- und „SR“-Staffeln endlich Bestimmungen über Streckensicherung herauszugeben. Jeder Fahrt- oder Rennleiter oder sonstiger ONS-Sportwart hat sie frei Haus bekommen und kann kaum etwas damit anfangen. Ereignisse der letzten Zeit beweisen, daß kurzfristig ernannte sogenannte „Leiter“ mit dem ihnen übersandten Sportgesetz auf Kriegsfuß stehen, zum Beweis: ein Rennleiter will bei seiner eigenen Veranstaltung starten, er läßt Fahrzeuge unter verschiedenen Fahrern zweimal starten, oder möchte es. Bei einer anderen Veranstaltung dürfen die Teilnehmer des eigenen Clubs unter dem Bewerber ihres Clubs starten. Ein Beweis doch dafür, daß das, was amtlicherseits zugesandt wird, garnicht gelesen wird.

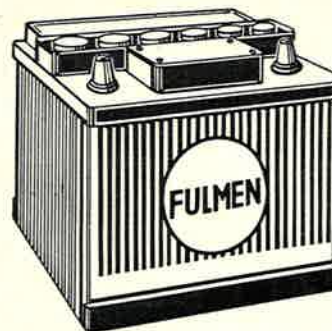
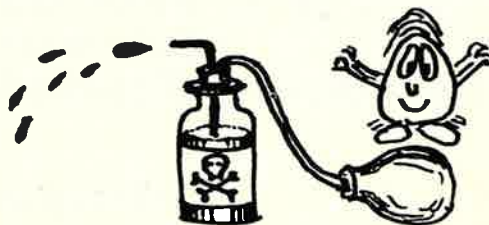
Wo bleiben eigentlich die Kurse für Renn- und Fahrtleiter, in denen alles genau erörtert wird, wie z. B. Streckensicherung, speziell auf einer Rallye-SP usw. ...

Gesetze sind immer eine Frage der Auslegung und Definition. Aber wer klärt uns auf. Nicht der große Kurs bei der ONS wird gefragt, sondern die regionale Aufklärung nach dem Motto „wie sag ich's meinem ‚Leiter‘“. Der kleine regionale Kurs mit der großen Diskussion ist gefragt, aber wo blieben bis jetzt die regionalen sogenannten „Gau-Kommissionen“, deren Aufgabe es eigentlich sein müßte, aufzuklären. Und jeder Renn- und Fahrtleiter müßte dann unterschriftlich bestätigen, daß er an der Aufklärung teilgenommen hat, ja, daß er teilgenommen hat, richtig, daß er teilgenommen hat, ob er es kapiert hat, das weiß nicht einmal

Ihre Giftspritze

Es stimmt nicht ...

- daß alle schon von vorneherein wußten, daß Stroppe ins Wasser fallen wird,
- daß Verlaan ein vereidigter Zentimeter-Schätzer ist,
- daß bei der nächsten Rallye alle S-Bahn-Stationen ZK's sind,
- daß Busch Willi den mitgenommenen Maßkrug wieder zurückgeben will,
- daß bis heute noch nicht genau feststeht, wer mit wem ins Bootshaus ging,
- daß Scuderia Saufgemeinschaft heißt,
- daß Igor beim Sommernachtsfest nicht dabei war,
- daß die Scuderia-Sau zu groß war,
- daß die Pfiffigsten die Pfiffigsten waren,
- daß die Scuderia durch ein Saufgelage ein Begriff für die Süddeutsche Zeitung wurde,
- daß ihr Motorsportredakteur Rembold nicht be ... geistert war,
- daß Beifahrer Freisler immer die Stempelkarten verliert,
- daß Appel mit Gipsfuß schneller ist, weil er nicht lupfen kann,
- daß es in Aubing einen Scuderia-Biergarten gibt,
- daß Heidi und Franz wegen der „Castrozza“ nach Italien fahren,
- daß der nächste Report in Bibione gemacht wird,
- daß es Zufall ist, daß Heidi und Franz zu gleicher Zeit wegen der „Castrozza“ in Bibione sind,
- daß das Kennzeichen „MB“ eine Tarnung für den 1. Vorsitzenden ist,
- daß GWS jetzt der „WoaBinix“ heißt,
- daß Benders Porsche ein Mähdrescher ist.



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



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



BATTERIEN