

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.

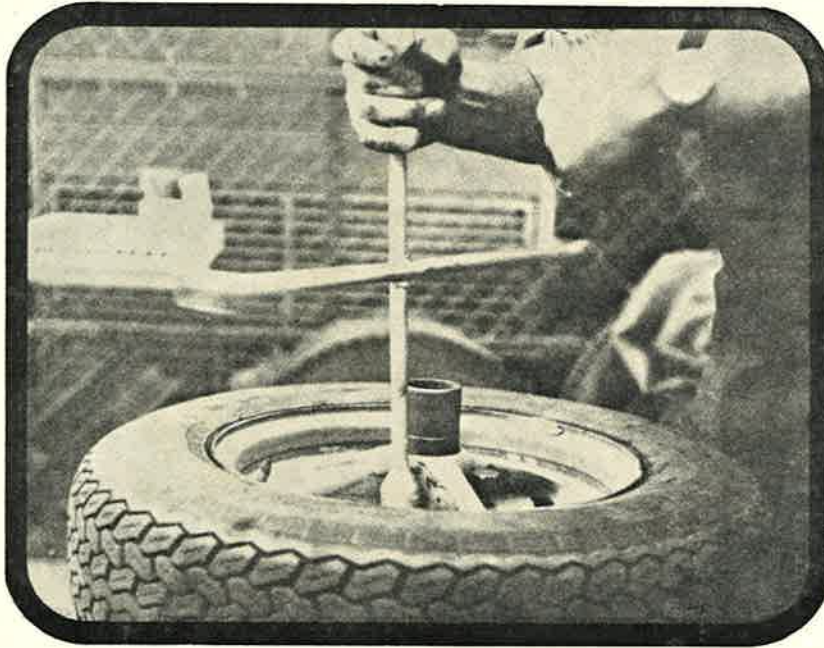
scuderia report



26

9/73

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

September '73

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, die für Sie fast lästige Sommerpause ist jetzt vorüber, die Unentwegten konnten ja hoch im Norden oder im südlichen und östlichen Ausland fahren, aber Jedermann konnte es eben nicht. Eine kleine Möglichkeit zu trainieren, das Fahrverhalten des „Neuen“ festzustellen gab es beim Scuderia-Geschicklichkeits-Cross in einer Kiesgrube nahe Münchens. Leider fast ausschließlich die Rallyefahrer unseres Clubs am Start. Unser Titelfoto zeigt Manfred Puschner, den Kiesgruben-Bereithalter und Helldriver des Tages in Kiesgruben-Aktion, das letzte Photo seines Opel-Commodore, ehe es das hängen-gebliebene Gasgestänge anders wollte.

Diese von vielen nicht urlaubenden Scuderianern wahrgenommene Schottertrainingsmöglichkeit wird sich hoffentlich schon bald auszahlen, nämlich durch gute Sprint- oder SE-Zeiten bei der Internationalen Rallye Bavaria. Obwohl nicht mehr Deutscher Meisterschaftslauf, bleibt sie selbstverständlich die bedeutendste Rallyeveranstaltung im Gau Südbayern und damit für uns der Termin des Monats September. Ob Sie als Teilnehmer, Funktionär oder als Zuschauer dabei sind, helfen Sie mit, durch Ihr sportliches Verhalten diese Veranstaltung wieder zu einem DM-Lauf zu machen. Ihnen, unseren teilnehmenden Clubmitgliedern wünschen wir nur, daß Sie bei der Rallye Bavaria 1973 so erfolgreich sein mögen, wie es die Scuderianer in den vorangegangenen Jahren bereits waren. Ihren Erfolg wollen wir gerne bei der heißesten Scuderia-veranstaltung, dem Wies'n-Bummel am 2. Oktober 1973 mitfeiern

Ihr
SCUDERIA-REPORT

Frank Lieber Heidi Verlaan

TERMIN | KALENDER

was ist,

genehmigungspflichtig

21. — 23. 9. 73	Int. ADAC-Rallye Bavaria
28. — 30. 9. 73	Int. Rallye München — Wien — Budapest
30. 9. 73	Int. ADAC Auerbergrennen
6. / 7. 10. 73	Int. Hugenotten-Rallye
7. 10. 73	ADAC-Slalom Perle von Nürnberg
13. / 14. 10. 73	Int. AvD Rallye Hubertus
13. / 14. 10. 73	ADAC-Rallye Veste Coburg
14. 10. 73	ADAC-Herbstslalom Kelheim
20. / 21. 10. 73	Int. Sportliche ADAC/MCS Prüfungsfahrt
20. / 21. 10. 73	ADAC Chiemgau-Rallye

GRM
ERM

DRM
ONS — M
DRM

BSM

BRM

nicht genehmigungspflichtig

6. 10. 73	Orientierungsfahrt AMC Ebersberg	— W —
7. 10. 73	Slalom MC Neuburg	JPS
13. / 14. 10. 73	ACI-Slalom	— W —
14. 10. 73	Damenfahrt MSC Süd	
20. 10. 73	Orientierungsfahrt MSC Germering-Unterpfaffenhofen	— W —
27. 10. 73	Orientierungsfahrt PMC	JPO
27. 10. 73	AMC Miesbach	

was war,

30. 8. — 2. 9. 73 Int. ADAC Sachs-Rallye-Baltic

Ritter H. / (Bedzdek)	Fiat 128 C	Gold 2. Kl.
Freisler J. / Nagel M.	BMW 2002 ti	ausgefallen

30. 8. — 1. 9. 73 Int. Rallye San Martino di Castrozza

(Druba) / Stroppe GW	BMW 2002 ti	5. Kl. 6. Gr.
Herrmann W. / Dr. Herrmann Chr.	VW 1303	2. Kl. 7. Gr.
Kaufhold J. / Scherer R.	Opel Ascona 16 SR	ausgefallen
(Oliv) / Thalmer R.	BMW 2002 ti	ausgefallen

30. 8. — 1. 9. 73 Int. Rallye Cordatic (Ungarn)

Gerber KH / Wutz G.	BMW 2800	Gold 2. Kl. 15 Ges.
(Brust) / Verlaan G.	BMW 1602	Silber 5. Kl. 10 Ges.

1. 9. 73 ADAC Lechtaler Berg- und Seen-Fahrt

Appel E. / Schucan R.	Opel Ascona 19	Gold KS 5. Ges.
Naumann S. / Wutz E.	Fiat 128 C	Silber 3. Kl.

2. 9. 73

ADAC Autoslalom Südostbayern, Waldkraiburg

Scholz H.	Opel Kadett 1,9	8. Kl.
Scherer R.	Opel Ascona 19	3. Kl.
Dr. Kriegelsteiner P.	Opel Ascona 16 SR	5. Kl.
Loibl E.	Fiat 128	4. Kl.
Thalmer R.	Opel Kadett 1100	6. Kl.

7. / 9. 9. 73

Int. ADAC-Kießer-Avus-Rennen

Nagel K. / Eilert B.	Peugeot 304 S	Silber 4. Kl.
----------------------	---------------	---------------

8. 9. 73

1. Rottaler Zuverlässigkeitsfahrt

Garhammer A. / (Fischer)	BMW 3,0 S	Bronze 1. Kl.
(Sagerer) / Geier H.	Opel Ascona 16 SR	Gold 2. Kl. 4. Ges.

12. — 16. 9. 73

Int. Alpenfahrt, Österreich

Smolej W. / Stroppe G. W.	BMW 2002 ti	ausgefallen
Seegerer U. / (Grunwald)	Opel Ascona 19 SR	ausgefallen

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.



Geschicklichkeitscross – oder wie Clubmitglieder zu einem Training kommen

Herr Puschner fand eine Sandgrube, nicht zu groß und nicht zu klein, grad richtig für ein Geschicklichkeitscross.

Frau Puschner besorgte die Genehmigung von der Gemeinde und ein paar von den Clubmitgliedern machten sich an die Arbeit. (Getränke-Ernst, Poller-Wolff, Stopper-Reto usw.) Am Sonntag warteten alle gespannt, welche Massen von Motorsportbegeisterten den neuen Sport ausprobieren wollten. Es kamen viele Mitglieder.

Selbst Zuschauer, es waren Wanderer auf den vorbeiführenden Wanderwegen, gab es. Die fanden es höchst interessant, was so mit den Autos in einer Kiesgrube angestellt wurde. In Staub gehüllt startend, rutschend, hopstend, schaukelten sie über Geländeunebenheiten, näherten sich driftend dem Ziel. Manche waren fast nicht mehr von der Strecke zu bekommen. Es wurden sehr gute Leistungen geboten. Gesamtsieger wurde M. Krisam auf dem größten, schwersten und stärksten Auto. Ich glaube, er hatte an diesem Wochenende die Superlative gepachtet. 1 Sekunde Vorsprung auf dieser Strecke sprechen für sich.

Er benötigte allerdings etliche Läufe, bis diese Zeit zustande kam. Escort-Heizer Dadlhuber mußte erst einmal kräftig anheizen, bevor Martin in Stimmung kam.

Getränke-Ernst zeigte, daß er ein Rallyefahrer ist, sein erster Lauf war eindeutig der Beste. Driver Smolej kam verletzt (an der Rippe) im dritten Lauf, auf 3. Gesamtzeit und zeigte schon sehr schön.

Leider ließ sich kein Herbi blicken, es hätte interessante Vergleiche gegeben. Krug's Fonse hätte hier seine 90 Pferde schön traben lassen, rauf und runter.

Zum Schluß sorgte noch Manfred dafür, daß er eine neuere Commode bekam. Ein klemmendes Gasgestänge sorgte für einen Überschlager nach dem Zieldurchgang. Dabei wurde wieder einmal bestätigt, daß Sicherheitsgürtel und Überrollbügel eine halbe Lebensversicherung sind. Unverletzt entstieg (entkroch) Manfred, der Raubritter von Weichs, dem Wrack.

Dafür, und für seine Mühen um die Grube, bekam er als Trostpflaster einen Krug.

Noch einen Krug übergab Strohhallen-Karl dem stiftenden Bauern. Dort haben wir jetzt einen Krug im Brett. Ein herzliches Dankeschön auch unseren 3 Kassendamen, die eher unter den lachenden Staubstürmen als unter Kassenstürmen zu leiden hatten. So blieb dann nur noch

die Abrechnung. Nachdem keine Pokale zur Verteilung gelangten, werden wir den 1. Start auf DM 5,— ermäßigen. So kommt die Clubkasse noch einmal mit blauem Auge davon. Die Unkosten sind mit DM 5,— Startgeld gedeckt. Wenn die Schotternixe vom Stamme der Scuderia sich nocheinmal in einer Sandgrube austoben wollen, dann wissen sie, mit welchen Kosten sie rechnen müssen:

50 Starts à DM 5,—
100 Starts à DM 2,50
150 Starts à DM 1,66
200 Starts à DM 1,25
Schön wär's.

Bis zum nächsten Geschicklichkeitscross.
J. Kaufhold

S — 1300

1. Krisam	1,06,0
2. Naumann	1,07,0
3. Wimmer	1,07,3
4. Fellingner	1,07,8
5. Loibl W.	1,12,2
6. Dadlhuber	1,27,6 (4 P.)

S — 1300

1. Appel	1,06,8
2. Stroppe	1,11,4
3. Smolej	1,12,2 (1 P.)
4. Sterr K.	1,13,3 (1 P.)
5. Nagel	1,14,6
6. Eilert	1,17,5

Spezial — 1300

1. Gerber	1,15,0 (1 P.)
2. Rieger	1,15,6 (1 P.)
3. Maier	1,17,4 (2 P.)
4. Krisam	1,18,4
5. Scholz	a. d. W.

Übungsklasse

1. Krisam	1,03,5
2. Dadlhuber	1,04,4
3. Smolej	1,04,5
4. Wimmer	1,05,6
5. Scholz	1,07,0
6. Rieger	1,07,1
7. Sterr K.	1,07,4
8. Appel	1,08,8
9. Fellingner	1,09,0
Gerber	1,09,0
10. Stroppe	1,09,6
11. Maier	1,11,2
12. Eilert	1,14,0
13. Nagel	1,22,8

Die kleine Meisterschaft

ADAC Lechtaler Berg- und Seefahrt (Schongau)

Kurz und (trotzdem) gut

60 Kilometer Orientierung stand in der Ausschreibung, ungefähr 25 Kilometer Spezialetappen hatte man gehört. Eigentlich wollte es keiner so recht glauben. Man war vorsichtig geworden nach den letzten Kurzrallies.

Wir sind viel zu früh da. Der Start ist schon aufgebaut; gleich dahinter steht ein Schild SE-Anfang. Es dauert ziemlich lang, bis die ersten schalten. „Das kann doch nicht sein“. Man marschiert zu Fuß los.

Start auf dem Teer, dann grober Kies, Geschlängel auf festem Feldweg, Spitzkehre — sehr grober Kies . . . schon furchtbar aufgewühlt, bevor noch der erste gefahren ist . . . gut, daß wir eine niedrige Startnummer haben . . . weiter auf Kies, rechts, links, rechts, links, lange Gerade und man ist wieder am Start. Nach einigem Rätselraten, wie das gehen soll, sickert durch, daß 1¼ Runden zu fahren sind. Die Stimmung steigt: das geht ja schon gut los.

20 Minuten vor dem Start gibt es Fahrtunterlagen.

Dreizehn Fahrabschnitte für 200 km. Der kürzeste 3 Minuten, der längste 28 Minuten; 4 SE's, Sollzeiten leider nicht bekannt. Der erste Teil geht nach Streckenbuch, der zweite nach Topo. Start und gleich SE 1. Der Ernstl langt hin: Ergebnis zweitbeste Zeit. Man merkt das Sandgrubentraining.

Dann geht's los zur ZK I. Manche fangen schon hier ein paar Minuten, obwohl es noch zahm zugeht. Gleich darauf SE 2.

Vom Start weg Teer, dann nach ca. 1 km wieder Schotter mit immer wieder plötzlich auftauchenden Ecken. Sehr selektiv. Wir sind begeistert. SE 3 folgt bald. SE 3 ist nur Schotter und schön lang. Auch hier immer wieder Gerade und plötzliche Ecken, die man sehr spät sieht. Einfach Spitze.

Hier klappt die Absperrung nicht so gut wie bisher.

Ein Opel Rekord, 2 Kühe und ein Traktor bremsen uns ein wenig. Vielleicht ist das nur den ersten Autos passiert.

Auch auf der Strecke darf nicht gebummelt werden.

den. Wir fahren zügig Feldweg, Kuppe; da kommt ein Auto entgegen . . . auch nicht langsam . . . bremsen . . . erschreckte Gesichter. Wir können nicht in die Wiese raus, weil genau da ein Telegrafmast steht . . . bumms. Das andere Auto hat ein Schild: Fahrtsekretär. Der Ernstl ist sauer; sein erst 4 Wochen altes Auto ist zerknittert. Die Fahrertür geht nicht mehr auf; Kotflügel sitzt am Vorderrad; 3 Lampen sind hin.

Ich versuche, das Blech mit dem Hammer vom Rad wegzukriegen. Es geht nicht. Also Stahlseil an den Telegrafmasten hängen, Rückwärtsgang . . . und nochmal. Das Rad geht wieder um.

An der nächsten ZK sind trotz vollem Heizen 5 Minuten fällig. Die Zeiten auf der Strecke sind knapp; die Wege allerdings gut befahrbar. Bei äußerst zügigem Fahren maximal 2 Minuten Vorzeit.

Dann kommt die Topokopie. Da war ein Tüftler am Werk. Die Strecke ist sehr exakt. 60 km Strecke auf 7 Blätter verteilt. Von Blatt 4 nach Blatt 5 nach Blatt 6 nach Blatt 7 nach Blatt 1 nach Blatt 7 nach Blatt 3 nach Blatt 2 nach Blatt 1 . . . das war's dann schon. Die Schnittstellen immer so, daß man keinen Anhaltspunkt hat. Man muß schon ab und zu überlegen. Die Zeiten werden knapper. 10 Minuten gerade noch geschafft. Gleich darauf 3 Minuten. Volles Rohr, kein Verfahrer, noch unterm Fahren aus dem Auto und hin zur ZK. Man hört's noch klicken. Karte in die Uhr und stempeln. Eine Minute geschnappt. Bald darauf letzte SE. Smolej war schon da und hat sich die Strecke angeschaut. Er gibt uns ein paar gute Tips.

Bergauf Schotter. Eine Kurve jagt die andere. Sehr gut abgesperrt, sehr viele Zuschauer. Vor dem Start haben wir endlich Zeit, unsere Lampen notdürftig zu richten.

Der Ernstl fährt sehr beherzt: Bestzeit.

Zum Schluß die längste Etappe. Man läßt es gemütlich angehen, bis man merkt, daß es auch hier furchtbar brennt.

Mit vollem Rohr und quietschenden Reifen ins Ziel.

Ein Riesenspektakel für die Zuschauer. Zum Glück sind keine Anwohner da.

Die Siegerehrung läßt auf sich warten. Wir nehmen es ob der prima Strecke geduldig hin.

Ein Klassensieg trotz Unfall läßt sogar kurz den Knautschlack am neuen Auto vergessen.

Hoffentlich dürfen nächstes Jahr auch Lizenzfahrer starten. Ich würde sowas nämlich gerne wieder fahren.

Reto

+ saubere Organisation

+ Bordbuch bzw. Topo-Repro für 4 SE's und 4 sehr selektive Orientierungsetappen

— etwas schwächer Repro-Druck.

Die Angst des Fahrleiters auf Grund der schlechten Erfahrungen bei 200-km-Rallies im ersten Halbjahr erwies sich als völlig unbegründet. Saubere Erstveranstaltung.

Gesamtklassement:

1. Koch/Kaspar	Fiat 128
2. Mattig/Wessely	Opel GT 1900
3. Kopp/Rainer	Ascona 1600
4. Sagerer/Geier	Ascona 1600 SR
5. Alber/Unterbuchberger	Peugeot

1. Rottaler Zuverlässigkeitsfahrt (Eggenfelden)

40 Starter

33 in Wertung

+ zufriedenstellende Veranstaltung

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...“)



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

Rallyluja 2

Rallye San Martino di Castrozza 30. 8.—1. 9.:

Eine Felswand, 600 m hoch, 800 m breit, 20 000 Zuschauer hängen wie die Paviane in den 4-Grad-Wänden. Eine Serpentinstraße ist Sonderprüfung, man gewinnt bei jeder Spitzkehre ca. 50 Höhenmeter. Dazwischen durch Tunnel, um Felstürme, schnelle Passagen, wieder Kehre. Die Zuschauer johlen, pfeifen, klatschen. Vor einer Felswand kommt man zum Stehen. Rückwärtsgang, im aufgewühlten Sand kommt kein Vortrieb mehr zustande.

Nach der Rallye kann dann jeder in einer 3stündigen Sendung seine Fahrkünste bewundern. Vor allem gilt es, die italienischen Stars zu bewundern, deren Namen man auf die Straßen, an Häuser und Felswände gepinselt hat. Sondro Munari, Verini, Tanteo, Pinto, Paganelli usw. Die Deutschen kommen mit Rack Porsche Carrera und Knorr/Stawrankl und einigen Rallyetouristen, die da sind, trainierten und trainierten, mit u. ohne Service. Olio/Thalmeier BMW, ihnen wurde schlecht. Duge/Berg, BMW, beste Deutsche, Kaufhold/Scherer. Druba/

Stroppe, 2. Deutsche, BMW. Herrmann/Herrmann mit Service, 3. Deutsche, 32. gesamt. Meumel/Eberl stellten bald zerstört ab. Stöhring/Brucklacher auch viel Service.

Für die Österreicher war dieser EM- und Mitropacuplauf Staatsmeisterschaftslauf, Janger/Gottlieb nach SP 4 out. Wittmann/Siebert wurden von Porsche Salzburg eingesetzt. Müller/Weber war mal schnell, dann drehte er sich, obwohl er optimal gefahren war. Isopp/Böhs waren schon stärker, besonders als Isopp noch keinen Clan hatte. Grünsteidl/Zöckl geigten auch die Pässe rauf und runter. Stalnay/Nestinger boten eine bravouröse Fahrt. Ein Batschen brachte sie um gute Gesamtplatzierung und Klassensieg.

30 Lancia röhren in den Dolomiten um San Martino di Castrozza; 60 Fiats waren unter den 180 Startern zu zählen. Es war eine schöne Rallye, 2X700 km mit 7 Stunden Pause und vielen Sonderprüfungen. Sandro Munari gewann.

Allfällige Streckenänderungen sind zu beachten vom 12. — 19. 9. 73 (Alpenfahrt)

Ein WM-Lauf wird zur Orientierungsfahrt um den Kirchturm. Alternde Funktionäre können einen Sieger zum Verlierer machen, nur weil sie die Ausschreibung nicht lesen.

15 Privatteams fahren nach Hause, weil eine PK (DK) nicht steht, der Vorwagen kein Schild anbringt.

400 km Sonderprüfung auf schönen und härtesten Wegen reichen, um die Entscheidung zu bringen.

Sie müßten nicht in sinnlosen Schleifen auf 2200 km in 48 Stunden ohne Pause verteilt werden. Auf ZK Etappen, die bestellt werden, dann auch noch durch den Normalverkehr blasen und PK suchen müssen, das ist zuviel. Vor allen Dingen, wenn man erst 8 Stunden vor dem Start Papierstöße mit allfälligen Streckenänderungen bekommt. Mehr von dieser Rallye und dem Kampf von Smolej bis zum „brennend durchs Ziel“ und unsere Sponsor Loewe Opta im nächsten Heft. Rallyluja.



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

Int. Taurus-Rallye, Budapest (31. 8. - 1. 9. 73)

Die Int. Taurus-Rallye Budapest (früher Cordatic-Rallye) sah 73 Teilnehmer aus 8 Nationen, darunter 5 russische Teams auf Volga, von denen eines prompt und etwas unerwartet den Klassensieg in der Gruppe 2 über 1600 ccm für sich verbuchte, am Start. Von Budapest ging es in 2 Etappen nach Vinyei. Dort begann eine Schleife über Sümeg, Varvölgyi und Papa wieder zurück nach Vinyei. Diese Schleife mit 277 km enthielt 4 Sonderprüfungen mit insgesamt ca. 58 km und war 3 mal zu durchfahren.

Aus der Bundesrepublik waren Hohlheimer/Huber, Brust/Verlaan, Lyding/Klemenz, Gerber/Wutz und Pauli mit ungarischem Co-Pilot am Start erschienen, und belegten in dieser Reihenfolge die Plätze 7, 10, 14 und 15 im Gesamtklassement. Lyding/Klemenz wurden in ihrer Klasse (Ascona 1600 Gruppe 1) Sieger.

Pauli fiel auf der SP 10 aus, nachdem er in den ersten 9 SP's hervorragende Zeiten gefahren war.

Der Gesamtsieg ging an das Team Ferjancz/Zsembery aus Ungarn auf einem Renault R 12 Gordini.

Ferjancz lag am Ziel in Budapest deutlich mit 13,12 Minuten vor dem 2., Kiss/Földes, auf Renault R 8 Gordini.

Im kommenden Jahr wird die Int. Taurus-Rallye für die Europa-Meisterschaft für Fahrer gewertet.

Deutscher Kräfte-Vergleich: Auf den SP's

Pauli	5 Bestzeiten
Hohlheimer	5 Bestzeiten
Gerber	1 Bestzeit
Brust	1 Bestzeit

In der Nacht vor dem Start auf dem Parkplatz vor dem Hotel Diebstahl aller Zusatzlampen vom Brust-BMW. Bei der Abnahme Fahrleiter Nador um Hilfe gebeten. Kam mit Ungarn, der wegen Motorschadens nicht starten konnte und bereitwillig seine Lampen zur Verfügung stellte. Nette Atmosphäre mit allen Beteiligten.

Lyding hatte Anfahrt nach Budapest mit Commodore vorgenommen und Rosental dabei, der mit Commodore an jeweils 2 Punkten der Schleife Service machte, womit Benzin-Problem einwandfrei gelöst war. (Ursprüngliche Bedenken). Zur Unterstützung von Rosental fuhr junger Ungar mit, dem dies riesig Spaß machte.

Gebetbuch Strecke und SP's von Wutz war große Hilfe für uns. Schöne, abwechslungsreiche Sonderprüfungen über gut gewählte Entfernungen.

Veranstaltung unbedingt zu empfehlen.



Das neue FIAT 128 Sport Coupé erwartet Sie bei uns!



4 Modelle, ab 7.780,-

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

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

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

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

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



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

Nun reden sie wieder...

Eigentlich sollte dies wieder mal eine Reportage aus dem Vereinigten Königreich werden, über neue englische Ideen im Tourenwagensport, über herrliche walisische Rallyestraßen und diverse schöne Sachen mehr.

Aus aktuellem Anlaß wurde dann allerdings gar kein erheiterndes Geschreibe daraus: Der Automobilsport ist mal wieder in die Klauen des Boulevardjournalismus gefallen. Es hätte aber auch gar nicht unglücklicher zusammentreffen können:

Zunächst die Startkarambolage beim großen Preis von England in Silverstone, dann drei tödlich verlaufende Unfälle in Spa, als schrecklicher Höhepunkt schließlich der Sturz von Roger Williamson in Zandvoort. Und das alles in der Saure-Gurken-Zeit von Presse u. Fernsehen... Um nicht mißverstanden zu werden: Es soll hier nichts verniedlicht oder heruntergespielt werden, schon gar nicht der Zandvoort-Unfall. Durch beispiellose Verantwortungslosigkeit des Veranstalters und durch Feigheit der Streckenposten verbrannte ein Grand-Prix-Pilot hilflos eingeklemmt unter seinem Wagen. Nach Ansicht des Verfassers ein Fall für den Staatsanwalt. Auch in Holland dürften fahrlässige Tötung und unterlassene Hilfeleistung unter Strafe stehen. All diejenigen, die am Bildschirm die grausamen Szenen in Zandvoort miterlebt und sich ein klein wenig Gefühl bewahrt haben, werden mir wohl darin zustimmen.

In den Wochen darauf kam es, wie es kommen mußte, Journalisten aller Schattierungen beflößigten sich, einen Sport unter Beschuß zu nehmen, der ihnen mangels eigener Sachkenntnis schon immer unheimlich war; Schrittmacher, wie so oft, die ARD: In der Vorschau zur Repor-

tage vom Großen Preis auf dem Nürburgring, Formulierungen wie „nun rasen sie wieder“, „Sport oder Mord“ und eine Minute später: „Wir wollen hier objektiv berichten...“ Ist nun bei mir oder bei den Herren der ARD eine Sicherung durchgebrannt?!? Der Verfasser traute aber seinen Ohren nicht, als in der gleichen Vorschau dem Präsidenten des AvD die Frage vorgelegt wurde, warum der AvD Rennen veranstalte: In der Antwort kein Hinweis auf die Faszination dieses Sports, auf die Grenzleistung von Mensch und Technik — lediglich eine lahme Entschuldigung, man verwende ja nur einen Bruchteil des Jahresbudgets für den Motorsport...

Wenn der Präsident des Automobilclubs, der offiziell nach wie vor Träger der nat. Sporthoheit ist, nichts mehr zur Verteidigung dieses Sports anzuführen hat, können wir wohl auf diesen „Bruchteil des Jahresbudgets“ verzichten!

Natürlich durfte in der betreffenden Reportage auch ein Filmbericht vom Absturz des österreichischen Drachenflegers nicht fehlen — wie gefährlich ist doch Motorsport...

Am Sonntagabend dann eine Diskussion unter dem Thema: Motorsport für wen? Fragt eigentlich jemand: Fußball, Bergsteigen, Skifahren — für wen? Schon eine im Ansatz verfehlt und tendenziöse Fragestellung — aber wen wundert's noch?

So bleibt denn nichts als die Hoffnung auf eine bessere Zukunft — was im Falle der ARD aber wohl nur von grenzenlosen Optimismus getragen werden kann.

Das meint jedenfalls

Ihr Heinz Schreiber

Meine Gedanken zum 0,8-Promille-Gesetz

Stichwort: Trunkenheit

Da Sie das Trinken doch nicht lassen können, würde eine eigene Bar in Ihrer Wohnung alles bequemer machen. Wenn Sie dann noch Ihr eigener Gast sind, brauchen Sie nicht einmal eine Konzession. Ihr Grundkapital sind 60,— DM. Diese 60,— DM geben Sie Ihrer Frau, die dafür eine Kiste mit zehn Flaschen einfachem Weinbrand kauft. Eine Flasche Weinbrand ergibt 30 Gläser. Sie bezahlen für Ihre Drinks 0,50 DM

bei Ihrer Frau. Wenn nach 10 Tagen die Kiste leer ist, kann Ihre Frau 90,— DM auf die Bank tragen und für die restlichen 60,— DM eine neue Kiste kaufen. Wenn Sie auf diese Weise noch zehn Jahre leben, Ihren Weinbrand ausschließlich bei Ihrer Frau trinken und dann tot umfallen, hat Ihre Witwe ein Bankkonto von 33 750,— DM (ohne Zinsen), also genug, die Kinder großzuziehen, die Raten abzuzahlen und einen anständigen Mann zu heiraten, bei dem sie vergißt, daß sie je einen Säuer wie Sie gekannt hat.

Lisa Loibl

Herzlichen Dank allen, die uns zum kleinen Jubiläum gratulierten, gefreut hat uns vor allem der fast einmütige Tenor „weitermachen so...“ Leider mußte das angekündigte Bild — wie wir Report machten — im Umbruch anderen wichtigen Mitteilungen zum Opfer fallen.

Jetzt können wir Ihnen natürlich das Bild, gezeichnet von Heidi Verlaan bringen, das überdeutlich zeigt, wie primitiv einfach die ersten Reports entstanden sind. Das hat sich zwischenzeitlich etwas geändert. Heute erhalten Report-Mitarbeiter Berichte von Teilnehmern von Rallye-Veranstaltungen aus dem Ausland sogar über Telex. Die Arbeitstechnik und auch die Drucktechnik hat sich wesentlich gebessert, geblieben ist aber in gleichem Maße wie eh und je, das Problem, auch immer aktuell zu sein. So war es auch in der ersten Hälfte des Jahres 1972.

Januar 1972

Das erste Heft des neuen Jahres bringt natürlich die langen Tabellen der heißen Clubmeisterschaft und erstmals Bilder. Es werden die erfolgreichsten Scuderianer vorgestellt. Beeindruckend ist dabei vor allem die Erfolgsserie von Peter Stürtz in der Europa-Bergmeisterschaft 1971. Die Giftspritze greift das Problem Versicherungsschutz in Unfall-, Leben- und Krankenversicherung bei Teilnahme an Motorsportveranstaltungen auf. Die Stellungnahmen von ca. zwanzig Gesellschaften unterscheiden sich in ihren Darlegungen nur minimal, einmütige Tendenz aber, kein Schutz und wenn, dann nur mit größeren Risikozuschlägen. Wir haben später drüber nichts mehr gebracht, weil wir von höherer Warte gebeten wurden, dieses Thema nicht mehr zu behandeln, es wäre eigentlich alles klar! Das dürfte es auch heute noch in gleichem Maße sein.

Februar 1972

Unter dem Titel „Eine Woche ohne Langeweile“ aus der Sicht der Start-Nr. 223 bringen wir einen Bericht über die „Mini-Unkosten-Sparteilnahme“ an der 41. Rallye Monte Carlo auf dem ehemals legendären Gmüas-Wagn von Eugen Hesse. Der Autor des Berichtes setzt dabei mit seinem Schlußsatz die größte Lüge in die Welt, die je in einer Report-Ausgabe stand.

Die im Dezember 71 eingegangene erste Mitteilung eines gewissen IGOR wird auf Seite 16 gebracht, womit das größte Dauerrätselraten beginnen konnte.

Der Kommentar befaßt sich mit der „Meisterschafts“-Seuche und meint, es gäbe deren zu viele, offen ausgeschriebene Firmen-, Club-, Pokalrunden- usw.-Meisterschaften. Es sind zwi-

schenzeitlich nicht weniger geworden, aber sie sind anders geworden. Sinnvollere regionale Meisterschaften sind hinzugekommen, kleinere weniger sinnvolle „Werbe“-Meisterschaften sind dafür fallen gelassen worden.

März 1972

Beim Durchblättern des März-Reports müssen wir zugeben, was uns damals von den Lesern bereits gesagt wurde, es ist nicht nur an Umfang, sondern auch an Inhalt die schwächste Ausgabe, die es je gab und der Druck war auch miserabel. Vergessen wir ihn lieber.

April 1972

Dieses Heft ganz im Zeichen der Rallye München 1972, Funktionäre, Abrechner und auch Starter sollen gewonnen werden. Ein kleines Interview mit dem neu gewählten Gau-Sportleiter Wilhelm Lyding erscheint. Heute nachgelesen kann man bestätigen, seine Ansichten waren damals richtig und mit seinen Absichten hat er Wort gehalten. Zur Scudi-Zeichnung taucht heute der Verdacht auf, ob Eilert nicht doch hellseherische Fähigkeiten hatte.

Der Kommentar berichtet von der Großzügigkeit technischer Kommissare gegenüber „Werks-Autos“. Es war damals der „Fall Mohr“ bei der Abnahme zur „Lyon“ in Stuttgart, der die weißblaue Armada ungeschoren ließ, während kleine Privatfahrer mit dem gleichen technischen Vergehen schikaniert wurden. Vier Wochen später erzählt man uns dann, wo wir eigentlich überall gelesen werden. Wir hatten es nicht für möglich gehalten. Aber ONS-Pflichtkommissar Burger schickt bei der Ostmark-Rallye die „Weiß-Blauen“ zum Handbremsen-Knopf-Besorgen. Burger kann das, er ist der Größte.

Mai 1972

Grußwort an die Teilnehmer der Rallye München 1972. Zwischen den Zeilen ein Hinweis, daß es mit der BMW-Rallye-Betreuung weiter begab geht. Tendenz wurde damals richtig erkannt, denn tiefer wie heute gehts schon nicht mehr. Pater Bernhard redet mit seinem Artikel — allzulange warten müssen — den Veranstaltern ins Gewissen und gibt Hinweise, wie man durchaus schneller zu einer Siegerehrung kommen kann. Einige haben es kapiert, weil sie den Willen dazu hatten.

Der Mai-Report steht jedoch im Zeichen eines neuen Mitarbeiters, umfangreiche Berichte über die Edelweiß-Rallye und die Ostmark-Rallye, der er einen Hauch von „RAC“ bestätigt, kommen von GWS, dem einige Leser einen Hauch von „Völker“ bestätigen, aber nur einen Hauch. Igor, der im gleichen Heft das Angebot zum festen Mitarbeiter bekommt, gefällt der Stil von

GWS über Auto's kaputtschmeißen anscheinend gar nicht, was Stroppe wiederum zu einer großangelegten Irgorsuchaktion veranlaßt. Seine Fähigkeiten als Co-Pilot und Schreiber stellt er aber mit seiner Skizze (Anatomie eines Unfalles) unter Beweis, die er anfertigt, während Scherer das von ihm co-pilotierte Auto an den Baum nagelt. So wünscht man sich Beifahrer, nie den Überblick verlierend. Die meisten Rallye-Berichte sind zwischenzeitlich von GWS gekommen, unserem Chefreporter, der vielleicht auf dem besten Wege ist, Chefredakteur zu werden.

Juni 1972

Für den Juni-Report fast gar keine Zeit, die Rallye-München-Nachwehen nehmen uns zu sehr in Anspruch. Wir gewinnen Überblick über die Situation und berichten darüber, hart, sogar sehr hart. Die Umschlagseite wurde da sogar etwas blasser als sonst. Wir greifen den Sportkommissar Seidler ob seines Schmutzfinken-Gesanges an und fordern, er solle sein Sportwartpapier abliefern. Er ist immer noch Kommissar, aber gottlob kaum noch eingesetzt. Eine Fürstenfeldbrucker Automobilfirma schreibt uns zweimal wegen des Artikels „ich kann nun mal den Mund nicht halten“. Igor entpuppt sich als Freund und bietet seine Unterstützung an, in dem er „ihm“ seine Meinung sagen will. Wir vermuten hinter den Aktionen des Fürstenfeldbrucker Landratsamtes ein Politikum und sehen für die bevorstehenden Landtagswahlen einen Erfolg der bis dahin „Herrschenden“ für sehr gefährdet und behalten Recht. Der uns übel

mitspielen wollende, sachbearbeitende Regierungsrat bleibt aber trotz Regierungswechsel und weiterer Skandale in seiner Dienststelle nach wie vor im Amt, wundert sich aber ein halbes Jahr später gegenüber unserem GWS, er verstehe nicht, daß man ihm zusetzen wolle. Es war im großen und ganzen die traurigste Ausgabe aller Report-Hefte.

Großen Anklang fand die von Axel Naumann zusammengestellte Kritik und Kommentierung der Junioren-Cup-Läufe und der Bavaria-Wickenhäuser-Cup-Wettbewerbe. Sie finden in Stil und Aufmachung bald Nachahmung, das wesentliche aber, sie stimmen haargenau, das stellt sich heraus, als sich am Jahresende einer der Ausrichter mit Axel abgleicht, weil er ein anderes Ergebnis herausbringt, Axel, und damit der Reporter aber Recht behält.

„Recht-behalten“ ist nicht unser oberstes Ziel, sondern richtig erfassen und beurteilen und berichten, das wollen wir und wollten wir auch bisher. Daß man dabei durch einseitige oder sogar durch falsche Informationen mal daneben liegen könnte, ist unser Risiko, ein Risiko, das wir von uns aus auch nach besten Wissen und Gewissen vermeiden können. Diese Argumentation soll eigentlich nicht als Pauschal-Entschuldigung für vorangegangene und künftige Report's gelten, aber sie könnte es.

Das war ein Rückblick auf den ersten Jahrgang unserer Clubzeitschrift, auf den zweiten Jahrgang zurückblicken erübrigt sich, er ist zu jung und auch zu verbreitet, als daß man sich nicht mehr daran erinnern könnte.



Ausschreibung und Einladung

zur einzigen regelmäßigen und regelmäßig erfolgreichen Scuderia-Veranstaltung

am Dienstag, 2. Oktober 1973

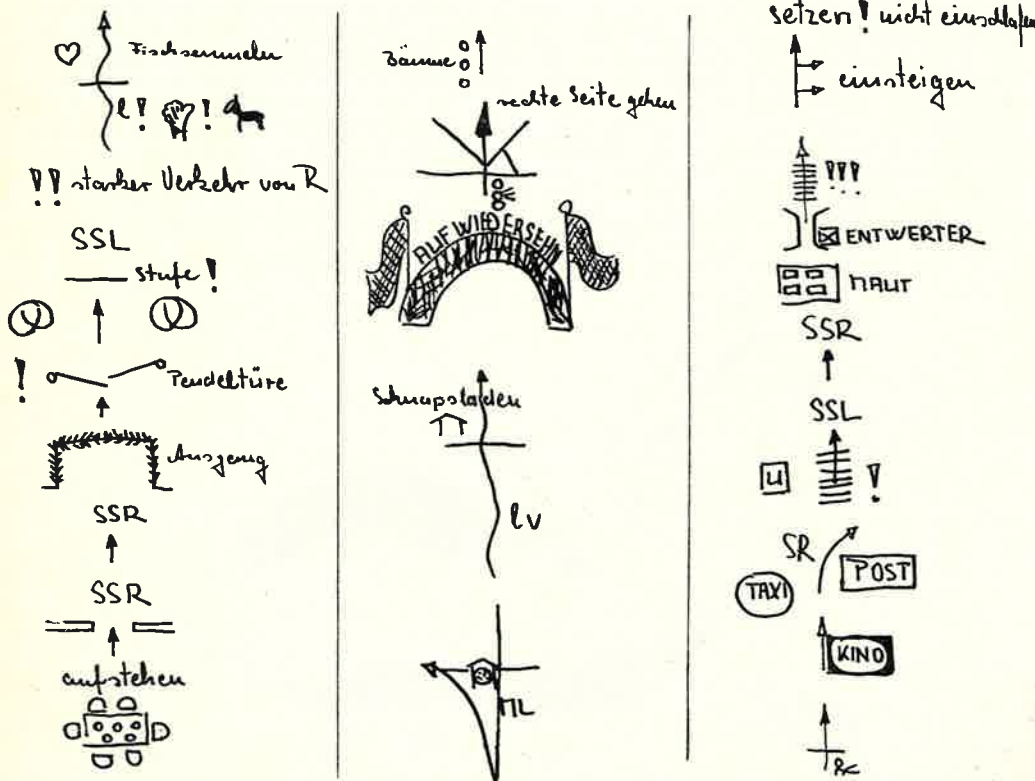
17.00 Uhr Bräu-Rosl auf der Wies'n

Mit Bundesbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßen-Bahn, Bus, bis Haltestelle Goetheplatz und dann per eigener Sohle zur Bräu-Rosl in der Wirtsbudenstraße. Das eigene Auto ist strengstens verboten und wird mit einer Lokalkunde bestraft (mindestens fünftausend „Maß“).

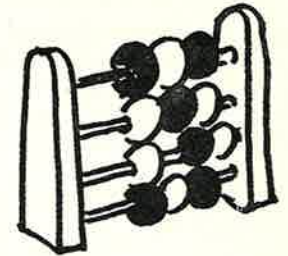
Vierzig Plätze sind reserviert (schauen Sie bitte auf den Boxen-Plan) und kosten pro reservierten Platz ein halbes Hendl und eine Maß Bier.

Wer bis 17.15 Uhr eintrifft, erhält seine Maß um ein sunst, die später Kommenden müssen zur Strafe zahlen. Sie kommen doch strafpunktfrei ins Ziel, oder vielleicht nicht.

Für den Heimweg gilt wieder der Experten-Aufschrieb von G. W. S., den Sie bitte ausschneiden und am 2. Oktober 1973 dabei haben müssen.



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

Chris McClellan's

fell-
boutique

Spezialhaus für Felle aller Art
Für Dekoration und Inneneinrichtung

Felldecken
Felltiere und viele kleine Geschenke

Felljacken in Anfertigung nach Maß

Fina-Parkhaus
am Hofbräuhaus
Telefon 29 59 66

Neueste Schuhmodelle von
Sergio Rossi, Romea + Nebuloni

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 0 89 / 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. Giehl, 8 München 22, Kaulbachstraße 51 a, Telefon 33 10 55, Telex 5 215 520

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

Int. ADAC-Kleber-Rallye-Avus

Am Donnerstag, den 7. September bat Meister Gottlieb in Marktredwitz zur Reise nach Berlin. Die selektive Schleife Marktredwitz—Marktredwitz ließ ein wenig Erinnerung an die Ostmarkrallye aufkommen. Dann allerdings schlug der Stil in eine wilde Bläseerei durch Orte und Felder um. Nach ewigen Transportetappen und einer großen Pause (zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr keine Aktion) wurden die Starter noch bei sechs herrlichen Wertungsprüfungen und einigen Kurzetappen gefordert. In Berlin schließlich wurden die Fahrzeuge bei einem Sandbahnrundkurs auf einer amerikanischen Ver-

nichtungsrennstrecke mit tiefen Löchern auf ihre Festigkeit geprüft, bevor sie in den strengen Parc Fermé verbracht werden mußten. Die abschließende Avus-Leistungsprüfung fand am Sonntag früh vor großartiger Zuschauerkulisse statt. Allerdings war die Avus-Rennstrecke (Autobahn 4 km hin, 180° Kurve, Autobahn 4 km zurück, 180° Kurve...) nicht besonders geeignet für Rallyefahrzeuge.

Fazit: Berlin ist immer noch eine Reise wert, man muß aber nicht unbedingt die Avus-Rallye benutzen um dorthin zu kommen.

2. Automobil-Slalom Südbayern, Waldkraiburg

Nach einer kurzen Sommerpause trafen sich die Slalomspezialisten und einige nimmersatte Rallyefahrer beim 2. Slalom Südbayern des MC Waldkraiburg auf dem Sportflugplatz von Mühlendorf-Mössling. Der Kurs war dem letztjährigen Parcours völlig gleich. Der zwar prinzipiell ideal liegende Flugplatz (keine Lärmbelästigung), läßt ja nur beschränkte Möglichkeiten beim Aufbau zu, diese wurden allerdings gut genutzt. Die Zielpassage sollte als einziges geändert werden (siehe Loibl und Zametzer). Die

südbayerische Slalomszene wird mittlerweile eindeutig von der Rallyegemeinschaft Rosenheim und dem AC Isartal beherrscht. Die Serientourenwagen der RGR wurden diesmal bezwungen, der Starfahrer Zacherl mit seinem bildschönen Kadett 1900 war aber auch diesmal ungeschlagen. Der Scuderia Slalomkader erfährt momentan wieder einen kleinen Aufschwung, die Erfolge lassen allerdings noch etwas auf sich warten.



Tunerix beim großen Bruder

Tunerix wacht auf, an einem schönen Julimorgen, aber zu gänzlich ungewohnter, früher Stunde. Der Grund dieser ungewöhnlichen Tatsache ist bald entdeckt: Es brummt — mal lauter, mal leiser, aber ganz eindeutig: Es brummt. Und zwar gegenüber, wo seit einigen Tagen die allseits geschätzte ADAC Hauptverwaltung ihr Stammquartier bezogen hat.

Dort im Hof steht ein recht seltsames, wie üblich im Club-Gilb angemaltes Gefährt, das in Minutenabständen wartende Vierradgefährte schluckt, kurz brummen läßt und anschließend wegen offensichtlicher Ungenießbarkeit wieder ausspuckt. Tunerix, selbst zu dieser Stunde hellwach wie immer, erkennt sofort: Ein Leistungsprüfstand! Das Ding kommt wie gerufen, wo doch Tunerix schon immer die Ergebnisse seines Super-Tunings schwarz auf weiß festgehalten haben wollte.

Eine umgehende Rückfrage bringt die große Enttäuschung: Heute nur Pressevorstellung des neuen Prüfautos, anschließend sofort Abbau und Reise nach Preußenland.

Tunerix wird ganz schwarz vor den Augen bei den vielen schönen Oszillographen, Schließwinkelmeßgeräten u. ä. Immerhin, aber nicht so schwarz, um einen vorsichtigen Einwand anzubringen: Eigentlich sei er ja auch Presse, denn manchmal schreibe er in einem Blatte namens

Scuderia-Report. Außerdem nähme sich für die Herren Photographen doch ein schöner, roter Lotus besser aus als ein vielfach geschundenes Redaktionsgefährt. Solch klangvollen Namen — Report wie Lotus — kann auch der Chef der ADAC-Mannen (vielen Dank auch, Herr Störch) nicht widerstehen: Lotus und Fahrer dürfen auch mal brummen! Das Ergebnis: 83 DIN PS. Wo dann der Erfolg der Tunerix-Arbeit sei, wo doch die Nennleistung schon 82 DIN PS betrage — so wird der geneigte Leser vielleicht fragen. Antwort ist aber ganz einfach: Wo doch die gesamte Konkurrenz Tunerix-Tuning gemacht hat, ist Tunerix auch mit serienmäßigem Auto überlegen. Bleibt noch die Frage: Wo kommt das 1 PS Mehrleistung her? Antwort aber auch hier ganz einfach: Tunerix hat Fahrradpedal anstatt Gaspedal eingebaut, kann jetzt also mit-treten!

Auf wiederbrummen

Ihr Tunerix

PS: Wenn Sie wissen wollen, ob auch in Ihrer Nachbarschaft das ADAC Brummauto mal auftaucht: Schauen Sie doch mal in die Motorwelt. Gegen eine Flasche Höheroktaniges sollen die ADAC-Mannen nach Feierabend schon manch verlorengegangenes PS wieder aus dem Zylinder gezaubert haben...

Heinz Schreiber

Zwei von Sechshundert, oder die Weiber-Gaudi um den Ford-Escort-Pokal

Die Firma Ford hat die Nase voll von den Nürburgring-Nachwuchs-Mädchen, die um den Escort-Pokal streiten sollten. Die sich durch entsprechenden Stil im Nachtleben qualifizierten Bewerberinnen haben zu viele Autos zerstört, man setzt jetzt nur noch auf zwei echte Sportfahrerinnen. Für das Hockenheim-Rennen am 29./30. September erhalten Ute Glemser (die

Schwester von Dieter) und Lisa Loibl einen Escort Gr. 1 optimal. Die Fahrzeuge werden von der Schwaben-Garage in Stuttgart vorbereitet und betreut. Die restlichen nürburgring-qualifizierten Damen erhalten Fahrzeuge von Ford nur noch für Slalomveranstaltungen. Damit steht fest, daß einer der Münchner RS-Händler das falsche Pferd (Stute) im Stall hatte.

2 Bayern in der Eifel oder München-Würzburg- und zurück

Freitag nachmittag starten die bekannten bayerischen Rallyespezialisten Niki Kollin und Erwin Remele mit Niki's 2002 tii zum Würzburgering. Sie wollen schnell mal 18 Runden drücken (5 Runden voll, 13 Runden gleichmäßig) und einen Lizenzpunkt „derradeln“. BAB Nürnberg — Holländer mit Caravans und überrundete Urlauber mit tiefhängendem Heck — zehren an den Nerven. Endlich BAB Koblenz—Trier, man läßt den BMW galoppieren — 5000 Touren, 5. Welle, Tankstopp, Öl, Wasser o. K. 22 Uhr — die Betten im Sporthotel bereits reserviert. Plötzlich-Ausfahrt Mayen: Drehzahlmesser fällt, Öl und Wasser 150° C. Stop. Rauch aus der Motorhaube, Wasserverlust. Aus!?! Der Scheibenwaschbehälter wird in den Kühler gekippt. Warten. Remele schiebt den BMW den Berg hinunter nach Mayen. Noch einmal springt er an. Eine Tankstelle. Anhalten. Dampf aus dem Auspuff. Aus. Kopfdichtung. "-?? Taxi?: Hotel „Zum alten Fritz“. Vier halbe Bier spülen den Durst und die Enttäuschung hin-unter.

Bilder für den Report sind gefragt

und gehen trotzdem nur spärlich ein. Gelegentlich mal ein Bild von einem Clubmitglied in Aktion, am Clubabend erhascht, aber nicht recht viel mehr. Dabei existieren so viele gute Bilder, die des „Bringens“ Wert sind. Man staune, ein Münchner Rallye- und sonstiges Motorsport-

Am nächsten Morgen: BMW-Martini aufsuchen, Veranstalter anrufen. Wagen wird in die Werkstatt geschleppt. Arbeitszeit 6—7 Stunden, Kopf muß geplant werden. DB oder SU-Interrent? Man entschließt sich für DB. 2. Klasse DM 64,— Koblenz-Hbf.: „Bittschön, was kostet der Zuschlag für den Intercity?“ „10 Mark, meine Herren“. Unsere beiden Spezies entschließen sich für Intercity. Nonchalant läßt man den D-Zug abfahren. IC. sauber, modern, 1. Klasse. Schaffner kommt: „Bitte nachlösen“ „DM 10,—?“ „Ja, schon. Sie müssen aber noch den Zuschlag für die 1. Klasse bezahlen. DM 35,— + DM 10,— x 2 = DM 90,—“ Schweigen im Walde. So ist es eben, wenn die doofen Bayern ins Rheinland fahren.

Fazit: Kollins Pechsträhne entwickelt sich zu einer Dauereinrichtung. Co's, die bei ihm den heißen Sitz drücken wollen: Bitte vorher eine kräftige Mahlzeit einnehmen, um die 140 Bayernpferde anschieben zu können.

PS: Mittwoch Anruf bei Martini: Motorschaden. N. K.

Nägel mit schönen großen Köpfen

machte die ONS mit ihren Bestimmungen über den nichtgenehmigungspflichtigen Sport. Es hat sich hinsichtlich der Möglichkeiten im Orientierungs- und Slalomsport nicht viel geändert, Streckenlängen etc. sind gleich geblieben. Die Ausführungsbedingungen wurden logischerweise um die Sicherheitsbestimmungen ergänzt. Man hat dem Slalomsport vor allem im Punkt Mehrfachstart eine vernünftige Regelung gegeben und unter Punkt 10 der Bestimmungen festgelegt:

Es dürfen pro Fahrer nur 2 Wertungsläufe gefahren werden. Mehrfachstarts eines Fahrers oder Fahrzeuges sind nicht erlaubt.

Eine vom Report schon seit zwei Jahren geforderte Einschränkung, die jetzt laut ONS-Beschluß ab 1. Oktober 1973 Gültigkeit hat und für alle der ONS angehörenden Verbände ADAC und AvD (mit DMV und NAVC) verbindlich ist. Leider geht aus den Bestimmungen nicht hervor, ob zum Beispiel ein ONS-registrierter Ausweisfahrer bei einer Veranstaltung eines „Motorsportclubs e.V.“ starten darf, wenn diese Bestimmungen nicht eingehalten werden, weil dieser MSC eV nicht einem der genannten großen Clubs angehört. Beim Slalom der Milchhof AG kann man also noch starten so oft man will, oder kann, gemäß dem Geldbeutel.

LESER-FORUM LESER-FORUM LESER-F

Helmut Dietmayer
8911 Weil
Landsberger Straße 27

Weil, den 26. 8. 1973

An
Scuderia-Report
8000 München 90
Deisenhofener Straße 37

Betr.: Sicherheit im Automobilsport (ONS-Sportkommissare)

Vorg.: Scuderia-Report, August 1973

In Ihrem August-Report schilderten Sie den Todesfall des Roger Williamson aus Leicester. Der 25jährige Engländer hatte seinen zweiten WM-Lauf leider nicht überlebt.

Auf diesem Rundkurs wurde von Anfang an zu wenig für die Sicherheit getan. Wie sieht es denn bei uns in punkto „Sicherheit“ aus? Wo sind denn die für die Sicherheit verantwortlichen Sportkommissare im Rallye- oder Rennsport?

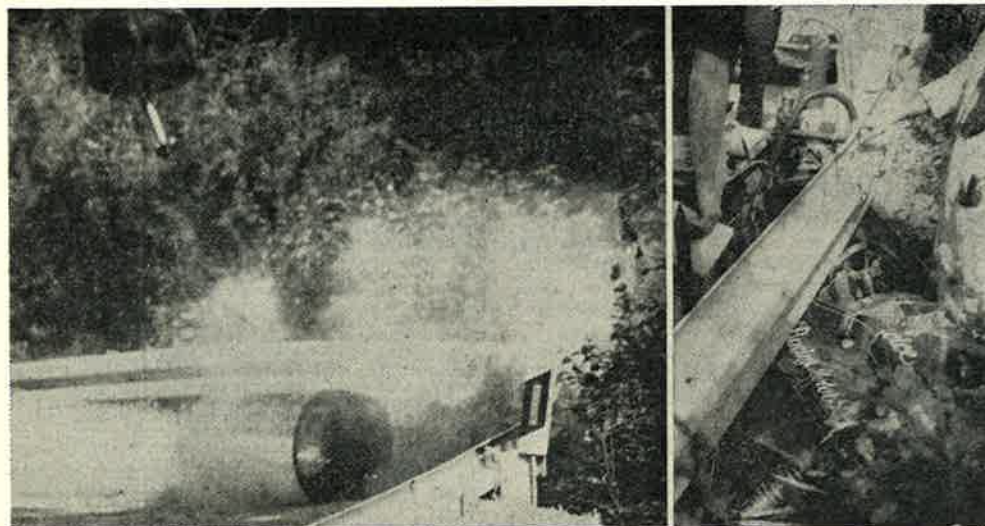
Zum Beispiel: Bei der ACL-Mini-Herkomer-Rallye 1973 war auch so ein Spitzen-Kommissar der ONS für die Sicherheit verantwortlich (nicht O. K.). Dieser wußte ja nicht einmal, wann die Rallye beginnen sollte. Erst 10 Minuten vor dem Start dachte dieser, wäre auch noch rechtzeitig. Bei der ersten Spezialtappe in Schwabstadt mußten 40 Teilnehmer warten, bis dieser Herr die Strecke besichtigt und dann ohne Kommentar freigegeben hatte. Etwas früher wäre wohl doch angebracht gewesen!

Dies war eine kleine Vorbemerkung zum beiliegenden Zeitungsausschnitt. Die Bilder und der Zeitungsbericht zeigen deutlich, was wir für gute Sicherheitskommissare haben.

Sollten Sie in Ihrem Report darüber berichten, so bitte ich Nachforschungen über die Praxis dieses Sportkommissars im Rallye- oder Rennsport anzustellen und bekanntzugeben, da wir noch nie etwas gelesen, gehört oder gesehen haben.

Mit sportlichen Grüßen
H. Dietmayer

Anlage:
1 Zeitungsausschnitt



Um ein Haar wäre ein zweiter Unfall nicht so glimpflich abgegangen: Anton Rueg aus der Schweiz mit einem formelfreien Brabham rutschte in der Rechtskurve am Karussell unter die Leitplanken und wäre beinahe unter dem Stahlband zermalmt worden. Der Veranstalter hatte zur Vermeidung dieses Falles Strohballen an dieser Stelle aufgeschichtet, doch der Sportkommissar der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport (ONS), Günther Lösch aus Immenstadt, hatte vor Beginn des Rennens angeordnet, diese Ballen zu entfernen!

„An diesem Platz werden sie doch nicht benötigt.“ Eine unglaubliche Entscheidung für einen Mann aus dem Verband, der damit dem um Sicherheit bemühten Veranstalter in den Rücken fällt.

Lieber Sportkamerad Dietmayer,

der betreffende Sportkommissar, Herr Lösch, war uns auch kein Begriff, bis 1973, bis sich die „Unmöglichkeiten“ häuften, so daß sich jetzt unser Kommentar mit ihm befaßt. Wir wollen einem „schwebenden Verfahren“ nicht vorgreifen, aber eine „lebenslängliche“ Sperre wäre angebracht.

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit
und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

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

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

Geht's um BOSCH
geh zu MEINBURK



Wickenhäuser

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



INTERNATIONALE RALLYE BAVARIA 1973

Klassensieg

Serientourenwagen bis 1600 ccm

Klassensieg

Serientourenwagen über 2000 ccm

6 GOLD — 3 SILBER — 1 BRONCE

Das sind die ERFOLGE UNSERER KUNDEN mit Fahrzeugen, die UNSERE MECHANIKER vorbereitet haben.

Da die Starterzahl unserer Kunden „auch für die Zukunft“ größer sein wird, haben wir unseren mechanischen Service mit einem Bedford-OPEL-Blitz auf zwei Wagen vergrößert.

Mit drei weiteren Wagen für Reifenservice und dem mechanischen Service konnten wir mit unserem Einsatz dazu beitragen, daß von 13 von uns vorbereiteten Fahrzeugen 10 das Ziel erreichten.

Darüber hinaus konnten wir auch vielen Konkurrenten behilflich sein, da wir nach wie vor allen Teilnehmern helfen.

Wir wünschen unseren Kunden, daß ihnen die hierbei errungene Punktezahl noch dazu beitragen wird, den von uns ausgeschriebenen OPEL-WICKENHÄUSER-SPORTPOKAL erringen zu können.

Die Verleihung des Sportpokals wird anlässlich der Greger-Racing-Show vorgenommen. Diese GRS 1973 findet vom 17. bis 25. November statt.



Wickenhäuser

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



Die Igorseite...

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Gratulant“.

Liebes Herr Redakteur,

Igor wollte einlegen dieses Monat Kunstpause schöpferische. Kann aber nicht tun solches, da er muß sagen unbedingt Glückwunsch herzliches an Report zu Geburtstag zweijähriges.

Vorhaben von Präsident von Scuderia in Kinderkreisen zu spielen sechsendsechzig, Mau-mau usw. hält Igor für außerordentlich richtig. Muß Talent jedes aufgebaut werden systematisch. Ist immer großes Fehler zu überspringen Grundstufen bei Ausbildung. Glaubt Igor bestimmt an Karriere erfolgreiche von Franz-Joseph. Ist Igor auch gern bereit zu machen Manager für „F.-J.“ gegen Salär entsprechendes.

Für Mißerfolge gelegentliche hat Igor bereit Trostspruch kleines:

„Armer Franzi wein doch nicht,
wo Schatten ist, da gibts auch Licht.“

Igor hat nachgezählt und festgestellt, daß er hat an Hand jeder 5 Finger. Sieht aber keine Schwierigkeiten mit Tuning von „Commode“, da hat gefunden Möglichkeit zu verschließen Loch sechstes, damit „Commode“ nicht kann blasen aus diesem. Legt Verschluss-Möglichkeit bei Brief diesem und bittet einzuordnen in Regal von Redaktion. Kann aber auch werden gegeben an Fahrer notleidendes mit „Commode“.

Vermutet Igor, daß Untergruppe „GPDS“ konnte nicht werden realisiert, da weder Igor noch Bruder und Begleiter seiniges „Blasius“, haben entdeckt in Zeit letzter, Scuderianer trainierende. Hat Igor Verdacht, daß Mitglieder von Scuderia streben zu Zielen höheren und machen Untergruppe „SAF“ (Scuderia-Auto-Flieger). Konnten erzielt werden bereits Ergebnisse tolle vom 28. 8. — 1. 9. durch „Happy mit Moni“ und „Kaufi mit Rainer“.

Wird bestimmt Entscheidung schwierige, ob Lei-

ter von Untergruppe „SAF“ wird Happy oder Rainer.

Gibt Igor Chancen größere Freund Rainer, da gleich gut bei Fliegen als Pilot und als Co, während Freund Happy ist bisher gewesen nur gutes Flieger als Pilot. Rainer hat also Vorteil von Vielseitigkeit.

Scheint Rainer zu haben Umsatz schlechtes mit Geschäften seinen, weil er hat verkauft „GWS“ für 30 Silberlinge an Mitglieder von BRK. Kann Igor aber auch irren und Rainer sammelt Silberlinge um zu schmeißen Runde (Igor liebt Sekt), wenn er sieht Ziel bei Rallye erstmalig wieder nach Monaten.

Hält Igor dafür Zehen großes von Fuß linkes. Daumen sind ja reserviert beide für „Renn-Biene“ Lisa.

Hat Igor dann nur noch frei Zehen großes von Fuß rechtes. Wird auf Wunsch von „F.-J.“, halten dieses für „Kaufi“. Ist aber Aussicht für Kaufi auf Aufnahme in MITROPA-CUP-TEAM vermutlich geworden schlecht nach Ausritt letztem.

Wird Axel für Teilnehmer an Kurs seinem verlangen Teilnahme-Gebühr? Meldet Igor bereits jetzt Ansprüche auf Beteiligung an Gewinn an, da Idee zu machen Kurs, ist Eigentum geistiges von Igor.

Es grüßt herzlich
I G O R

Anlage:

Verschluss-Möglichkeit für „Commode“.

PS.: Kann Igor für Unterlagen seine bekommen Ausgabe Report Januar, Februar und März 1972????

Falls ja, bitte senden an Anschrift nachstehende:

I G O R
München
Telegraphenamt
Postlagernd

Diese Antwort betrifft: IGOR der „Schreck-
Einjager“

Donnerstags den dreizehnten Briefkasten geöffnet und großes DIN-A-5-Igor-Brief entnommen, ganz schnell „betrifft“ gelesen und dann Beipack ausgepackt, oh ja, Igor der Gratulant legt Sektfropfen bei, hat anscheinend auf kleines Report-Jubiläum angestoßen, kann uns ja teuer kommen. Gottseidank nicht Krimfropfen, Rüttgers-Club steht drauf. Aha Igor entlarvt Mitgliedschaft von Club, jetzt endlich bekannt. Vereinsregister bei Registergericht nachschauen lassen, haben aber keinen „Rüttgers-Club“, also kein „e.V.“, folglich Igor bei „wilder Vereinigung“, langgehegter Verdacht bestätigt sich. Redaktionskassensturz bestätigt Vermutung, Igor hat Spesen ohne Deckung gemacht. Bei Weiterlesen von Igor-Brief tritt aber große Beruhigung ein, Igor hat nur Kompressionsprüfer mitgesandt, für BMW-Kerzenlöcher, denn Opel-Commodore-Löcher sind 2 Millimeter kleiner. Igor der „Irrtümliche“.

Brust-an-Brust-Rennen von „Happy“, Moni, Kaufi und Rainer, auch nach meiner Ansicht größte Aussicht auf SAF-Chef für Schani, da

vor allem Erfahrungen in Rückführung von Autoresten aus dem Ausland.

Schani wird nicht schmeißen Sekt, wenn erst-mals wieder in Rallye-Ziel, sondern, Erfahrung lehrt es, Auto bei nächster Rallye.

Igor hat jetzt viele Nebenbuhler in Daumenhalten für Lisa, nach „Stern“-Reportage drückt ganze Schwaben-Garage in Stuttgart für Lisa die Daumen, vielleicht auch nur, damit das Auto heil bleibt.

Igor-Axel-Kurs über „Bauchfalten-Schwingungen zur kontrollierten Rallye-Auto-Bewegung“ kann nicht stattfinden, da erster Kurs „wie komme ich zu Bauchfalten“ keine Nennungen erbrachte. Anblick von Axel so schreck-erregend? Geschäft nix gudd für Igor.

Igor-Wunsch nach Scuderia-Report's Januar, Februar und März 1972 wird erfüllt, aber Februar 72 letztes Belegexemplar von Redaktion, bitte bei Gelegenheit zurücksenden.

PS: Tantieme aus Kartenspielergebnissen wird demnächst überwiesen, von

Franz-Joseph

X. Int. Sachs Rallye Baltic

Lange Gerade (kilometerlang), leichte Rechts und dann wieder lange geradeaus. Bei der nächsten Kurve, eine mittlere Rechts, lag der Erste, die Startnummer 4.

Bei über 170 Std./km hatte sogar Walter Röhrli Schwierigkeiten, seinen Ascona mit der Handbremse abzufangen und verabschiedete sich, nach einer gewollten Drehung, in einem Graben auf der 1. Sonderprüfung „Amager“ bei Kopenhagen.

200 m weiter zeigte Demuth seine Anlehnungsbedürftigkeit und streifte ein Abweisschild.

Jeder, der eine kurze Übersetzung eingebaut hatte, versuchte auf dieser 16 km langen Sonderprüfung in den wenigen Kurven das gutzumachen, was ein Gogomobil mit langer Übersetzung auf den langen Geraden gutmachen würde.

2. Sonderprüfung: ein Slalom auf einem Parkplatz. Poller waren nicht notwendig, denn es gab kantige Randsteine und viel Buschwerk als

Abgrenzung. Manche Felge mußte anschließend gewechselt werden. Viel Geist benötigte der Beifahrer, um damit fertigzuwerden, daß die Meterangaben jeweils zu den um eine Zeile nach unten versetzten Symbolen gehörten.

„In Schweden brauchst Du keinen Service“, hörte man von allen Seiten, „für die Rundstrecken genügt es, Racing-Reifen zu montieren.“

Die Verbindungsetappen sollten keine Entscheidung bringen. Dies stimmte tatsächlich!

Die Rundstrecken machten sehr viel Spaß, und wer noch dazu das erste Mal auf dicken Racing fuhr, benötigte seine ganze Aufmerksamkeit. Entweder wurde in 2 Reihen à 3 Fahrzeuge gleichzeitig oder alle 5 Sek. ein Fahrzeug gestartet. Diese Kurse, eine Mischung aus 8er-Bahn- und kleinem Hockenheim-Kurs bewirkten, daß man gerne noch einige Runden mehr gefahren wäre. Das Herz blutete, als auf den Verbindungsetappen die schönsten Schotterautobahnen gefahren wurden (insgesamt 600 km). Hier mußte man sich zu ziviler Fahrweise zwin-

gen, da man ständig mit geheimen ZK's rechnen mußte.

Es war wirklich ein Erlebnis, in Schweden so als Tourist spazieren zu fahren, die herrlichen Seen und Wälder zu bewundern, und ganz zu vergessen, daß man sich eigentlich bei einem Rallye-Europameisterschaftslauf befand.

Erwähnenswert ist auch noch die alljährliche Hetzjagd durch Göteborg. Die Ortsunkundigen sollten sich besser am Ortseingang ein Taxi mieten. Sollte man es versäumen, die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht zu überschreiten, kann man bereits die „Goldene“ abschreiben, wie es dem Team Wittreich/Emmelmann (Bad Tölz/Hamburg) erging, die mit 5 Minuten Verspätung die ZK am Hafen erreichten.

Nach insgesamt 8 Stunden (Warten und Überfahrt) war in Frederichshavn der Re-Start.

Hoffentlich rührt sich jetzt endlich etwas, dachte ich, und sollte nicht enttäuscht werden.

Als 60. Fahrzeug quälten wir uns auf der 5. Sonderprüfung im 1. Gang auf einem 700 m langen Rundkurs bei radnabentiefem Schlamm viermal das Ziel zu passieren. Diese Prüfung wurde später neutralisiert, da die letzten Fahrzeuge mit einem Vierrad angetriebenen Vehikel aus dem Morast befreit werden mußten.

Das einzige, was bei mir zu keinem offenen Wut-

ausbruch führte, war die Tatsache, daß ich bis zu diesem Zeitpunkt auf Grund der vielen Rundstrecken auf dem 5. Platz im Gesamtklassement lag.

Dieser 5. Platz bis zur 10. Sonderprüfung war das einzige, neben der guten Verpflegung seitens meiner Beifahrerin, was mich noch aufrecht erhielt, da die GZK's und das dreimalige Befahren gleicher Schlotterstraßen (die dadurch nicht besser wurden), nicht das Optimum eines Rallye-EM-Laufes waren.

Leider kam dann für uns das Aus; nachdem wir noch die Kupplung wechselten, waren wir auf der nächsten SP nach einer MR, die in eine ML überging, zum Zuschauer verurteilt.

Durch technischen Defekt ausgefallen, konnte Miersch seine Führung in der Deutschen Rallyemeisterschaft nicht mehr behaupten, da Behret seinen Porsche Carrera als Gesamtsieger ins Ziel brachte. Neben hohem Fahrkönnen war die Generalstabsarbeit von Matter und Behret zu bewundern, die durch hohen Einsatz von Carlson/Petersen und sauberem Fahrstil von Hainbach/Biebingen nicht zu übertrumpfen war.

Fazit: Eigentlich sollte man vor hohem Alter (10jähriges Jubiläum der Rallye Baltic) Respekt haben, jedoch eine Rallye in der Art der Hunds-rück ist wesentlich empfehlenswerter.

J. Freisler



DER KOMMENTAR

Nicht nur durch den Brief eines Lesers aus Weil angeregt, sondern weil er schon lange fällig ist, befassen wir uns diesmal mit einem Sportkommissar aus dem Gau Südbayern.

Er fiel zu oft auf, um noch lange Sportkommissar zu sein, Herr Günter Lösch aus dem Allgäu. Von den Fähigkeiten oder Unfähigkeiten her betrachtet möchte man fast meinen, ein zweiter Herr „Seitler“, denn Parallelen lassen sich fast erkennen. Aber lieber zu den Fakten, der Sportkommissar G. L. aus I. erscheint zur Mini-Herrenkommer-Rallye mit einer Verspätung, die jeden Teilnehmer als „nicht gestartet“ erscheinen lassen. Bei einer Spezial-Etappe dieser Veranstaltung, die er sportkommissarisch bäugt, stellt er fest, daß Zenta H. am Steuer sitzt und meldet sofort Bedenken an, ob sie denn überhaupt einen Ausweis hätte, dabei ist die Zenta schon 1970 quer durch die CSSR geegigt. Durch den Sportkommissarkollegen und einen Lizenz-Zuschauer aufgeklärt, daß ja schließlich eine Papierabnahme war, bei der man den Ausweis vorzeigen mußte ..., das war der ONS-Kommissar Lösch ...

Daß er beim Augusta-Bergrennen als Strohballen-Entferner für die Teilnehmer allgemein gefährlich wurde, nimmt fast niemand mehr als negativ, es entspricht seinem geistigen Horizont, ... das ist der ONS-Sportkommissar Lösch ...

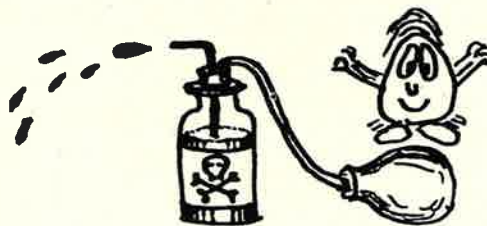
Winter-Rallye des AC München, ein Teilnehmer wird von G. L. aus I. angehalten, wegen mangelhafter Schalldämpfungsanlage. Der Teilnehmer erklärt, daß ca. 300 Meter weiter sein Service steht. Der Sportkommissar G. L. will ihn aber nicht weiterfahren lassen und nimmt ihm die Schlüssel weg ..., das war der Sportkommissar Lösch ...

Da letzter Fall dem ONS-Gericht zur Berufungsverhandlung ansteht, können wir nur hoffen, daß das ONS-Gericht auch das Verhalten des Kommissars gerecht beurteilt. Ein Bekannter von mir hat einem ansichtlich Betrunkenen den Autoschlüssel weggenommen und mußte sich wegen Körperverletzung vor einem ordentlichen Gericht verantworten, aber soweit wird es im „Fall Lösch“ leider wahrscheinlich nicht kommen.

Liebe Veranstalter, muten Sie so einen Sportkommissar Ihren Kunden (Ihren Startern) nicht zu, Sie können die Ihnen zugeteilten Kommissare ohne Angabe von Gründen ablehnen. Tun

Sie es, es ist ein Service für Ihre Starter, das glaubt immer noch

Ihre Giftspritze



Es stimmt nicht ...

daß Jürgen K. Schrott-Händler wurde,
daß Jürgen sich dem Jürgen anpaßte,
daß jetzt Igor's Adresse bekannt ist,

daß Heidi
verlor

daß Gerber
weiß,

daß Franz
nicht

daß Schani
fährt

daß Axel
am Mon

daß Hesse
Gemüse

daß Lisa und
Escort de

daß wir diesen Report mit Tomatensaft gemacht haben,

daß der nächste Report auf der Wies'n gemacht wird,

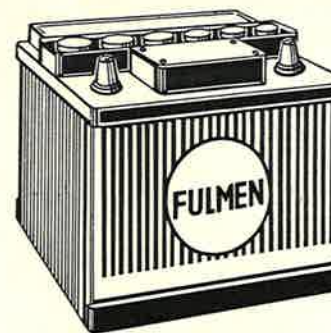
daß der Wies'n-Bummel die letzte Scuderia-Veranstaltung in diesem Jahr ist,

daß Puschner jetzt „Salterix“ genannt wird, oder doch!

LETZTE MELDUNG

Am Freitag, dem 7. September 73 belegte das ONS-Gericht in einer mündlichen Verhandlung den Sportkommissar G. Lösch aus Immenstadt wegen seines Verhaltens bei der ACM-Winter-Rallye mit einer Suspension bis 31.12.1973 als Sportkommissar.

LETZTE MELDUNG



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