

Sep Xember 79



SCUDERIA



MÜNCHEN

74

SCUDERIA REPORT



TOP SERVICE
DRUCK
COPIECENTER

Während Sie bei uns
eine Tasse Kaffee trinken,
machen wir Ihre
geschätzten
Druck-
Aufträge fertig.

- | | | |
|--|--|--|
| Betrieb 1
Sofortdruck
8 München 22
Steinsdorfstr. 18
am Altstadt - Ring
Deutsches Museum
Tel. 29 34 86
Deutsche Bank
41 / 01481 | Betrieb 2
Dissertationsdruck
8 München 22
Steinsdorfstr. 18
am Altstadt - Ring
Deutsches Museum
Tel. 29 34 86
Deutsche Bank
41 / 01481/04 | Betrieb 3
Sofortdruck
8 München 19
Leonrodstr. 46a
am Mittleren Ring
Olympiagelände
Tel. 19 41 77
Deutsche Bank
41 / 01481/02 |
|--|--|--|

Sport- moden von



Am Marienplatz Kunden-Parkgarage Münzstraße 4
Fürstenrieder Straße 21 Kunden-Parkgarage im Tiefgeschoß
Lindwurm-/Zenettistraße gute Parkmöglichkeiten

SEPTEMBER 1972

Liese Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, das rallyesportliche Großereignis, die Olympia-Rallye 72, wird als immer noch andauernder Diskussionsstoff Nummer eins unter Fahrern und Zuschauern schön langsam verdrängt durch die Vorbereitungen für die größte regelmäßige Rallyeveranstaltung im Gau, die Internationale Rallye Bavaria 22./23. September 1972.

Fährst du die Bavaria?, mit wem?, auf was? usw.

Bei flüchtigem Zählen kommen dann so um die zwanzig Scuderia-Teams zusammen, die am Freitag abends auf Strecke gehen wollen. Die, die nicht fahren wollen oder können, sollen vor allem daran denken, daß auch Funktionäre auf der Strecke sein müssen, und solche benötigt der AC Bavaria noch. Auch wir waren mit unserer kleinen Veranstaltung auf die Unterstützung durch andere Clubs angewiesen und dankbar, daß uns geholfen wurde.

Helfen Sie jetzt, indem Sie sich als Funktionär melden, in unserer Geschäftsstelle oder direkt beim Veranstalter unter der Rufnummer 0811 - 268300 (Herr Rosenthal).

Sport bekommen Sie als Funktionär bestimmt geboten, denn als solcher sind Sie ja direkt am Brennpunkt des Geschehens, so wie wir

Ihr

Franz Lührer Vorläufer Heid.

TERMIN KALENDER

was ist,

was war,

22.-24. 9.	Int. Rallye Bavaria	DM, BM
29.-30. 9.	Int. 3-Städte-Rallye, München-Wien-Budapest	
30.9./1.10.	Rhein-Nahe-Rallye	
6.- 8.10.	Hugenotten-Rallye	DM
14.10.	Stuttgarter sportliche Prüfungsfahrt (neuer Termin)	
21./22.10.	Rallye Marktrechwitz	DM
28./29.10	Chiemgau-Rallye	
7./8.10.	Rudolf-Diesel-Rallye	abgesagt
16./17.9.	Volker-Rallye	abgesagt
22.10.	Inntal-Slalom, ONS-gen.	
17. 9.	Tag-Orientierungsfahrt, MC Neuhausen	
17. 9.	Gaudi-Fahrt, DTC München	
17. 9.	Slalom, MSC Germering	
17. 9.	Slalom, MSC Erding	Gaupokal
17. 9.	Orientierungsfahrt, Kiefersfelden Juniorenpokal	
23.-24. 9.	Slalom, AC Weiß-Blau München	Bavariacup
24. 9.	Slalom, MC Würmtal	
24. 9.	Slalom, AC Deggendorf	
23. 9.	Geschicklichkeitsturnier, SSM München	
30. 9.	Orientierungsfahrt, MSC Geretsried	
1.10. /	Orientierungsfahrt, AMC Ebersberg Wanderpokal	
7.10. /	Römerschanzenfahrt, MSC Germering	
7.10. /	Orientierungsfahrt, Scuderia Starnberger See	
8.10. /	Slalom, MSC Traunstein	
14.10. /	Orientierungsfahrt, AMC Miesbach	
15.10. /	Orientierungsfahrt, AMC Gauting	
15.10. /	Slalom, AC-Isartal	
21.10. /	Nachtorientierungsfahrt, RBRT	
21.10. /	Nachtorientierungsfahrt, PMC München Wanderpokal	
28.10. /	MSC-Orientierungsfahrt, MSC-Geretsried	
29.10. /	Orientierungsfahrt, MSC Fürstenfeldbruck, Wanderpokal	
26. 9.	Wies'n-Bummel, Scuderia München	
7.10.	Orientierungsfahrt (Jun.Pokal), Scuderia Mü, abgesagt	

Teilnahme und Erfolge der Scuderia-Mitglieder

13.8. - 19.8.	<u>Olympia-Rallye 1972</u>		
	Seegerer U./Gestrich H.)	Opel Ascona 1900	Silber 11.K/41.G.
	Kellner B./Markovacz U.)	Porsche 911 S	Silber 6.K.
	Thalmair R./Naumann A.	Opel Kadett 1100	Silber 7.K.
	(Brust W.) Fischer A.	BMW 1600 ti	Silber 5.K.
	Scholz M./Eilert B.	Opel Ascona 1600	Bronze 23.K.
	(Sixt C.) Dr.Krieglsteiner P.	Opel Asc.1600	ausgefallen
	Rieger G./Mitterer Ch.)	BMW 1600	ausgefallen
	Stroppe G./Schenk W.	Fiat 128 Rally	ausgefallen
	Gerber H./Scherer R.	BMW 2800	ausgefallen
	Hesse E./Höfner H.	Opel Kad.Carav.	ausgefallen
	Herrmann W./Herrmann Chr.	Opel Ascona 1900	ausgefallen
	Freisler J./Nagel M.	Peugeot 504 J	ausgefallen
	Clubmannschaft ADAC-Gau-Südbayern mit (Tomczyk/Thesz) Thalmair/Naumann Eilert/Scholz		5. Platz
27.8.	<u>Olympia-Slalom, ACI</u>		
	Naumann Sieglinde	Porsche 911 S	5. Platz (b.Dame)
	Bengestrat J.P.	BMW 1602	6. "
2.9.	<u>ADAC-Rallye Nordbaden</u>		
	Gerber H./Wutz G.	BMW 2800	Gold, KS
	(Brust W.) Fischer A.	BMW 1600 ti	Bronze
3.9.	<u>ADAC-Slalom Südbayern</u>		
	Kaufhold J.	Opel Ascona 1600	2. Platz
	Scherer R.	Opel Kadett 1900	4. "
	Naumann A.	Porsche 911 S	2. "
	Verlaan G.	Opel Kadett 1100	3. "
	Scholz H.	Opel Kadett 1900	6. "
	Thalmair R.	Opel Commodore	2. "
	<u>ADAC-Slalom, Lauf</u>		
	Bengestrat J.P.	BMW 1602	8. Platz

HUBER TUNING



WEBER-VERGASER
Vertragwerkstätte

Instandsetzen und
einstellen sämtlicher Vergaser
Leistungssteigernde Umbausätze
für fast alle Autotypen lieferbar
Sport- und Rallye-Zubehör
Sportfelgen in Stahl und Alu
Spezial-BMW-Tuning
Kugelfischer-
Benzineinspritzpumpen

Siegfr. Huber

KFZ-Werkstätte
Rosenheim, Westerdorfer Str. 30
Telefon 0 80 31 / 41 51

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, Ampfingstr. 35, Telefon 0811/403134.

Die offiziellen Vertreter sind:

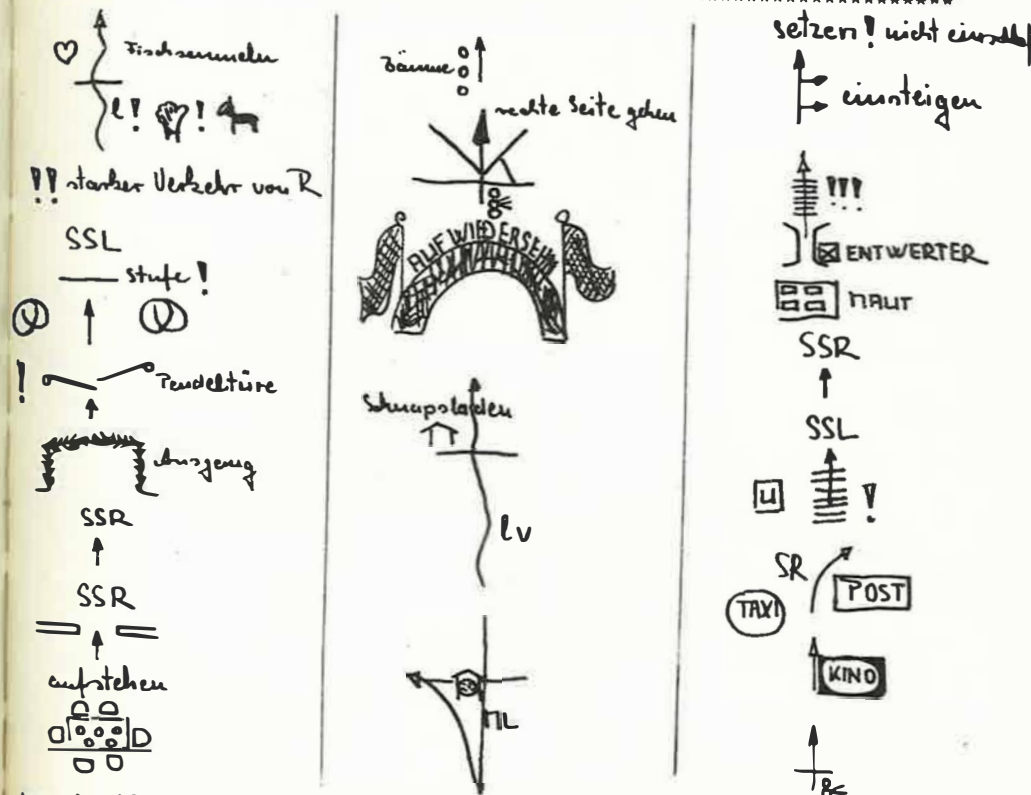
Liebl Franz	(1. Vorsitz.)	Tel. 265400/265755/6915169
Scherer Rainer	(2. Vorsitz.)	Tel. 403134
Verlaan Heidi	(Schatzmeist.)	Tel. 08165/4578
Thalmair Raimund	(Sportleiter)	Tel. 558911/ 398375
Kilert Bernhard	(Sportwart)	Tel. 2484652
Naumann Sieglinde	(Schriftführung)	Tel. 643797
Scholz Hannes	(Verkehrsref.)	Tel. 2148532/300 1154

Clubabende:

jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im "Amberger Hof" München 5, Corneliusstrasse 2, Beginn 20.00 Uhr.

EINLADUNG

alle clubkameraden und ihre freunde sind herzlichst eingeladen zu unserem schon traditionellen wies'n-bummel am 26. sept. 72 eine der härtesten scuderia-veranstaltungen, start beliebig, zugelassene fahrzeuge: u-bahn, s-bahn, trambahn, latschen usw ziel: bräurosl boxe 12 freie streckenwahl bis 17.00 uhr reser- vierte plätze. wer bis spätestens 17.15 am ziel ist, erhält sein hendl umeinsunst die später kommenden müssen zur strafe be- zahlen. aber sie sind ja wie immer straf- punktfrei im ziel! sie brauchen auch keine angst vor orien- tierungsschwierigkeiten für den heimweg ha- ben. das gebetbuch von g.w.s. für den weg zur nächsten u-station ist fertig. unser wies-n-bummel, ihr letztes durchhaltetraining vor der M-W-B-R. um stimmung brauchen wir sie ja nicht bitten.



Ausschneiden und am 26. Sept. 1972 mitnehmen, für den Notfall!
Links beginnend, von unten nach oben zu lesen!

Schotter. Asphalt. Sollzeit. Bestzeit. Welche Reifen wann?



**Spezialservice, Montage, Auswuchten,
Beratung — und natürlich die ganze
Ausrüstung für sportliche Fahrer
von
auto-sport-scherer-münchen**

Ampfingstrasse 35 Tel. 40 31 34 und Humboldtstrasse 30 Tel. 65 36 84



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

ZU IHRER Information

Im letzten Heft haben wir Ihnen berichtet, daß die Teilnahme am nicht-genehmigungspflichtigen Orientierungssport usw. gewisse Einschränkungen erfahren wird. Das ist jetzt amtlich, betrifft aber nur die Lizenzinhaber. Wir haben auch geschrieben, daß wir vielleicht unsere Herbst-orientierungsfahrt in eine Kurzz rallye ummünzen werden, um diese Möglichkeit für das nächste Jahr zu testen.

Jetzt ist es soweit, wir haben unseren Orientierungswettbewerb vom 7. Oktober abgesagt und veranstalten statt dessen am

11. November 1972

die ADAC-MÜNCHNER-KINDL-FAHRT 72

ONS-genehm.-pflicht. Zuverl.-Fahrt

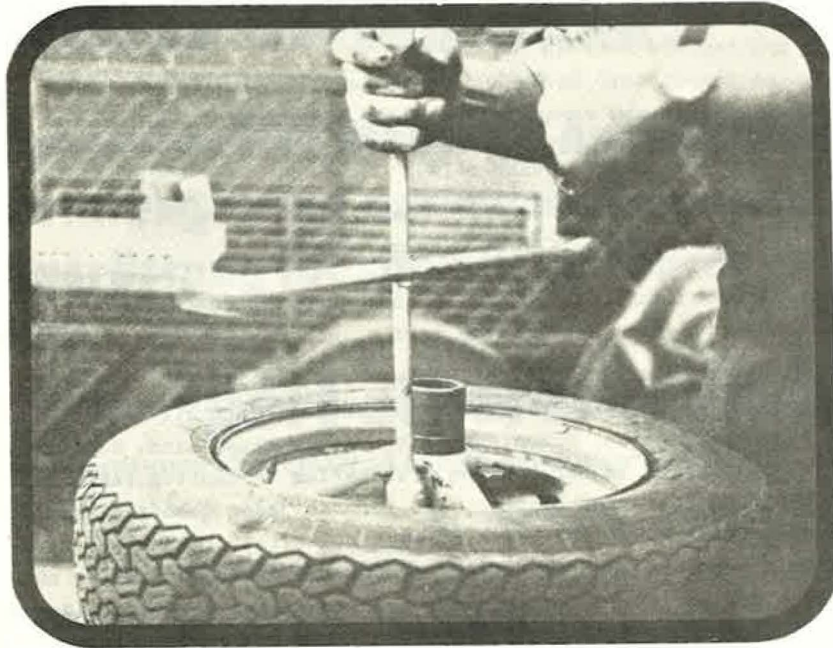
über eine Streckenlänge von 200 km. Diese Veranstaltung bringt Sport-abzeichenpunkte. Sogenannte Erfolge werden auch für die Lizenz gewertet.

Der Stil der Veranstaltung wird sich etwas von dem der RALLYE MÜNCHEN unterscheiden, die Sportlichkeit aber auf keinen Fall. Die Veranstaltung besteht aus zwei Etappen, deren Fahrzeiten so gehalten sind, daß die Teilnehmer in jedem Falle im Bereich von Ortschaften vernünftig fahren können. Die Entscheidung fällt auf Etappen, die fern ab jeden Gehöftes, ähnlich wie bei der "Ostmark-Rallye" gefahren werden. Selbstverständlich sind Zugeständnisse an die Behörden nötig, so daß wir diese Kurzz rallye ausschließlich auf Serien-Tourenwagen beschränken (wegen der Lärmbelästigung). Wenn es die Witterungsbedingungen erlauben, werden wir auch Winterreifen nicht gestatten (wegen der Wegeschäden). Behörden-, ONS-, Versicherungs- und viele andere Kosten werden für die Kurzz rallye die gleichen sein, wie bei 450 km. Wir hoffen trotzdem mit DM 40.-- Startgeld auszukommen, ohne an den wesentlichen Dingen wie Fahrtunterlagen, Ehrenpreise und den Dingen worauf es ankommt, zu sparen. Als Novum werden wir Ihnen die Abrechnung der Veranstaltung veröffentlichen. Sollte der Ertrag der Veranstaltung DM 5.-- je gestartetem Team übersteigen, erhalten die Teilnehmer das Plus zurück. Wir wollen Ihnen damit unsere grundsätzliche Einstellung beweisen, daß wir Veranstaltungen um des Sportes willen und nicht für die Clubkasse machen.

Hart und streng werden wir aber gegen verkehrswidriges Verhalten vorgehen, von der Polizei gemeldete Verstöße bedingen Wertungsausschluß, von geheimen Funktionären des Veranstalters getroffene diesbezügliche Feststellungen werden mit einer Strafpunktzahl belegt, die keinerlei Aussicht mehr auf Erfolg zuläßt.

Mehr über unsere Kurz-Rallye im nächsten Heft.

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

Auf der Suche nach dem Unbekannten

IGOR

hat uns wieder geschrieben, und jetzt ist Bernhard Bilert ganz durcheinander, wegen der Igor-Feststellung, Pater Bernhard wäre bester Kämpfer bei der heißen Schlacht am kalten Buffet. Wir haben Bernhard gefragt, "hast Du bei den Empfängen der Olympia-Rallye härter hingelangt, als auf der Strecke?", er meinte nein, da wäre ja bei seiner hohen Startnummer ja gar nichts mehr dagewesen. "Hast Du vielleicht beim Sommernachtsfest in Obing als Vielfraß brilliert?", er meinte nein, da wäre er nur im Trinken das gewesen, was Krupp in Essen. "aber irgendwo muß es doch gewesen sein?", Pater Bernhard meinte, beim Lang Tony seinem Polsterabend in Gauting, da war er in Form, aber da war der, den er für Igor hält, nicht da.

Jetzt hat er keine Meinung mehr, wer Igor ist, jetzt verdächtigt er die Gisela Scherer.

Dabei muß Igor gar nicht dabeigewesen sein, als Pater sich für eine Woche auffüllte, er hat doch "Informationsdienst" seinen

東 東

"Informationsdienst unseren" haben wir auch, von dem hat einmal jemand behauptet, er wäre der Zweitbeste der Welt, gleich nach dem Chinesischen. Das stimmt natürlich nicht, aber trotzdem wissen wir

z.B., daß der im Landratsamt Fürstenfeldbruck für Motorsportgenehmigungen zuständige Sachbearbeiter Thal zu seinem Vorgesetzten Regierungsrat Bäumler nach Lektüre des im durch diesen mitgebrachten Juni-Reports mit dem Artikel -Ich kann nun mal den Mund nicht halten- sagte, "das werden wir schon sehen",

z.B.,
daß ein Mitarbeiter des in Fürstentfeldbruck "Tunenden" nach genauer
Kenntnisnahme des August-Reportes sagte, "do is er soiba schuid"

+++++

NEPOMUK

hat uns auch geschrieben (zu Händen von Igor). Hoffentlich kommt das Bild von Nepomuk im Druck gut raus. 199 Jahre steht er schon auf dem Max-Josefs-Platz in Rosenheim.

Nur am 10. August 1972 war er nicht da, da war er in Kiefersfelden.
Hoffen, daß er wieder zurück ist, damit Igor mit ihm fachsimpeln kann.

Münchens Slalom-Amazone L.L. trifft beim Goldslalom das AC-Bavaria-Alt-Mitglied, immer da für seinen Club, wenn man ihn braucht, Freund Lausmeyer. Seine Frage, wer den von Scuderia sonst noch käme, wird von der männerdemoralisierenden Renn-S. beantwortet mit "vielleicht da Scherer und da Liebl, dō san grad von Elba zruckkema". Freund Joachim meinte "was sind's den worn", Lisa: "ja braun"

Lausenmeyer meinte, welchen Platz sie gemacht hätten. Dabei war doch die Rallye-Elba schon im Frühjahr

+ - + - + - + - + - + - + - + - + - + - + - + - + - + - +

OLYMPIA

Schotter. Asphalt. Sollzeit. Bestzeit. Kurven. Kuppen. Bäume. Sträucher. Wälder. Felder. Dörfer. Städte. Polizei. Feuerwehr. Zuschauer. Presse. Autofahrer. Copiloten. Sportler. Profis. Blinde. Sehende. Durchblicker. Service. 3400 Kilometer. Tag und Nacht.

Wir kamen nach Kiel mit biedereren Autos, mit Kadetten, Asconas, Fiat's und einer hatte einen Porsche dabei, der war schon in Afrika auf der Safari. Für ein Team war die Rallye schon bald gelaufen, denn Happy-Jürgen hörte nicht auf den großen Meister Rauno, der vor der Rallye seine Schüler zusammenrief, die mit dem Streifen (auf dem Lenkrad), und Ihnen erklärte, daß es bei so einer langen Rallye auf 4 - 5 sec. nicht ankomme. Jürgen legte die vierte Welle ein und tat sie auf dem Rücken liegend wieder raus. Weich und ..

Dreihundertsieben Teams gingen am Montag, den 14. 8. 1972 auf die Strecke der Olympiarallye. Sie fuhren zu erst zur Sonderprüfung Mölln, 5,5 km Asphalt Bestzeit setzte Walter Röhl mit 2.28,5 Min. Happy-J. ist in 3 - 4 Jahren auch so schnell, diesmal schaffte er absolute Bestzeit nur auf einer kurzen Geraden an einem T. Auf dieser Prüfung erwischte es unser Team Herrmann/Herrmann, die sich langsam zu den größten Pechvögeln in der Scuderia mausern, mit Kupplungsdefekt. Sie rollten noch durchs Ziel und konnten sich dann in aller Ruhe, aber mit viel Wut im Bauch, die noch kommenden Starter der Scuderia München in der Sonderprüfung Mölln ansehen. Dann ging es zur ersten Zwangspause nach Wolfburg. Der Fahreranzug von Stroppe wird weit, in den Knien hängt die spinnakergroße Sitzfläche, Hosenträger müssen her. Ein freundlicher Opa schnauft in den dritten Stock und holt seine besten Stücke. Vielen Dank

Ein Empfang, ein kaltes Buffet. Es waren nur noch Reste, aber es schmeckte sehr gut und Mannequins des Holiday-Inn versorgten uns vor dem Start noch mit Blicken, Orangensaft und Milch. Sie sahen recht adrett aus in den weißen kurzen Höschen.



Wir mußten weiter, zur Wertungsprüfung 2, Königslutter, Schotter. Dort setzte Mikkola mit 6.08 Min Bestzeit. Anschließend folgte die Vorentscheidung, Wertungsprüfung 3, Teufelsküche, 4 km Schotter. Auf dieser Prüfung gelingt es Glemser, sein Auto total zu vernichten. Mikkola riß sich die Hinterachse aus und die Startnummer 4 schaffte mit 1.47,4 Bestzeit. Das war Eriksson.

Nach Rallye-Gegenverkehr und 30 min. Normalstrecke erreichten wir die Wertungsprüfung 4, Elm, 4 km Schotter Sollzeit 2.30.0 Min. Startnummer 1 Darniche war 2.26,8 Min. unterwegs und blieb damit in der Sollzeit.

Dann wurde es Nacht für uns. Die große Harzprüfung wurde nicht gefahren, aber im Nebel kämpften wir uns zur ZK. Blitze zucken am Himmel. Es wurde angehobener Schnitt gefahren. Wertungsprüfung 6 Torfhaus, 6,8 km Asphalt; es ging den Berg hoch, es ging den Berg runter. Nebel behinderte die Sicht. Nummer 5 Nicolas fuhr mit 3.01,8 Min. Bestzeit.

Während der Nacht von Montag auf Dienstag wurde der Rallye-Tross von zahlreichen Unwettern überrascht.

Am Hese-Berg verläßt der Rallyefahrer Eugen Hesse die überflutete Straße, mit einer eineinviertel Rolle seitlich gehechtet, springt er in eine Pferdekoppel und riß an einem Oxer, blieb dort liegen und blickte in die blauen Augen von Höfner, der gar keine hatte. 50 Lichtjahre unter ihnen brüllt ein Kaiserslauterner nach seiner Plakette. Die Reitstunde kostete zehn Mark. Seinen "Gmüaswagn", der 1972 die internationale Rallyeszene schokte, kann er umfunktionieren zum Treibhaus mit Dachgarten. Eugen bleibt beim Rallyefahren, denn Schwimmen, Turmspringen, Hindernisreiten, in dieser Reihenfolge, wird in keiner, nicht einmal olympischen Disziplin erwartet. Wenn Teilnahme auch alles ist. Ein Trost für Eugen, der Voyage ist jetzt homologiert, mit Überrollbügel und Gurten schaut er sicher gut aus. Unfaßbar, die Rallye geht ohne Hesse's Eugen weiter, wo er doch bei der letzten WP noch Klassenbestzeit gefahren hatte. Sie geht weiter mit Gewitter, die vor allem die hohen Startnummern sehr behindern. Starker Regen ver-

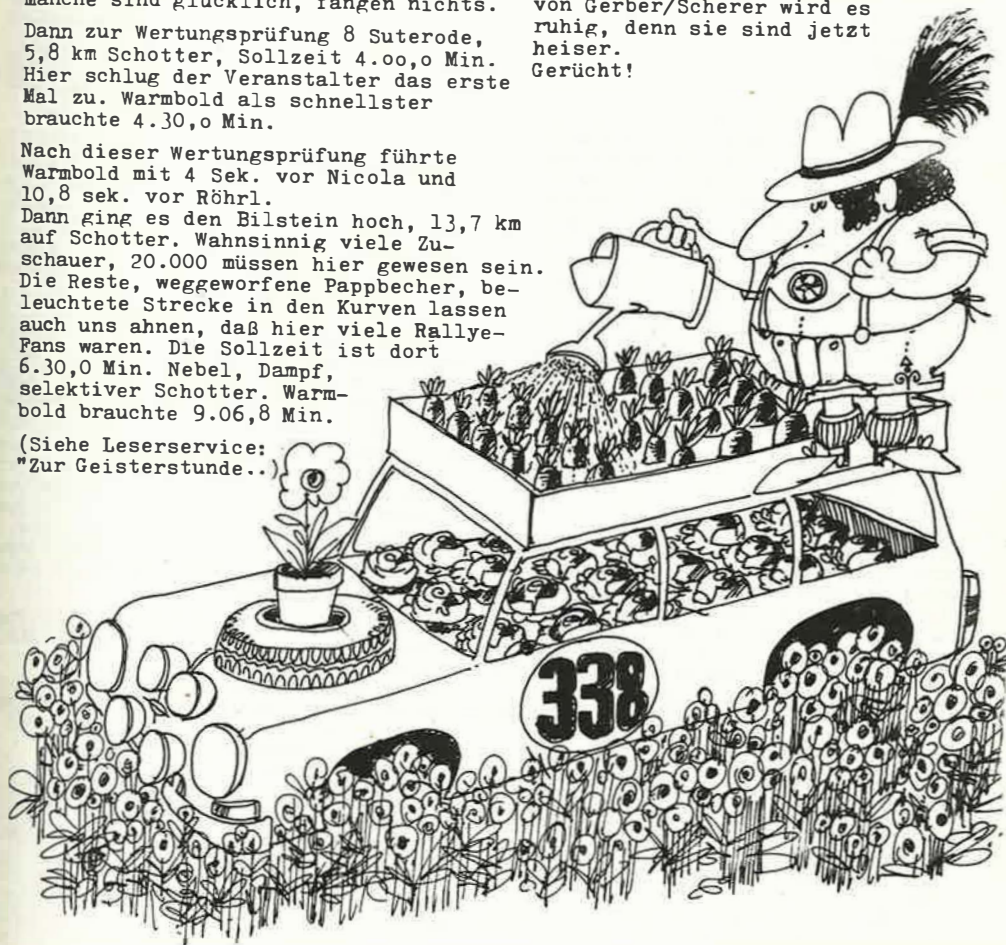
minderte die Sicht, Wasser steht auf der Straße. Wertungsprüfung 7 Königshof, 9,4 km auf Asphalt wurde in dieser Suppe absolviert. Startnummer 1 Darniche ist mit 5.06,4 Min. vorne.

Besonders im Raum Oberhessen und in der Eifel gab es wolkenbruchartige Regenfälle, denen später dichter Nebel mit Sichtweiten von teilweise weniger als 20 Metern folgte. Dann ging eine Uhr verkehrt, Zwei Minuten, drei Minuten werden gefangen. Manche sind glücklich, fangen nichts.

Dann zur Wertungsprüfung 8 Suterode, 5,8 km Schotter, Sollzeit 4.00,0 Min. Hier schlug der Veranstalter das erste Mal zu. Warmbold als schnellster brauchte 4.30,0 Min.

Nach dieser Wertungsprüfung führte Warmbold mit 4 Sek. vor Nicola und 10,8 sek. vor Röhl. Dann ging es den Bilstein hoch, 13,7 km auf Schotter. Wahnsinnig viele Zuschauer, 20.000 müssen hier gewesen sein. Die Reste, weggeworfene Pappbecher, beleuchtete Strecke in den Kurven lassen auch uns ahnen, daß hier viele Rallyefans waren. Die Sollzeit ist dort 6.30,0 Min. Nebel, Dampf, selektiver Schotter. Warmbold brauchte 9.06,8 Min.

(Siehe Leserservice: "Zur Geisterstunde..")



Besonders begeistert vom Publikum zeigte sich der Finne Rauno Aaltonen: "So eine Stimmung und tolle Atmosphäre habe ich selten in einer Rallye erlebt. Hier herrschte eine Stimmung wie auf dem Turini bei der Monte. Kaum zu glauben, daß es so etwas in Deutschland gibt."

Die Weiterfahrt wurde grauenhaft. Nebel, ausgerittene Autos, die Böschung hoch, die Böschung runter. Die ZK-Zeit wird nur von wenigen geschafft. Das Wetter war zu schlecht. Im BMW von Gerber/Scherer wird es ruhig, denn sie sind jetzt heiser. Gerücht!

RALLYE

OLYMPIA RALLYE 72

Königswald, 6,4 km auf Schotter. Die erste Bestzeitprüfung auf rutschigem Untergrund. Warmbold setzt sich mit 4.00,9 Min vor das Feld. Das erste Mal kann sich Carlsson unter den ersten Zehn etablieren auf einem Gruppe 1-Ascona.

Wertungsprüfung 12 Rotenburg. Dort plazierte sich die Startnummer 306 Selzer auf einem Escort Gr. 1 auf die 6. Stelle mit 4.19,3 Min. Warmbold Bestzeit mit 3.55,3 Min. Wertungsprüfung 13, Oberaula, 5,0 km auf Asphalt. Warmbold war mit 3.01,1 der schnellste.

Ein neuer Tag begann. In Kirchheim an der Autobahn konnten wir uns etwas frisch machen, dann waren 80 km Autobahn zu absolvieren. Manche wurden müde - Fahrerwechsel und es ging zur Wertungsprüfung 14, Münster. Die erste Sonderprüfung, bei der eine sehr lange Wartezeit entstand. Irgendein Luftschuttsireniendienst muß auf die Strecke gefahren sein. Eineinhalb Stunden Aufenthalt, man stand beisammen, plauderte, wurde müde, versuchte zu schlafen, aber konnte nicht. Warmbold setzt mit 3,35,4 Min Bestzeit.

Wertungsprüfung 15, Rod an der Weil, 7,0 km holte sich Darniche mit 3.47,8 Min. Das erste Mal war Walter Röhl nicht unter den ersten Zehn.

Wertungsprüfung 16, war der Nürburgring. Es entstand ein etwas irreguläres Klassement durch starken Nebel und Regen. Hohe Startnummern waren im Vorteil, da sich das Wetter besserte. Die Startnummer 206, von Langen auf GSE Gr. 1, ein schwarzer Opel, ringte am schnellsten mit 35.08,8 Min. vor Nicolas, Warmbold, Darniche, Michels, Schnoor, Ottensmann, Brucklacher, Röhl und Kreer.

Walter Röhl lag zu diesem Zeitpunkt an 4. Stelle im Gesamtklassement mit 4 Min. Rückstand auf Achim Warmbold, der hier souverän mit 50 sec. vor Darniche führte. Eine lange Pause, verbracht mit dem bekannt unfreundlichen Personal der Nürburgringgaststätte, verkürzte uns den Aufenthalt nicht.

Als es endlich weitergeht, nieselte es und wir hatten ein paar schnelle Etappen vor uns.

Die WP 17, Birresborn, 6,8 km auf Asphalt gewann wieder Darniche mit 4.36,0 Min.

Wertungsprüfung 18, Weidenbach, 6,8 km auf Asphalt. Darniche 2.54,4 Min.

vor Warmbold und Röhl.

Die SP Flaumbachtal wurde nicht gefahren. Aber die Zeit zur ZK hat sich nicht geändert. Es durfte geritten werden. Gerber mußte dort eine Kolonne Zirkuswagen überholen. Schenk/Stroppe überholen zwei Lastwagen, zwei Klosterfrauen bremsen und bleiben mit aufgerissenen Augen mitten in der Straße stehen. Die beiden LKW-Fahrer haben Mühe, den klerikalen Personalbestand nicht zu dezimieren.

Dann die Wertungsprüfung 20, Moseltal, 8,8 km auf Asphalt. Sehr schöne Strecke, sehr schnell, bergab. Darniche war mit 4.39,6 Min wieder einmal vorne.

Die Wertungsprüfungen 21, 22 und 23 wurden von Darniche, Nicolas und Darniche gewonnen. Diese Prüfungen sind Frankreich am nächsten. Es sind normale Asphalt-Sonderprüfungen, nichts Besonderes, es geht bergauf und bergab. Aber die Zeiten werden doch interessant. Darniche setzte auf der WP 21 4.26,6 Min als Richtzeit. Auf der WP 22 Nicolas 5.31,5 Min und wiederum Darniche auf die Gräfenbacher Hütte, der WP 23, mit 4.08,1 Min.

Dann endlich wurde die Zwischenstation Rüsselsheim erreicht. 10.00 Uhr abends. Wir waren ziemlich ausgepumpt und müde, Schenk wollte sofort ins Hotel und verschmähte den wunderbaren Pichelsteiner-Eintopf, der bereit stand (er wird von Jahr zu Jahr besser). Die Ergebnisse von den ersten vierzehn Sonderprüfungen waren auch da, die über den Start am nächsten Tag entschieden.

Von den Scuderianern starteten als Erste Seegerer/Gestrich, die sich unter die ersten Fünfzig schieben konnten. Als Zweite gingen Kellner/Markovacz auf die Strecke. Als Dritte Gerber/Scherer, als viertes Team der Scuderia Schenk/Stroppe vor Thalmeier/Naumann und Scholz M./Eilert.

Die gute Placierung von Seegerer rächte sich aber leider schon in Waldleiningen, der schönsten Wertungsprüfung. Seegerer glaubte, er könne sich noch weiter vorfahren und überriß wie auch Rieger und Warmbold eine sehr scharfe Linkskurve zweimal nicht ganz. Warmbold zerstörte in dieser Kurve seinen BMW, konnte zwar die Wertungsprüfung noch abrollen, fiel aber dann aus, der Schafen am Wagen war zu groß. Darniche fuhr mit 8.34,0 Min Bestzeit.

Dann geht es nach Kalmit, einer sehr bekannten Sonderprüfung, 10,5 km

den Berg hinauf. Die Kuppe nach dem Ziel gab zu Erzählungen und zu manchem Flüge Anlaß. Darniche mit 5.36,9 Min. Bestzeit.

Auf der WP 26, Heldenstein, kommt der Held (Hessen-Rallye) Kulläng das erste Mal unter die ersten Zehn. Darniche war wieder mit 4.34,0 der Schnellste. Aaltonen ist immer noch unauffällig unterwegs, aber nicht mehr lange. Es hatte irgendwie Schwierigkeiten gegeben wegen seiner Startposition in Rüsselsheim, weil er bei einer der ersten Sonderprüfungen zurückfiel. Dann durfte er doch bei den Vorderen starten, aber eben nicht ganz vorne. Er mußte sich damit abfinden und viele überholen.

Zur WP 27, Hockenheimring schleppte sich das kaputte Auto von Seegerer, er hatte sich angeschnallt aufs Dach gelegt. Im Überschlag griff er zum Hauptschalter und Feuerlöscher. "Jetzt schnell i mi wida o, und wens mit Schuabandl is!" Ein Stabilisator brach an einem Baumstumpf.

Jetzt begann der Wickenhäuser-Service mit seiner vorbildlichen Arbeit und schweißte dieses Auto wieder zusammen. Auch Stroppe/Schenk brauchten Wickenhäuser-Unterstützung. Die Bremsen waren zu belegen. Sie fuhren schon auf Metall. Endlich beherrschte auch Gerber sein Auto auf Asphalt und setzte ganz gute Zeiten in Hockenheim. Bis Hockenheim beherrschte ihn das Auto. Auf Schotter klappt es noch nicht. Aber für ihn und viele andere von Scuderia wird Walter Röhl noch vor Beginn der Bavaria (hoffentlich) auf Schotter einen Lehrgang abhalten. Auf irgend einer Sonderprüfung oder in Plattling. (Wir haben alle noch sehr viel zu lernen, nicht um die Selektion oder das große Können von Walter zu lernen, nein, um das Auto besser beherrschen zu lernen). Stroppe/Schenk drehten sich, sehr schmierig, aber es drehten sich mehrere, und die Zeiten waren auch nicht so berühmt. Beim Verlassen des Hockenheim-Rings wurden unsere Autos, wie schon so oft auf der Strecke, angefüllt mit Süßigkeiten, Obst und als besonderer Gag, ließ sich Mercedes (verantwortlich für diese Prüfung) zwei Thermosflaschen für die Fahrer einfallen. Herzlichen Dank.

WP 28, Brombachtal, wurde unterbrochen, da ein Linienbus die Strecke auf 400 m durchqueren mußte. Eine Stunde Wartezeit, Zeit zu einem Flirt, zu einem Plausch, fürs Autogramme geben. Es war ganz schön was los in diesem Ort, und

manche Adresse wechselte den Besitzer(in).

WP 29, Hirschhorn, es war wieder irgend etwas unterwegs, man mußte warten, lange warten.

Der Kräbher war bergab zu absolvieren. Für manchen Beifahrer (Naumann) ein besonderes Novum.

Und dann kam das unwettergeschädigte Gebiet. Die Fahrtleitung schaffte es mit dem technischen Hilfswerk, der Bundeswehr und anderen Hilfsorganisationen, die Strecke von Schlamm und umgestürzten Bäumen wieder frei zu bekommen.

Unter der Autobahnbrücke war der Start zur Spessart-Asphalt-WP, auf der Darniche mit 4.28,3 Bestzeit fuhr

WP 33, Frammersbach, 11,3 km Asphalt, muß der Tornado am stärksten gewütet haben. Halbmeterdicke Bäume lagen quer über die Straße, man konnte sich nicht mehr orientieren. Wer die Strecke kannte, tat sich sehr schwer. Schneisen waren in den Wald geschlagen von 100 Meter Breite wie von einer Riesenfaust. Gut, daß wir nicht zwei Tage früher gekommen sind. Darniche war Schnellster mit 6.08,0 Min.

Wertungsprüfung Mernes, eine lange, eine zu lange Wartezeit. Löw und Illig erwischte es dort. Sehr scharfe Rechts, Gerade, leichte Links, kurze Gerade, mittlere Links. Wie es dort ausschaute, war die mittlere Links nicht im Aufschrieb. Die, die nach Illigs Aufschrieb fuhren, können das vielleicht bestätigen. Diese Kurve war auch nicht mit Angst zu fahren, es war eine Mittlere, man mußte lupfen. Wer das dort nicht tat (DM-Leader) aber gut ... Loew läuft wieder herum. Illig war nicht angeschnallt. Bitte schnallt euch doch an.

Ottensmann setzte dort erstmals Bestzeit 3.37,9 Min., eine Porsche-Strecke. Röhl kam wieder auf den 4. Platz

WP 35 Marjoß mit 6,8 km auf Asphalt. Darniche wieder mit 4.06,5 Min. vorne

Dann ging es zum Cross nach Schlüchtern. Es war alles naß, der Start schlecht, tiefe Löcher, tiefe Furchen. Nicolas fuhr 3.41,5 Min.

Nach der Sonderprüfung erwischte es Scholz/Eilert. Eine, im Gebetbuch nicht vorhandene, sehr scharfe Rechts nach einem Ort, die rechts einen tiefen Graben hatte, der schon ganz

OLYMPIA-RALLYE

ausgefahren war, wird ihnen zum Verhängnis. Der Bauer war schon fünfmal hier und in Unterhosen half er ihnen nach 25 min. mit dem Traktor heraus. Sie fangen sich an der ZK 18 Minuten. Viele verfuhrten sich auf der Strecke nach Sterbfritz und hatten Serviceprobleme, die Winterreifen herunter zu montieren, die Sommerreifen, Gurtelreifen oder Racingreifen wieder aufzuziehen. Es wird knapp. Und viele fangen dort Service-Minuten. Auch Stroppe/Schenk fing dort eine Minute, aber wegen Plaudern.

WP 37, Sterbfritz, die wohl bekannteste Sonderprüfung Deutschlands. Das erste Mal schiebt sich der Zweibäumer mit seinem BMW 1602 Gr. 2 unter die zehn Schnellsten. Darniche wiederum an der Spitze mit 6.11,1 Min. Gerber/Scherer hatten an der scharfen Linksabzweigung über Schotter Schwierigkeiten mit ihrem Gebetbuch, es war nicht genau bezeichnet. Scherer fährt dort gerne vorbei. Diesmal fuhr Gerber vorbei.

Ein Gebetbuch soll die Strecke so optimal beschreiben, daß solche Vorbeirutscher nicht passieren können. Frühzeitige Ankündigung der schwierigen Abzweigung, dann kann auch der Ortsunkundige dort richtig abbiegen.

Für die "Langsamen" (kleinen Klassen) beginnt der schnellste Tag, sie müssen Verzögerungen aufholen und fahren an einem Tag über 30 Sonderprüfungen (26 die Profis), stellen Bestzeiten im Essen auf, 5 Minuten für zwei Brötchen. Zunge am Kaffee verbrannt in Erbach, in Schweinfurt sind noch ein paar Knacker da, aber keine Zeit. Inzwischen haben wir schon 5 kleine Rallies hinter uns (im Ziel sind es dann 8) und Sonderprüfungen so viele, wie in einem ganzen Rallye-Jahr.

Aber dann geht's los! WP 38, die Fängeretappe, Steigerwald, 14,5 km Schotter, Sollzeit 10.00,0 Min. Darniche braucht 13.14,5 Min, Nicolas, Fall, Ersson, Kulläng, Röhl, Kleint, Ragnotti, Carlsson, Behret plazieren sich unter die ersten Zehn. D.h. an der ZK fängt auch Behret schon Minuten und wir 6 Min., waren also goldrichtig dabei. Wir hatten alle mit mehr Minuten im Steigerwald gerechnet, mit 7 oder 8, es war riesig zu fahren. Wir hatten nur Sommerreifen dabei, zur Schonung der Forstwege, was soll's, mit Frontantrieb-Linksbremse und einem Spitzenaufschrieb (made by Christa Herrmann)

WP 39, Königsberg, 7,5 km auf Schotter, Sollzeit 5.00,0 Min. Fall war Schnellsster mit 5.09,5 Min. Auch wir fangen uns an der ZK keine Minute und waren schon wieder stolz.

WP Ebern, 9,5 km Schotter, Sollzeit 6.00,0 Min. Fall an der Spitze mit 8.06,0 Min, Röhl kommt mit 8.11,0 voll auf. Der lange "Paul" wird zugeschlagen. Auf dieser Prüfung erwischte es Gerber/Scherer mit ihrer Hinterradaufhängung. Eine Aluscheibe brach, Scherer wollte weiterfahren, aber es ging nicht, Gerber fürchtete um seine Achse. Richtig! Sie wäre sicher kaputt gegangen. Sie sind traurig. Erst aufgeben, wenn das Auto zerstört ist, ist nicht dem Gerber seine Sache, fährt er darum so erfolgreich! Aber was soll's! Für sie war es sicher bis dahin auch sehr schön.

40 WP's gefahren, schon ziemlich viele. 20 stehen aus, 1000 km wären noch zu fahren gewesen, aber sie wären auch gerne, sehr gerne weitergefahren.

Darniche, lange Zeit führender Mann im Gesamtklassement muß seine Siegeshoffnung auf der Schotterprüfung Ebern nach einem Überschlag begraben. Seine Renault Alpine 1800 gräbt sich in einen Graben und blieb mit den Rädern nach oben liegen, nur noch die Bodengruppe war zu sehen. Das Auto war nicht mehr blau, sondern grün. Darniche und sein Co-Pilot entstiegen unverletzt durch das Heckfenster, schlanke Franzosen können das. Keine Spuren, man sah nichts, als man vorbeifuhr. Man dachte die müssen noch im Wagen liegen und es war weit und breit kein Streckenposten zu sehen.

WP 41, Banz, 3,0 km Grob-Schotter. Fall 1,53,2 Min. vor Röhl 1.56,5 Min. Rütter, Startnummer 136 auf Commodore GSE, der besonders benachteiligt wurde, durch das Vorziehen von Aaltonen, mußte lange Zeit Kleine und Langsame überholen. Es muß sehr schwierig und gefährlich traurig für ihn gewesen sein, konnte sich wieder unter die ersten Zehn schieben.

Lichtenfelser Forst, 5,0 km über Asphalt setzte Röhl mit 2.13,9 Min. die Bestzeit.

WP 43, Birnbaum, Fall wieder vor Röhl mit 4.30,6 Min.

Auf der WP 44, Tschirn, Asphalt, direkt an der Zonengrenze setzte Fall wiederum vor Röhl (5 sek. zurück! mit 3.44,1 Min.

OLYMPIA-RALLYE badenia-team-service

WP 45, Langenau, 11,8 km auf Asphalt, sehr viel bergab, sehr breite Strassen. Ein Auto kam dem Schreiber auf dieser Prüfung entgegen, aber die Straße war breit, ein kurzer Schreck und vorbei. Röhl fuhr dort mit 6.13,0 Min Bestzeit vor Fall 6.13,9 Min.

Dann ging es zur WP 46, Elbersreuth, die zum "Cross-Pokal" zählte über 7,6 km. Es war eine schöne, harte Strecke, Asphalt, Schotter, Cross. Richter fährt mit 5.10,8 Min. die Bestzeit vor Fall und Röhl.

Nach der WP 47 Stadtsteinach, die eine sehr kurze ZK-Zeit hinter sich hatte, wurde Fall mit 3.34,6 Min. vor Kleint, Röhl und Kulläng gestoppt. Dort waren die Polizisten besonders zu bewundern, noch viele Zuschauer standen an der Normalstrecke, die Rallye-Gefährte brummen voll in die Ortschaften. Die Polizisten winkten, sie standen zitternd dort, sie hatten Angst um die Zuschauer und sich selbst.

Den Polizisten, die dort in Stadtsteinach, um Kronach, um Marktredwitz waren, vielen, vielen Dank für eure Hilfe. Ihr habt den Verkehr geleitet, den Rallye-Verkehr, 200 oder mehr lotset ihr durch, obwohl euch die Geschwindigkeiten fremd waren. Seegerer/Gestrich und Stroppe/Schenk können diese 10-Min.-ZK halten. Schenk freute sich wie ein Schneekönig. Kommt hüpfend ans Auto und sagt: "geschafft, geschafft!". Dann geht es über eine Erholungsetappe zur WP 48, Fichtelgebirge!!!!!!

39,8 km Schotter, Sand, 24 Min. Sollzeit Wir sind alle ganz gierig und geil darauf. Gerhard rasiert sich vor der Prüfung, "was soll das?", es gibt doch aber gläubische Leute, man tut so etwas nicht. Röhl setzt dort mit 28.00,0 Min. Bestzeit, Fall 3,2 sek. dahinter. Im Fernsehen sahen alle, wie spektakulär Röhl/Rothfuß diese Prüfung absolvierten.

Nach 3 km hatte der Rally 128 von Wolfinen "Patsch'n", links vorne. In zwei Minuten, mit Unterstützung durch Zuschauer, war der Reifen gewechselt. Der schon überholte Simca kam vorbei, in der zurückliegenden Kehre sah man den nach ihnen gestarteten Fiat Nr. 337. Stroppe ging wieder auf die Strecke, am noch nicht mit dem neuen Reifen durch. Läßt an der nächsten Kehre ein Fiat vorbei und hängst sich an. Langsamer wurde der Fiat Nr. 337, Stroppe zeigte ihm, daß er überholen will, Licht, Hupe, Blinker, zwei oder

drei Kilometer hängte er dicht dran, will vorbei. Die Reifenpanne hatte Zeit gekostet. Bei einer sehr scharfen Rechts-Bergab, Wolfin schimpfte, ein Weg ging geradeaus, verbrachte sich die Nr. 337, blockierte, der rote Fiat-Rally rutschte drauf. Aus!



Ein Waldlauf über zwei Kilometer, wo ein Fiat 128 stehen soll, zum Demonstrieren, rettete sie nicht. Die Zeit lief vorbei, die letzten Autos kamen durch, sie wurden getragen durchs Fichtelgebirge. Sie zeigten wenig Sport, aber sie kamen in München sicher an. Wir haben es nicht geschafft, schade.

Am traurigsten war Axel, er hätte es dem Gerhard so gegönnt, so hat Gerhard seinen einzigen Fan verloren.

Wir durften eine schöne Rallye fahren und kamen nicht an.

Man kann noch viele Geschichten schreiben über diese eine Geschichte, aber es ist es nicht wert, es interessiert nicht. Wir kamen irgendwie nach Marktredwitz und konnten dort auf unseren Service-Laster, den uns Badenia-Tief-Druck zur Verfügung stellte unseren Fiat 128 aufladen und auf der Ladefläche München entgegenschlafen.

In der Spitzkehre links bei Ahornberg standen dann die ersten Scuderianer zum Zuschauen. Martin Krisam, Scholz Hannes mit Maderl. Sie waren begeistert von der umweltfreundlichen Fahrweise der Rallye-Asse und Ähnlichen.

(Leserservice: WP "Eine Art Nürnbergring". Bei Auto-Sport-Scherer liegen sämtliche Olympia-Rallye-Berichte auf, Rallye-Racing, AMS, Sport-Auto, Auto-Zeitung, Kurier, FAZ usw.)

Die WP 49, Lenzfeld, 8,0 km Schotter, Sollzeit 4.30,0 Min. Röhl brauchte 20,5 sek länger, Fall folgte ihm mit 21,2 sek. über der Zeit.

Und jetzt begann das große Hinhalten von Walter Röhl. Er war 4 Minuten hinter Nicolas und holte auf, daß es eine Freude war, das war seine

OLYMPIA-RALLYE

Strecke. Er hatte sie zwar wenig trainiert. Eben ein Naturtalent.

Auf WP 52, Plößberg war Nicolas noch vor ihm, aber auf WP 53, Leßlohe, die sich wieder unsere Scuderianer anschauten, blies Röhl den anderen schon voll um die Ohren. Tony Fall muß hier schon Schwierigkeiten mit seiner Halbachse gehabt haben, da er nicht mehr unter den ersten Zehn der Spitzengruppe erscheint.

Auf WP 55 in Waldmünchen war es dann endgültig aus. Mit einem Defekt an der Halbachse fiel er aus. Fall war BMW's letzte Hoffnung in der Spitzengruppe, lag an dritter Stelle, war zuletzt ungeheuer stark und machte sich noch echte Hoffnungen auf den Gesamtsieg. Auch Marie-Claude Beaumont mit ihrem Opel Ascona verlor hier ein Rad und kam dadurch von der Strecke, blieb unverletzt.

Jetzt kam auch Kullängs große Zeit. Ab WP 54 Tannesberg schlug er sich mit Röhl um die Bestzeiten, aber Röhl blieb Sieger, gewann Tannesberg in 11.47,6 Min, Waldmünchen 6.23,8 Min. Herzogau war Kulläng um 4,3 sek. vor ihm. In Gleißenberg schlägt Röhl voll zu und ist 11 Sek. vor Kulläng.

Auf den Bordkarten war jetzt auch ganz schön was los. Viele hatten den Hut schon ziemlich voll und viel durfte nicht mehr passieren.

WP Eck, 8,6 km Asphalt, Bestzeit für Walter Röhl in 4.10,9 Min.

WP 59, Kleiner Arber mit 7,3 Km auf Asphalt. Bestzeit Nicolas 4.36,8 Min vor Röhl 4.44,4 Min

WP 60, Großer Arber, 8,2 km Asphalt Bestzeit Röhl 3.42,0 Min, dort verblies er Nicolas um 13 sek.

Auf der WP 61, Bärbachmühle/Annathalmühle, einer sehr schnellen Prüfung konnte Nicolas Röhl ganze 9 Sek. abnehmen und schaffte mit 5.01,7 Min. Bestzeit. Kulläng war dort dritter und Hainbach schob sich wieder in den Vordergrund.

Dann rollte der Rallye-Rest in Röhl's Heimat, aber er sollte sie nur noch mit kaputten Lager sehen, denn wenn es bei dieser Olympia-Rallye eine Überraschung gegeben hat, dann lieferte sie der Regensburger auf seinem "privaten" Ford Capri RS. Nach 11 Bestzeiten endete die große Fahrt des Capri-Piloten kurz vor Plattling mit einem Lagerschaden. Was

Walter Röhl bis dahin gezeigt hatte, war beeindruckend, fast schon eine Supershow. Pausenloser Angriff auf den führenden Nicolas, dessen Vorsprung bis Plattling total zusammen-schmolz und Walter Röhl mit 18 Sek. Vorsprung in Plattling war. Dann mußte er sein Auto zur Seite stellen, sonst hätte er auf Plattling und bis ins Ziel noch eine eindrucksvolle Vorstellung seines großen Könnens gegeben.

Bei der Sandbahn in Plattling war dann fast die ganze Scuderia, die, die nicht mitfahren. Sie sahen Nicolas mit 1.39,0 Min. Bestzeit fahren.

Daß sich auch die Zuschauer in Propan-fetzen warfen, Gückelhorn, Diem und Neuland, kann unser Martin nicht verstehen, auch der Schreiber nicht. Denn, wie diese Fahreranzüge, die sich an den Sitzflächen wie Windjammer-Takelage ansehen, auch noch zum Zuschauen getragen werden können? Weich, sehr weich....

Sie sind wahrscheinlich nach Plattling ausgerückt im Sportkleid, um ins angeblich vollbesetzte Stadion zu kommen, aber den Fahrer hätte ihnen ja niemand geglaubt, den die "echten" waren zu diesem Zeitpunkt an ihren 50-Stunden-Gesichtern und am Geruch zu erkennen, (die Fetten haben geranzelt).

Nach der WP 63 Plattling-Moos, 3,8 km Sand, Gelände, Cross hatte mancher Angst um seine ZK-Zeit, ob er sie schaffen würde, denn die Karenz war merklich zusammengeschrunpft. Doch alle die dort noch unterwegs waren, schafften es. Sogar einer, der 10 Min. in der Sonderprüfung baute und dann im Zielausgang vor unserem Team Thalmair/Naumann war, was diese heute noch nicht verstehen können. Aber Fehler gibt es überall. Im Moos setzte Kulläng mit 3.42,4 Min. die Bestzeit.



Dann kam die Wertungsprüfung Pfarrkirchen, 5 Runden auf der Sandbahn unter Flutlicht. Nicolas fuhr dort mit 2.08,0 Min die Bestzeit, aber viele, die dort zuschauten und weiterreisten zur WP 65 nach Markt, sahen einen roten Ascona 19 SR nicht. Solche Fahrer (Carlsson) bräuchten eigentlich auch an den Seitenfenstern Scheibenwischer, .. er stand nur quer.

Gott wohnt immer noch in Schweden, in Finnland und am Rande des Bayerischen Waldes.

Auf der Schotter-Autobahn bei Markt 7 km, konnte Hainbach mit seinem Gruppe 1 BMW in 3.51,0 Min. die Bestzeit markieren. Daß bei ihm ein Ventil nicht ganz in der Größe stimmte, tut dem "Kleinen" keinen Abbruch. Er hat Kulläng verblasen, der dort 3.54,9 Min brauchte und die dritte Zeit setzte Oesterberg, dieses Mädchen muß schon unverschämte schnell sein, Bleigewichte in schlanken Damenfüßchen.

Nach Markt zur WP 66 kämpften die meisten Fahrer mit dem Schlaf. Der tote Punkt mußte überwunden werden, die Straße verdrehte sich, die Augen standen nach oben, nach unten und endlich war man am Roßfeld. Die Begeisterung in Berchtesgaden, obwohl die Kurverwaltung wahnsinnig Angst hatte um ihre Wandelhallengäste. Vorher in Burghausen, der schönsten Stadt, mit Faken, Landsknechten an den Straßen. Es muß ein eindrucksvolles Bild gewesen sein.

Aber Berchtesgaden, die Kurgäste waren begeistert. Sie sahen etwas, das Roßfeld war voll in der Frühe um 3.00 Uhr von Menschen. Mühle auf Porsche gewann in 7.51,1 Min vor Nicolas, Behret, Ragnotti, Greder, Vetter, Kulläng, Dehmelt, Klönz. Hillebrandt auf seinem Alfa GTV konnte sich unter den ersten Zehn platzieren. Dann war die Rallye vorbei. Die Wertungsprüfung 67 Ruh-polding auf der Speedwaybahn mußte noch gefahren werden. 5 Runden auf Bestzeit. Nicolas hängte Kulläng ab und siegte mit 1.50,2 Min und Koch-Bodes (Datsun) konnte sich auch unter die ersten Zehn schieben.

Hier passierte die netteste Geschichte mit dem Wickenhäuser-Service. Eilert/Scholz, sehr spät, durch Verzögerungen auf der Strecke, kamen an und der Wickenhäuser-Service stand immer noch und wartete. Sie kamen zu Eilert und sagten: "jötzt wart ma no a bisserl und dann fahrn madhoam". "Na, na" sagte Eilert "fahrts nur z-ua", "Na, na, jetzt bleim ma scho do, es kannt ja sei, daß's es an die Bande hifahrts". So mußte Service sein, immer! Besetzt von Meister von Knorring und dem Service-Spezialisten Mundl, Mechaniker, die sich ohne sportlichen Lorbeer die Nächte um die Ohren schlugen und sie waren für alle da. Für alle Münchner,

ob Porsche, Fiat, ob Seegerer, dessen Auto geschweißt werden mußte. So wie man sich Service vorstellt, so wie früher ihn BMW durch Herrn Trübsbach praktiziert hat, für alle, einfach Service, Partnerschaft, Fairness.

Dann ging es noch durch die RGR-Etappe Richtung München. Ein Quälen nach Hause. Kellner bot noch eine Einlage. Durch Streckenkenntnis fuhr er einen Abkürzer und beschädigte sich dabei seine Türe, auch die Niere des Markovacz war etwas angeknackst.

Hauptsache gesund durch

Angoraba

Wünsche (hat man auch gesponnen)

Sie kamen in München an. Außerdem kamen an, am Vorziel und der Schreiber konnte sie begrüßen, und sich mit Ihnen freuen! Seegerer/Gestrich auf Opel Ascona, einem Wickenhäuser-Auto, Thalmair/Naumann auf Opel Kadett, ebenfalls Wickenhäuser-Auto und Eilert/Scholz kamen auch mit ihrem von den Vereinigten Krankenkassen gesponserten Wagen nach München.

Sicher wird es schöne Fotos von diesem gelben Ascona (Fotowettbewerb), der auch von der Firma Wickenhäuser unterstützt wurde, geben.

Fischer/Brust kamen auf dem blau-weiß karierten BMW ins Ziel. Sie schlugen sich recht tapfer, trotz der anstrengenden Nächte, die sie vor dem Start in Kiel hatten.

Die Ausfallquote der Scuderia etwas höher als der Gesamtschnitt. Aber das Materialpech von Herrmann/Herrmann, die Weichheit von Preisler und das Unwetter und der Nebel, der Eugen Hesse etwas die Sicht nahm und ihm einen Freiflug in die Wiese verschaffte, belasten das Sollkonto der Scuderia etwas. Daß die zwei Pechvögel der Scuderia Scherer und Stroppe, ihre Autos, ihre Beifahrer oder Fahrer nicht ins Ziel brachten, war ja zu erwarten. Obwohl sie sehr lange mitfuhren. Aber das ist ja bei diesen Beiden immer so, daß sie lange schön kämpfen und dann kommt halt der große, große, große Punkt.

Wieder in München angekommen, dumm sind wir eigentlich schon, mehr oder weniger Arschlöcher auf jeden Fall. Wir haben teilgenommen an einer Rallye, an einer wunderschönen Rallye.

Aber daß man uns bescheißt, hinten und vorne, oben und unten, in der Mitte und zwischen durch in unseren Nomex-Petzen. das mußte nicht sein.

Sicher, in den Zeitungen verreist man uns /macht nichts, die verreisten alles und jeden!

Aber eine Rallye mit 4000 Aktiven und ca. einer Million Zuschauer hätte etwas mehr Publizistik verdient gehabt, auch schon vor der Veranstaltung. Die kurzen Trainingsfilme, die Herr Ulf vom Arlberg unterbrachte, zählen nicht dazu. Sie waren zu wenig, leider. Nur im Südwestdeutschen Raum gelang es dem Rundfunk etwas Stimmung und Aufklärung in die Bevölkerung zu bringen, die dadurch wußten, von dieser Rallye, von der größten, die je in Deutschland gefahren wurde, daß sie durch ihren Raum kommt.

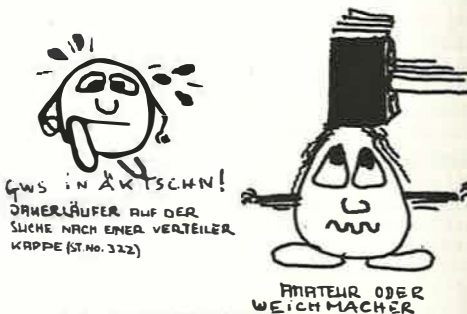
Eine Tageszeitung schaffte es, sehr schön zu berichten, von der man es am allerwenigsten erwartet hätte, der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Spitzenberichte, ein Journalist der auch objektiv die Presseinformationen auswertete, Rolf Heggen ist sein Name. Durch seine Berichte hat er bei uns in der Scuderia München Fans gefunden. Wir erlauben uns, seine Artikel abzu- drucken, damit Sie sehen, wie auch Tageszeitungen über Motorsport berich- ten könnten.

Wir sind keine Profis, wir betreiben diesen Sport aus Passion. Er gefällt uns, wir wollen lernen, besser Auto zu fahren, sicherer Auto zu fahren.

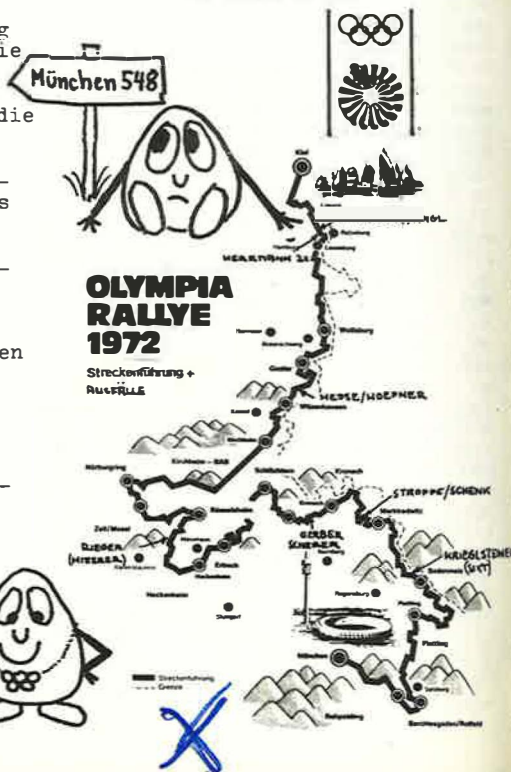
Ausgerichtet wurde diese Veranstaltung von einem ebenso großen Idealisten, wie wir es sind, der um den Rallye-Sport hochzubringen, diese Rallye für uns veranstaltet hat, für die Zuschauer, die zu tausenden an der Strecke standen. Herr Schwägerl aus Marktreidwitz, er schaute im Ziel wie sein eigener Groß- vater aus. Herr Schwägerl hat Riesiges vollbracht. Viele waren voll Skepsis. Keiner glaubte ihm. Aber er schaffte es. Er hat uns die schönste Rallye be- schert, die wir je fahren. Ich glaube keiner kann etwas anderes sagen, als das er uns eine Spitzenveranstaltung geboten hat. Bergauf, bergab, um Kurven und um Ecken, Flüge in die Bäume, alles hat er uns ermöglicht, durch seine selektive Streckenauswahl. Und dann muß er mit Profieilheit und Gier fertig werden, mit Mißgunst und Neid. Ich kann so etwas nicht ver- stehen und sicher kein Amateur, der diese Rallye fuhr. Herr Schwägerl lassen Sie sich in Ihrem Bemühen, Sport zu bieten, nicht von senilen Funktionären stören.

Den angekommenen Amateuren

herzlichen
Glückwunsch



IM ZEICHEN OLYMPIAS



motorclub waldkraiburg

An den
Scuderia - Report

8000 München 90
Deisenhofener Str. 37



BAYERISCHE VEREINSBANK
KONTO-NR. 2401470

SPARKASSE WALDKRAIBURG
KONTO-NR. 103846

GESCHÄFTSSTELLE: 8264 Waldkraiburg, Postfach 206 - Tel. 8 3 8 2

Liebe Scuderia,

- bitte die Anrede nicht zu wörtlich nehmen, sonst glauben die Geretsrieder das Dementi nicht - der letzte Report war es wieder einmal wert gelesen zu werden. Er entwickelt sich zu einer wahren Informationsquelle, über den Rand des Club- lebens hinaus. Das ist gut so - denn so bleibt er auch für die Aussenstehenden interessant und verständlich.

Darum auch folgende Information für Sie: Der Slalom am 3.9.72 auf dem Flugplatz in Mühldorf-Mössling geht über die Bühne, Ausschreibungen haben wir bereits versandt. Wir sind sehr gespannt welche Starterzahl erreicht wird - zumal in der ganzen Gegend keine Motorsportveranstaltung ist. Also abwarten.

Wegen der Rallye haben wir zwischenzeitlich die Strecke fest- gelegt. Wir haben vorgesehen sechs oder sieben Sprintprüfungen auf Sollzeit - aber auf abgesperrter Strecke - einzubauen, der Landkreis ist diesen Dingen sehr aufgeschlossen. Zudem wollen wir in die Wertung eine sogenannte Ausweisfahrerwertung ein- schliessen, das heisst, dass xxx in allen Klassen die Ausweis- ranrerteams nochmals gesondert klassifiziert werden. Wir gehen auch mit dem Gedanken schwanger, nur die Gruppe 1 zuzulassen - Was ist Ihre Meinung? Kann man sich das trauen??

Dann noch als Anlage zur Meinungsbildung unseren "motorfreund". Sie sehen, dass in einem Provinzclub die Arbeit wesentlich brei- ter ist, die Aufgeschlossenheit der Mitglieder jedoch nicht aus- reicht. Dazu muss erwähnt werden, dass jede Veranstaltung, jeder Erfolg und jede Anregung des Clubs in dem Lokalteil der Tages- zeitung publik gemacht wird. In dieser Hinsicht haben wir Ihnen gegenüber sicherlich klare Vorteile.

Soweit für heute - bis zum nächstenmal verbleiben wir, mit motorsportlichen Grüßen

MOTORCLUB WALDKRAIBURG IM ADAC EV.

Lode
Schriftführer

An

Redaktion von
Scuderia-Report8 München 90
Deisenhofenerstraße 37

Dieses Brief betrifft: "Jgor, der Schlingel".

Liebes Herr Redakteur,

Igor dankt für Kompliment. Gibt zu, daß Nepomuk hat berichtet ausführlich über "Erfahrungen" auf Ralle. Kann "schön langsam unheimliches Freund Igor" auch viel schreiben über Erfahrungen eigene in Vergangenheit und Gegenwart. Ist sich aber nicht so dumm zu tun selbiges, da dann leicht ist zu ermitteln Person von Igor. Will sich lieber weiterhin "glossieren, kritisieren und kommentieren" Berichte von Leuten anderen.

Kann sich Nepomuk übrigens trotzdem sein Bruder von Igor; sind Brüder mitunter doch sehr unterschiedlich und sind sich trotzdem Brüder.

Schreibt sich Igor übrigens immer über Tatsachen, wo er bekommt gemeldet von Informationsdienst seinem, und wo er selbst hat erlebt.

Hat Reiner Serie von Ausfällen bereits wieder fortgesetzt bei Olympia-Rallye. War sich in guter Gesellschaft mit OK und Lode Dieter; selbigen hat Igor getroffen tatsächlich auf Veranstaltung und dabei festgestellt "schwere Last" wegen Igor.

Übrigens "armes Freisler" hat trainiert WP 1 bis WP letztes ohne Erfolg. War sich Geld- und Zeitverschwendung, da bereits "Out" bei WP 1 soviel Igor weiß.

Empfiehlt Igor übrigens neue geheime Informationsreihe: "Nur für Scuderianer".
Thema: "Wie bekomme ich schnell und viel bei Buffet kaltes".
Referent prädestiniertes: "Pater Bernhard".

Glückwünsche für Dr. Krieglsteiner in Heft Juli waren ergebnislos, da bei Olympia-Rallye Graben Weiterfahrt nicht wollte. Wird auch Claus Sixt immer besser in Suche von neuen Wegen abseits der Straße (Bavaria 71 und Olympia-Rallye).

Hat sich nicht viel Erfolg gebracht zu handeln nach Vorschlag von Report und Profis ab Fichtelgebirge zu beobachten. War Großteil der Super-Profis dort bereits nicht mehr im Bewerb und befaßte sich mit dem Verpacken der "gestrichenen Segel".

Es grüßt herzlich

I G O R

Leserservice

Zur Geisterstunde Motoren beschworen

WITZENHAUSEN. Zwischen Kleinalmerode und Großalmerode geschieht in dieser Nacht Ungewöhnliches. Tausende stolpern durch den Wald, rutschen Böschungen hinunter, klettern auf Bäume. Fuchs und Hase werde aufgeschreckt.

Von Kleinalmerode nach Großalmerode führt ein schmaler Waldweg. „Frei für Landwirtschaft und Forsten“. Trecker tuchern hier gewöhnlich entlang, keuchen mit Baumstämmen über den holprigen Pfad. In dieser Nacht jedoch ist alles anders.

Die Wilde Reiter GmbH des Rallyesports ist in das verschlafene Kleinalmerode eingefallen. Tausende Blitzlichter flammen auf. Rallye live: neun mal neun, schwarzweiß — fürs Familienalbum.

Man klopft auf Blech, tritt gegen Reifen, Männeraugen leuchten — die Spielzeuge gefallen.

Der Pulk der Olympia-Rallye ist zu früh gekommen. Bis zur ZK 25, der Zeitkontrolle. Bleiben noch etliche Minuten. Spürst über die Windschutz-

scheibe, Benzin in den Tank. Die gewaltigen Scheinwerfer dämmern vor sich hin. Die Fahrer geben sich gelassen. Zigaretten, Autogramme. Aber wie Supermänner sehen sie eigentlich nicht aus. Eher unscheinbar.

Hektisch, aufgeregt, wichtig geben sich nur die andern. Polizisten, Soldaten, Sanitäter, Funktionäre wimmeln durcheinander. Ein Sprecher bemüht sich um Jahrmarktsstimmung, redet ohne Pause, begrüßt die „Tiefflieger in den hessischen Bergen“. Auf den Bäumen stößt man sich an: „Mensch, ist hier was los!“

Nur der „Weltmeister im Linksfußbremsen“ ist leider schon ausgeschieden. Vielleicht hätte der doch lieber den rechten nehmen sollen.

Zur Geisterstunde werden die Motoren beschworen. Der erste jagt los, als seien tausend Geister hinter ihm her. Der dunkle Wald verschluckt ihn. Die anderen folgen im Minutenabstand. „Drei, zwei, eins“, — ein Faustschlag auf Autodach. Die Wagen bäumen sich auf. Die Faust hat sie an der empfindlichsten Stelle getroffen.

13,7 Kilometer Waldweg zwischen Kleinalmerode und Großalmerode (nahe der Zonengrenze in der Höhe von Kassel) werden zur Rennstrecke. Die Oberförsterei bittet um Vorsicht: „Die Abhänge links und rechts sind teilweise sehr steil und dicht mit dicken Bäumen besetzt.“ Außerdem: „Mit plötzlich auftretendem Wild ist zu rechnen. An der nächsten DK 11 bitte angeben, wo Wild angefahren wurde.“

Mit plötzlich auftretenden Zuschauern ist nicht zu rechnen. „Wenn die das Motorengedrüll hören, springen die wie die Rehe“, meint ein Organisator.

Rund fünf Stunden lang heult die Meute durch den Wald; fast dreihundert Wagen rutschen über den Schotterpfad. Steine fliegen, Dreck spritzt auf. Noch am frühen Morgen sprukt es zwischen Kleinalmerode und Großalmerode. Blitz und Donner bilden die Kulisse. Im Gewittersturm geht es weiter. Noch viele Waldwege führen nach München. ROLF HEGGEN

WP — eine Art Nürburgring auf Waldwegen

MARKTREDWITZ. Der Förster aus Fichtelberg tippt auf Oberwarmersteinbach. „Da fliegen die meisten raus!“ Erwartungsvoll zieht er an seiner Pfeife.

Noch wird freilich nicht „geflogen“. Es ist ruhig im Fichtelgebirge. Hasengrate zwischen den Bäumen. Es riecht nach Fichtennadeln, nach Heimatfilm, Heidi und Rothkäppchen. Postkarten-Idylle morgens um halb sieben. Nicht einmal der Pizsammler mit Schlapphut und Gummimantel fehlt.

Punkt 6.41 Uhr wird die Idylle zerrissen. Von der Straße am Waldrand kommt mit viel Getöse ein flacher blauer Wagen angestart. Der Rallye-Zirkus bittet zur nächsten Vorstellung. „WP 48“ steht auf dem Programm. WP 48 ist der Stolz der Direktion. WP 48 gilt als Gala-Vorstellung.

Geboten wird eine Art Nürburgring auf Waldwegen, eine Rennstrecke mit Fallgruben. WP 48 bedeutet 46 Kilometer Schotter, Sand und Löcher. Gräben und Abhänge bilden die Kulisse. Der Rallye-Zirkus arbeitet ohne Netz.

„Wenn's nur schon vorbei wär“, brummt der Förster aus Fichtelberg. „Seit fünf Wochen rasen die hier schon durch den Wald.“ Der Zirkus probe. „Es ist schon soviel geschimpft worden; Kurgäste haben sich beschwert. Und ein Stück Rotwild haben sie auch angefahren, aber keiner hat's gemeldet.“

Bei Oberwarmersteinbach stehen indessen die „Experten“ und warten auf des Försters Tip. Etwa zweihundert Wagen jagen vorbei, schlagen Funken aus den Steinen, rutschen, schleudern, aber keiner fliegt raus. An den Waldhängen schwankt man zwischen Be-

wunderung und Enttäuschung. Noten werden verteilt. Je wilder, desto besser. Der Lärm der aufheulenden Motoren wird als Musik empfunden. Kreissitzungen wirken vergleichsweise anheimelnd.

Punkt 10.42 Uhr wird's wieder ruhig im Fichtelgebirge. Die Vorstellung ist beendet, der Rallyezirkus zieht weiter.

Pause in Marktredwitz. Die geschundenen Wagen werden auf einen großen Platz gefahren. Bilanz der Wunden. Monteure sind die Sanitäter. Neue Reifen, neue Bremsklötze.

Rührei mit Schinken für die erschöpften Fahrer. Harz, Taunus, Hunsrück, Eifel, Pfalz und Fichtelgebirge liegen hinter ihnen. Von „dröhnenden Motoren in mächtigen Wäldern“ wird geschwärmt. Bayreuth ist nicht fern. Richard Wagner hätte vielleicht seine Freude dran gehabt. ROLF HEGGEN

IM BAENNPUNKT

Nie wieder Deutschlandrallye?

Viel zu lange, nachdem das ohnehin nicht mehr allzu große Häuflein der Ausrichter oder besser der Glücklichen, die die Olympia-Rallye von München nach München heil überstanden haben, brachten die Ausrichter dieser Mommtatveranstaltung, bis das Ergebnis vorlag. Zu allem Überflusse mußte das auch noch revidiert werden. Ein Fahrer, der in Fachkreisen bekannte Klaus Joachim Kleint, wurde völlig zu Recht disqualifiziert.

Wegen dieser zweifelslos bedauerlichen Vorfälle und der Unzulänglichkeiten der Zeitnahme sollte man die Olympia-Rallye keineswegs verteuern. Die Organisation dieses für Deutschland einmaligen Wettbewerbes erfüllte auf der 3400 km langen Strecke durchaus die „Olympia-norm“. Die schweren Umwelter haben zugegebenermaßen die Uhren an einem Etappenziel etwas falsch gehen lassen. Viel wichtiger ist, daß der reguläre Straßenverkehr niemals behindert wurde. Ein Vorwurf, den Rallyegegnern immer

wieder anbringen. Sie wollen einfach nicht einsehen, daß man mit einem Auto genauso Sport treiben kann, wie mit einem Segelboot oder mit Ski. Vor einer Deutschlandrallye in ähnlichem Stil, als Daueranordnung jedes Jahr, braucht ohnehin niemand „Angst“ zu haben.

Der Genehmigungsprozeß allein in Bayern ließ den Amtsschimmel auf 165 Seiten wiehern. Viele Sonderprüfungen wurden nur wider dem Versprechen der Einmaligkeit genehmigt. Forstämter ließen sich eventuelle Furschäden schon im Vorhinein bezahlen. Diejenigen, die als Zuschauer und Interessenten an der Olympia-Rallye Freude hatten — das waren vor allem in Norddeutschland streckenweise bis zu 20.000 an einer Sonderprüfung — können den Organisatoren nur für ihren enormen Aufwand danken. Es waren sicher erheblich mehr als diejenigen, die sich durch die rasenden Sekundenzähler unmittelbar belästigt fühlten.

Eines steht jedenfalls fest: Wenn jeder Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug so unter Kontrolle haben würde, wie die Lenktraktakrobat bei einer solchen Rallye, gäbe es auf Deutschlands Straßen sicher erheblich weniger Unfälle. Ludwig Rembold



NEPOMUK

An die

Redaktion des
Scuderia-Reports
z.Hd. von IGOR

S M ü n c h e n
Ampfingstr. 34



10.8.1972

Liaba Freind Igor,

daß Du in Dein Brief an de RGR-Rundschau mi ois Dein Bruada be-
grüäst, find i wirkli pfundi vo Dir und i sog a sakrisch Dankschee
für Deine freindliche Wunsch.

Warum i aba a Bairische Kopie vo Dir sei soi, vasteh i ned ganz,
wo i do bis jetzat vo Dir nix gewußt hob und a vui oida bin wie Du.
Wannst amoi auf Rosenhoam kimst, na bsuachst mi. Du konnst mi am
Max-Josefs-Plotz findn, do steh i nämli scho seit Hundatneinaneinzg
Johr.

Pfüt Di und nix für unguat

Dei Freind

Nepomuk

Du.: RGR-Rundschau

Der neue Fiat 128 Rally ist da!

FIAT

Vertragswerkstatt und Händler

*Auch wenn Sie nicht unbedingt an Rallies
teilnehmen wollen: als sportlicher Fahrer sollten
Sie sich ein Bild von dieser neuen Fiat-Sport-
limousine machen. Am besten probefahren!*



A. Schröfl

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

8035 Gauting bei München
Grubmühlerfeldstraße 52
Telefon (08 11) 86 42 37

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

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**

Ein Clubkamerad erhielt einen Brief von einem anderen Clubkameraden, der zur Zeit in England ist. Diesen Brief möchten wir Ihnen zumindest auszugsweise wiedergeben:

"....daß die Scuderianer auf der Olympia-Rallye den Gesamtsieg nicht erreichten, habe ich aus der hiesigen Presse entnommen, mehr aber auch nicht. Über neueste Zertrümmerungsaktionen bin ich also nicht unterrichtet. Übrigens wurde mir der Scuderia-Report zugesandt !!

.... Gestern war ich bei einem Clubrennen in Brand-Hatch (wo im letzten Herbst Jo Siffert verunglückte). Das Rennen war als -kleines Clubrennen- angekündigt, was sich dann aber von 9 bis 19 Uhr nach minutengenauem Zeitplan abspielte, war derart beinhardt (und trotzdem fairer) Motorsport, wie ich ihn noch nie erlebt habe. In fast jedem der neun Einzelrennen lagen 4 - 5 Fahrer mit Spitzenautos über die gesamte Distanz so dicht beieinander, daß man ein Handtuch hätte drüberdecken können .. Ich stand in der berühmten -Paddock Hill Bend- einer ca. 140 - 150 km/h schnellen bergab Rechtskurve und es war schon ein atemberaubender Anblick, 4 oder 5 Autos in vollem Drift, Beinchen ca. 20 bis 30 cm angehoben, im Abstand von ca. 30 cm zueinander, durch die Ecke segeln zu sehen. Es wäre für die meisten der deutschen Fahrer eine heilsame Lehre, sich hier auch nur ein Rennen anzuschauen, sehr viele von ihnen würden dann wahrscheinlich leise weinend ihr Gefährt verkaufen und in Zukunft Briefmarkensammeln

Im Fahrerlager herrschte eine so nette und kameradschaftliche Atmosphäre, wie ich sie nichtmal aus Slalom-Anfangszeiten (so um 1968) her kenne. Und keiner bildet sich ein, hier die große Schau abziehen zu müssen. In Hemdsärmeln und Jeans wurden dann auch neue Rundenrekorde gefahren England, du hast es besser

Diesem Heinz-Schreiber-Stimmungsbericht aus England haben wir nichts hinzuzufügen, höchstens, daß Einzelne ihre Hand wieder von der Nase nehmen dürfen.

=====:

Rallye verursacht Unfall

Ein Leberstich - Unfallschaden - Rallye-Autos verursachen den tödlichen Unfall. Dr. Richard Zeitlinger (69) so, daß er mit mehreren Super-Sportwagen an einem Sporn zwischen der Straße und dem Wald bei Hüllbühl. Die Rennwagen boten über die engen Straßen, die Zeitlinger gerade zu seinem Wohnhaus fuhr, das nur über die Rennstrecke zu erreichen ist. Er hatte von der Veranstaltung nichts gewußt.

Der nebenstehende Artikel erschien in der Montagausgabe 11. Sept. 72 der Münchner

"ABENDZEITUNG"

Sie hat damit über die 5. SARP/ADAC-Rallye viel mehr berichtet, als über die ganze Olympia-Rallye von ihr geschrieben wurde, mehr als sie je über eine Rallyeveranstaltung in München berichtet hat.

Durch die fachliche Information über die bolzenden Rennwagen hat sie zweifelsohne einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Beliebtheit des Rallye-Sportes geleistet.

Scudi hatte ihr Giftfläschchen schon gefüllt und wollte schon zu spritzen anfangen, so nach dem Motto "Vater (Veranstalter) werden ist nicht schwer, Vater sein dagegen sehr". Warum denn die Ergebnisliste der Olympia-Rallye so spärlich ist, so ganz ohne WP-Zeiten. Der Fahrleiter wäre natürlich nicht gemeint gewesen, denn der war ja bei seiner Marktreizung schon immer vorbildlich gewesen.

Die Mitgefahrenen blättern halt so gerne und vergleichen, wenn wir da nicht ... und dort schon ... usw., und das war natürlich bei der Olympia-Rallye besonders interessant gewesen, wo doch einige zur europäischen Spitzenklasse durchstossen wollten. Was die kleinen Amateur-Veranstalter fertigbringen, hätte doch das Profiteam in Punkto Ergebnisliste auch können müssen. Aber dann hat uns halt doch noch jemand geflüstert, daß die dicke schöne Ergebnisliste noch kommt.

N u r w a n n ?



Wickenhäuser

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



OLYMPIA - RALLYE 72

RALLYE BAVARIA 72

Wir gratulieren unseren Kunden zu

| | | |
|--------|---------------------|------------------|
| SILBER | Seegerer/Gestrich | Opel Ascona 1900 |
| SILBER | Lyding/Dr. Edelmann | Opel Ascona 1600 |
| SILBER | Thalmair/Naumann | Opel Kadett 1100 |
| BRONCE | Eilert/Scholz M. | Opel Ascona 1600 |

bei der Olympia Rallye 1972. Auch wir fühlen uns als kleine Sieger, denn

alle 6 von uns vorbereiteten Opel liefen bis zum Ziel bzw. zum Ausscheiden (durch Ausritte) ohne technische Schwierigkeiten

nur zu Wartungsarbeiten (Bremsklötze wechseln, Öl nachfüllen etc.) und Spenglerarbeiten wurde unser Service während der Veranstaltung benötigt.

Es zeigte sich auch wieder auf dieser Veranstaltung, daß durch sorgfältige Vorbereitung der Wettbewerbsfahrzeuge eine gute Basis zum erfolgreichen Beenden einer solchen Rallye geschaffen werden kann.

Für die Rallye Bavaria 1972 möchten wir nun allen unseren Kunden wieder anbieten, Ihren Wagen in unserer Werkstätte vor dieser Veranstaltung durchschauen zu lassen (selbstverständlich wie vor jeder Veranstaltung kostenlos). Unser Servicewagen wird allen unseren Kunden und darüberhinaus allen Sportfahrern bei der BAVARIA zur Verfügung stehen. Über die genauen Serviceplätze werden wir Sie am Abnahmeplatz informieren.

Für die Rallye Bavaria und die weiteren Veranstaltungen der Saison 72 möchten wir Ihnen, sowohl als Teilnehmer, Veranstalter oder Funktionär viel Erfolg und Vergnügen wünschen.



Wickenhäuser

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



Umfrage bei

Gebet-

Buch-Verlegern:

Vor 10 Jahren fing das Gebetbuchschreiben an. Zuerst wurden Streckenfibeln erstellt, diese wurden ergänzt durch besonders scharfe Kurven. Dann fingen kleine Wagen das Siegen an, jedes Lappen des Gasfußes bedeutete Zeitverlust. Also wurden die Kuppen dazugenommen. Dann kamen die Copiloten drauf, daß nicht mehr die Fahrer die großen Herren sind, sondern sie. Sie verfeinerten die Gebetbücher, da sie sowieso die ganze Strecke abfahren mußten. Und seitdem streiten sich manche (oder alle) über Gebetbücher. Ob und inwieweit man einem Aufschrieb vertrauen kann. Die Fahrer mucken auf. Es wird alles zur Rennstrecke. Nur noch fahren am Limit. Es gibt nur wenige, die Aufschreiben können. Die begriffen haben, um was es geht. Zwei davon haben wir für sie interviewt. Die bei schnellen Leuten ansagen und bei schnellsten Leuten angesagt haben. Jetzt gilt es aus den Erfahrungen dieser Leute zu lernen und mit ihren Gebetbüchern schnell zu werden. Es kann sicher noch jeder selbst sein Gebetbuch erstellen. Aber bei einer Rallye, wie der Olympia-Rallye ist es sinnlos, wenn mehrere Teams auf die Strecke zum Trainieren gehen, sich große Kosten machen, wenn ein Angebot an guten Gebetbüchern besteht. Es waren bei der Olympia-Rallye viele Teilnehmer auf der Strecke die keinen Meter trainiert haben und erfolgreich ins Ziel kamen.

REPORT:HERR BIEBINGER, WER FUHR ALLES NACH IHREM BUCH, OHNE EIGENES TRAINING?

W.Biebinge: Ein bißchen trainiert haben sie schon in ihrem Raum, aber was darüber ging wurde nicht trainiert. Es fuhren Behret,Raschig, "Zacki" Zweibäumer, Selzer, Ottensmann usw.

REPORT:WIE MACHEN SIE IHRE GEBETBÜCHER?

W.Biebinge:Ich fahre die Strecke ab und schreibe auf; dann wird die Strecke nochmals abgefahren. Zuhause wird dann ins Reine geschrieben und ich geh' mit dem 'Kleinen' noch einmal auf die Strecke. Wenn dann bei schneller, forcierter Fahrweise alles stimmt, wird kopiert.

REPORT:SCHREIBEN SIE NUR DIE SONDERPRÜFUNGEN AUF?

W.Biebinge: Nein, daß Gebetbuch enthält auch knappe Etappen, die einen angehobenen Schnitt haben.

REPORT:SIE VERWENDEN IN IHREN BÜCHERN PFEILE FÜR DIE KURVENRICHTUNG, WARUM KEINE BUCHSTABEN?

W.Biebinge: Mit Pfeilen kann ich schneller ins Gebetbuch kommen wenn ich aus irgendwelchen Gründen drauskomme. Es ist leichter dreimal rechte Pfeile zu erkennen, als drei aufeinanderfolgende "R".

REPORT:IN IHREN AUFSCHRIBEN STEHT NUR"SS"=SEHR SCHNELL UND "S"=SCHNELL.WER HAT DIESE ART AUFSCHREIBEN ERFUNDEN UND WARUM VERWENDEN SIE DIESE SYMBOLE AUCH?

W.Biebinge: Erfunden hat sie Peter Ruby, in den 60iger Jahren,

Mitte der 60iger Jahre war dann sein Stil fertig. Ich verwende diese Symbole, weil man nie langsam fährt, nur schnell und sehr schnell. Der Begriff scharf erzeugt im Fahrer eine Sperre und er geht wesentlich früher vom Gas, als wenn er den Begriff schnell hört(der als einzeln stehender Begriff auch scharf übersetzt werden kann.

REPORT:KANN NACH IHREM GEBETBUCH JEDES AUTO GEFahren WERDEN?

W.Biebinge: Ich behaupte ja, es ist unabhängig von Leistung. Selbstverständlich muß der untermotorisierte bergauf bei leichten Kurven, die als "ss" erscheinen, voll fahren. Bergab oder auf Geraden ist es gleich.

Zumindest für Leute wie Selzer. Da jeder schnell sein will, kann er es nach diesem Buch auch sein. Es wird ihm die Kurve beschrieben, und das ist sowieso das wichtigste.

REPORT:DA JETZT MANCHER IHRE ART AUFSCHREIBEN VERSTEHT, UNSERE LETZTE FRAGE, IST ES MÖGLICH, GEBETBÜCHER VON IHNEN ZU ERHALTEN!?

W.Biebinge: Im Prinzip ja, eigentlich gebe ich Gebetbücher nur an mir persönlich bekannte Fahrer ab, damit ich Haftungsansprüche von unqualifizierten Fahrern von vornherein ausschalten kann. Aber die Fahrer, die für ein Gebetbuch in Frage kommen, kenne ich ja alle von der SCUDERIA MÜNCHEN.

REPORT:VIELEN DANK HERR BIEBINGER!

DIE GEBETBUCH-SCHREIBARTEN VON W.BIEBINGER, J.ROTHFUSS, DR.HERRMANN-SCHILLER UND G.W.STROPPE WERDEN WIR IM NÄCHSTEN REPORT GEGENÜBERSTELLEN UND ERLÄUTERN.

REPORT: Herr Rothfuß Sie wissen, daß Sie im bayerischen Raum sehr viele Fans haben. Jetzt auf der Olympia-Rallye waren Sie mit unserem Idol unterwegs, mit Walter Röhl. Vorher fuhren Sie mit Manfred Walch. Man lernte Sie auf der Markttredwitz 1970 kennen. Damals mußten Sie einen Großteil der Strecke ohne Windschutzscheibe fahren und ließen Rallye-deutschland aufhören, als Sie einen 4. Platz im Gesamtklassement belegten. Da Sie nur im Bayerischen bekannt sind, unser Report aber auch in anderen Breiten gelesen wird, erlauben Sie mir, sie etwas weiter vorzustellen.

Nur wenige wissen, daß Sie auch ein sehr schneller Fahrer sind und daß Sie z.B. letztes Jahr auf der Semperit-Rallye, als es für Sie und Manfred Walch gegen Munari um den Mitropa-Cup ging, und Walch vom Schlaf übermannt wurde, selbst das Steuer ergriffen und auf einer Sonderprüfung allen davon fuhren. Sie sind also nicht nur ein ausgezeichnete Copilot, sondern auch am Lenkrad unheimlich schnell.

Mit dem Mitropa-Cup hat es ja nicht geklappt. Dieses Jahr fuhren Sie mit Sedlmaier, dem schnellen Schotterreiter, auf Peugeot und Alpine mehrere Klassen- und Gesamtsiege heraus. Sicher kam auch für Sie das Angebot, den heißesten Sitz, den es zur Zeit zwischen Grönland und Feuerland gibt zu drücken, sehr überraschend. Sie fuhren mit Walter Röhl die Olympia-Rallye und waren in Plattling, als Sie Ihren Lagerschaden hatten, ca. 18 Sekunden vor dem gesamten Feld. ROTHFUß: Ja.

REPORT: Wie ist es eigentlich neben einem so schnellen Mann zu sitzen? Wir kennen Sie als furchtlosen Antreiber, dem sogar Manfred Walch, der nie langsam war, oder Nikolaus Kollin mit seinem noch eckigen Fahrstil, nicht das Gruseln lernen konnte.

Sie müssen sich also schon ziemlich genau auf Ihr Gebetbuch verlassen können.

ROTHFUß: Sicher muß ich mich auf das Gebetbuch verlassen können. Mit Walter war es lustig, manchmal mußte ich lachen, wenn ich aus dem Seitenfenster nach vorne schaute und die Zuschauer in Deckung springen sah. Auf den schnellen Bergab (Arber), das ist schon freier Fall.

REPORT: Ist Ihre Kurvenbezeichnung abhängig von der ankommenden Geschwindigkeit, oder beschreiben Sie den Verlauf der Straßen?

ROTHFUß: Auf Sonderprüfungen ist die Kurvenbeschreibung abhängig von der ankommenden Geschwindigkeit, das drückt sich in genauere Beschreibung der Kurven aus. Das Kurvensymbol bleibt erhalten, z.B. LL = leicht Links, wird ergänzt, mit voll, oder - = Minus. Sollte sich jetzt bei forcierter Fahrweise ergeben, daß voll nicht stimmt, entfällt es und umgekehrt. Ich beschreibe also im Grunde den Verlauf der Straße.

REPORT: Herr Rothfuß wir konnten schon sehr viele Gebetbücher, (Sonderprüfungsaufschriebe) vergleichen. Ihre Art aufzuschreiben ist identisch mit den Aufschrieben von Christa Herrmann und G.W.Stroppe. Die Rallye Bavaria fahren Sie nach einem Aufschrieb von G.W.S. - u.C.H. Warum?

ROTHFUß: Weil ich dieselbe Art habe aufzuschreiben.

REPORT: Vielen Dank Hannes Rothfuß.



Fortsetzung folgt

Der Kommentator

"Schreckensbilanz: zwei Tote durch Fußballspiel" schön fett gedruckt auf den Titeln der Boulevard-Presse, in den seriösen Tageszeitungen im Innenteil. Weiter ist dann noch zu lesen, daß "sich der 20-jährige J.H. und der 27-jährige S.M. aus Moosburg auf der Heimfahrt nach dem Besuch eines Fußballspieles in München kurz vor ihrem Heimatort wegen überhöhter Geschwindigkeit usw."

Wieso -tot durch Fußballspiel?- würden Sie sagen und es wäre natürlich sofort der zuständige Sportverband zur Stelle, entsprechende Dementi zu verlangen. Das ist Presse, der Reißer muß her, sonst ist der ganze Bericht nichts wert. So war es auch bei der Olympia-Rallye. Die Münchner Tagespresse ist aus ihrem motorsportlichen Dornröschenschlaf erwacht, als im Morgengrauen des letzten Rallye-Tages ein privater Service (kein Veranstalter-Serviceschild) tragisch verunglückte. Jetzt hatte man den fett gedruckten Rallye-Toten und dazu natürlich auch gleich den ketzerischen Bericht über das gefährliche Tun der Wilden-Reiter, dazu.

Was die Münchner Tagespresse bis dahin bot, war nicht null, sondern minus. Am Veranstalter konnte es nicht liegen, er hatte unter Leitung eines Motorsport-Profijournalisten ein Presseinformationszentrum aufgebaut, das vorbildlich war. Teilweise stündlich neue Meldungen von der Strecke, blitzschnell gedruckt und ausgelegt und da lagen sie dann auch im gähnend leeren Raum. Die telefonischen Presseanfragen an das Fahrtleitungsbüro in München bezogen sich fast ausschließlich auf Ausfälle, vor allem, wenn ein Rausschmiss die Ursache war, dann wollte man bis zum letzten Knochen alles wissen, und Ton und Stil der Fragen, hätten fast erkennen lassen, daß es schade ist, daß Warmbold nur das Auto kaputt gemacht hat und daß Volker Löw nach ambulanter Behandlung schon wieder nach Hause unterwegs war.

Für die Richtigkeit des Sprichwortes -Keine Regel ohne Ausnahme- sorgte dann die FAZ, durch umfassende, aktuelle und sachlich richtige Berichterstattung. Ein Wunder fast, daß es an einer Tageszeitung einen Schreiber gibt, der vom Rallyesport ein echtes Stimmungsbild bringen konnte.

Wenn der DSK im letzten Jahr u. a. den Chefredakteur von Rallye-Racing mit der Graf-Trips-Medaille ausgezeichnet hat, dann müßte sie heuer eigentlich

an den FAZ-Journalisten gehen, denn Rallye-Racing kauft und liest, wer motorsportinteressiert ist. Die FAZ-Artikel wurden aber auch von Leuten gelesen, die eine falsche Vor- und Einstellung vom und zum Rallyesport hatten. Diese Aufklärung tat Not, daß sie kam, war ein kleiner Tropfen Balsam, zumindest für

Ihre Giftspritze



Es stimmt nicht,

daß alle Sportleiter Choleriker mit kurzer Zündschnur sind,

daß ein zweiter oder ein dritter Platz nicht zugleich auch der letzte Platz sein kann,

daß der "Gmüaswagn" bei der Bavaria den Gnadenstoß bekommt,

daß Frau Naumann immer woanders Slalom fährt als Frau Loibl,

daß sich lange Rallies bereits in der ersten Kurve entscheiden,

daß Herrmann in Gauting zum Querstrom-Hauptmann ernannt wurde,

daß die Scuderia-Kurz-Rallye im November nur einen Fahrtabschnitt hat, damit die Polizei den zweiten nicht abrechnen kann,

daß die Scuderia heuer schon mal eine Kurzrallye hatte,

daß Gerber froh war, als endlich das Auto kaputt ging,

daß Hesse seine nächste Rallye mit Schwimmreifen fährt,

daß Sportbetreuung ein Studierfach wird,

daß Heidi in Bibi ohne war,

daß Scherer begeisterter S-Bahn-Fahrer ist,

daß schöner Scholz solange "schneller" gewunken hat, bis der Gausportleiter in den Graben fuhr,

daß Gendlgrubers Hochzeit eine Werbeveranstaltung war für Opel-Fahrer,

daß der REPORT aus Sicherheitsgründen monatlich die Redaktionsräume wechselt.

Zuverlässige Verkehrslotsen- muntere Unterhalter: GRUNDIG Auto- super



GRUNDIG Weltklang 4502

Ein Bestseller der GRUNDIG Komfort-

Klasse mit den Bereichen UKW, KW, LW, MW · 5 Statofix-Senderwahltasten · UKW-Scharfabstimmung · 7 Watt Ausgangsleistung bei 2 Lautsprechern.

Festpreis DM 289,-

GRUNDIG Weltklang 4002

Leistungsstarker 4-Bereichs-Autosuper · UKW, KW, MW, LW · UKW-Scharfabstimmung · 5 Watt Ausgangsleistung.

Festpreis DM 222,-

GRUNDIG Weltklang 2003

Der preiswerteste UKW-Autosuper von GRUNDIG · 2 Wellenbereiche: UKW, MW · UKW-Scharfabstimmung · 5 Watt Ausgangsleistung.

Festpreis DM 184,-



GRUNDIG Autosuper gibt es von 138 bis 468 Mark.

**Verkauf, fachgerechter Einbau
und Entstörung
auto.sport.scherer.münchen**

Humboldtstrasse 30 Tel. 65 36 84 und Ampfingstrasse 35 Tel. 40 31 34