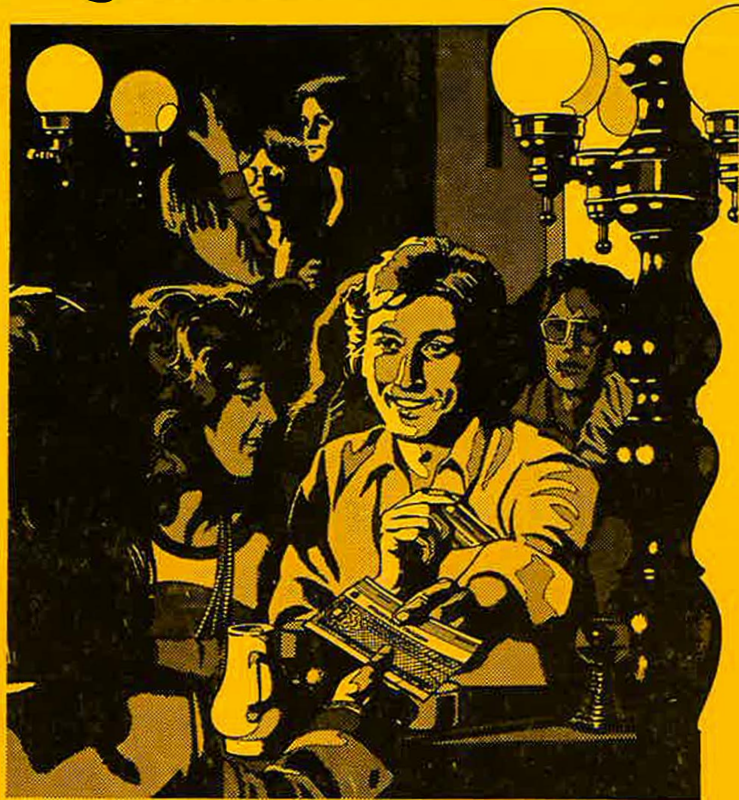


**Eigenes Geld.
Eigenes Konto. Giro.**



Überweisungen, eurocheques, Daueraufträge –
das Girokonto bringt's.

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**

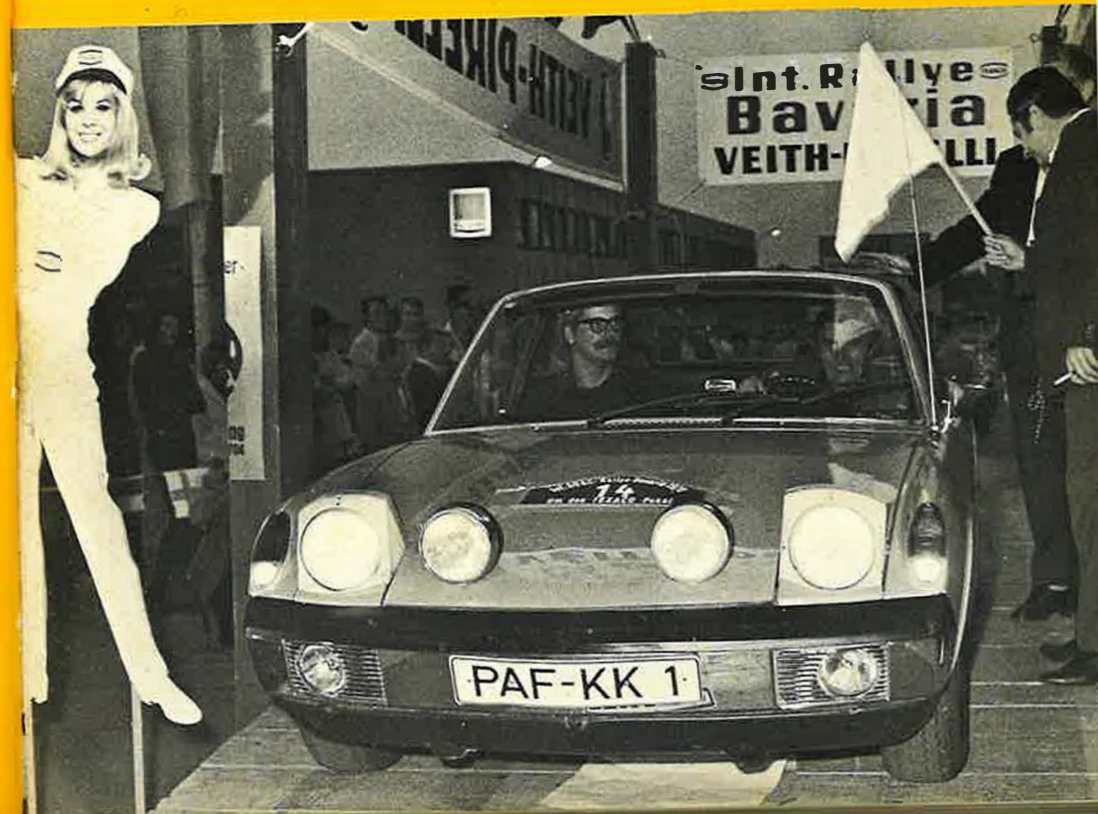
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

9.144
35

scuderia report





Wir sind die Münchner OPEL Tuning - und Rallye Spezialisten

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

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

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



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 558911

Liebe Clubkameraden und Freunde!

Die weiß-blaue Rallye steht wieder ins Haus.
Unser Titelfoto zeigt das Team

Hans Winneberger - Volkhard Trübsbach

am Start der Rallye Bavaria 1970. Auf einer schnellen Sonderprüfung dieser Rallye verunglückten die Beiden dann tödlich. Unter der Bewerbung "Scuderia München" hatte das Team größte Erfolge, u.a. Gesamtsiege bei Rallyes erkämpft. Uns allen, die wir sie persönlich kannten und diejenigen, die sie aus Erzählungen und Berichten kennengelernt haben, werden diese beiden hervorragenden Motorsportler unvergessen bleiben.

Wenn am 20. September wieder die Rallye Bavaria über Schotter und Asphalt auf unseren Straßen läuft, wissen wir, daß an Fahrer und Fahrzeug die größten Anforderungen gestellt werden. Gerade auf ein optimal vorbereitetes "Gerät" sollte sich jedes Team gemeinsam konzentrieren. Der kleinste technische Mangel kann den Fahrer vor unlösbare Probleme stellen.

Daß alle Starter bei der diesjährigen Rallye Bavaria viele Mitropä-Cup-Punkte nach Hause fahren,

wünscht sich

Euer Schani.

ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG

2. 10. 2. 10. 2. 10. 2. 10. 2. 10. 2. 10. 2. 10.

Oktoberfest 1974

Der erste Clubabend im Oktober findet nicht in der Gaststätte Sängerswarte, sondern wie schon fast traditionsgeohnt im

Augustiner-Festzelt Boxe 9

statt. Die Plätze müssen ab 16.00 eingenommen werden. Selbstverständlich sind auch zu diesem Clubereignis am 2. Okt. Gäste und die Familien aller Mitglieder herzlich eingeladen. Im Interesse der Schlagkraft unserer Rallye- und Slalomtruppe, raten wir zu Benutzung des Münchner-Verkehrsverbundes bzw. dem Taxigewerbe.

Die Clubabende verschieben sich dadurch auf den 9. und 23. 10., dann wieder in der Sängerswarte. Im November geht es dann im normalen Turnus weiter.

Beitrag 1974

Wenn Ihnen in letzter Zeit unser Kassier sehr ernst vorgekommen ist, so liegt es wahrscheinlich an den noch ausstehenden Beiträgen für 1974. Wir bitten Sie daher, den Beitrag an einem der nächsten Clubabende bar, per Scheck an die Geschäftsstelle oder auf unser Konto bei der Städt. Sparkasse Nr. 67/1503 00 zu Zahlen. Der Beitrag 1974 beträgt bei Zahlung nach dem 15.1.74 DM 50.--.

Für die Frau: gesehen
beim 4. Slalom München!
Nach dem Motto: laßt Dicke
um mich sein!



was war

10/11.8. Int. 3. STH Hunsrückrallye Idar Oberstein

| | | | |
|----------------------------|--------------|---------|------|
| Hesse E./(Velte) | Simca 110 TI | Gold | 2.KS |
| Kaufhold J./Rauchfuß E. | Ascona 1600 | Gold | 5.KS |
| Brust W./(Hoffmann) | BMW 1600-2 | Silber | 7.KS |
| Humper K.H./Fellinger Chr. | Escort 1300 | ausgef. | |
| Puschner M./Conrad R. | Commodore | ausgef. | |

17/18.8. Rheingauer Zuverlässigkeitsfahrt

| | | |
|----------------------|-------------|---------|
| Krisam M./Naumann A. | BMW 3.0 CSL | ausgef. |
|----------------------|-------------|---------|

24.8. II. Niederbayernrallye Plattling

| | | | | |
|------------------------------|--------------|--------|-----|----|
| Freisler J./Scholz H. | BMW 2002 | Gold | KS | GS |
| Bender W./(Gückelhorn) | VW 1303 S | Gold | KS | |
| (Huber H.)/Pongratz H. | Fiat 127 | Gold | KS | |
| Kriegelsteiner P./(Kröniger) | Ascona 1600 | Gold | 3. | |
| Hesse E./Höfner H. | Simca 100 TI | Silber | 4. | |
| Dadlhuber G./Naumann A. | Escort 1300 | Silber | 5. | |
| Gerber K.H./Verlaan G. | BMW 2002 TII | Silber | 7. | |
| Humpert K.H./Thalmair R. | Escort 1300 | Bronce | 4. | |
| (v.Knorring H.)/Eilert B. | Ascona 1600 | Bronce | 11. | |
| Appel E./Feldmeier G. | Ascona 1900 | Bronce | 12. | |
| Rieger G./(Biedermann) | BMW 1602 | | | |

29.8.-1.9. Int. Rallye di San Martino di Castrozza

| | | | | |
|--------------------------------|-------------|---------|-------|---------|
| Herrmann W./Hermann Chr. | Carrera | 2.Kl. | 3.Gr. | 11.Ges. |
| Humpert K.H./Wurmannstätter A. | Escort 1300 | KS | 8.Gr. | 36.Ges. |
| (Koch)/Kaspar | Fiat 128 SC | 8.Kl. | | |
| Kaufhold J./Eilert B. | Ascona 1600 | ausgef. | | |

30/31.8. Int. Taurus Rallye Ungarn

| | | | |
|------------------------|--------------|---------|---------|
| Gerber K.H./Verlaan G. | BMW 2002 TII | 3.Kl. | 10.Ges. |
| Brust W./(Rosenmeier) | BMW 1600-2 | ausgef. | |

31.8. Schongauer Flüße- und Seefahrt

| | | | |
|---------------------|-------------|--------|-------|
| (Thomas)/Gerold | Renault 12 | Gold | 2.Kl. |
| Wriesnik W./Wenz H. | Ascona 1900 | Bronce | 6.Kl. |

31.8. 250 Meilen Nürburgring

| | | | |
|----------------------|-------------|--------|-------|
| Krisam M./Naumann A. | BMW 3.0 CSL | Silber | 2.Kl. |
|----------------------|-------------|--------|-------|

14.9. Westfalenfahrt Nürburgring

| | | |
|----------------------|-------------|--------|
| Krisam M./Naumann A. | BMW 3.0 CSL | 4. Kl. |
|----------------------|-------------|--------|

TAURUS - RALLYE UNGARN

Am Dienstagabend um 22 Uhr starten wir in München, bei strömendem Regen und Sturm, Richtung Budapest. Die ungarische Grenze erreichen wir gegen 3 Uhr morgens und nach Erledigung der Formalitäten, die etwa eine halbe Stunde dauern, fahren wir weiter. Um 6 Uhr Ankunft in Budapest in der Römer Flures, wo sich auch der Ungarische Automobil-Club befindet. Nach nochmaligem Warten holen wir unsere Unterlagen bei Herrn Nador ab. Wir werden sehr nett, mit Kaffee u. Brotzeit, empfangen und erfahren auch unsere Startnummer. Sie lautet 18. In der Startreihenfolge gibt es noch einige Änderungen, sodaß wir als 9. Team starten. Start Nr. 1 hat Klaus Russling, der jedoch nicht starten kann. Er fiel während der Arbeit vom Mäh-drescher und trägt den Arm bis zur Schulter in Gips. Unser Zimmer (Nr.12) ist im 13. Stock des neuen "Hotel Europa" reserviert. Von hier hat man einen herrlichen Ausblick auf Budapest. Nach erfolgtem Koffer auspacken fahren wir auf die Strecke und trainieren gleich SP 1 und SP 2. Es sind beides Asphaltprüfungen. Mittlerweile ist es 16 Uhr. Wir sind bereits 36 Std. wach und fahren nun ins Hotel zum verdienten Schlaf. Der Donnerstag gehört noch einmal von ca. 8 bis 20 Uhr dem Training. Bis auf zwei SP trainieren wir alles. Nach dem Abendessen gehen wir müde in die Falle.

Ausgeruht und nach einem ausgiebigen Frühstück fahren wir dann am Freitag zur Papier- und techn. Abnahme, die von 10 - 14 Uhr stattfindet. Um 16.01 Uhr startet dann das erste Fahrzeug, es starten insgesamt 108 Teams. In unserer Klasse sind es 15, 2 Opel - 5 Wolga - 2 Ford-Escort Mexico - 1 Mazda und 5 BMW. Die Strecke war in 2 Fahrtabschnitte unterteilt; der erste betrug ca. 800 km, der zweite ca. 700 km. Die Streckenlänge der WP betrug insgesamt ca. 350 km. Das Streckenbuch war, bis auf einige Kleinigkeiten, sehr gut. Es waren ca. 36 ZK und 18 SP.

Halt, da fällt mir noch etwas ein: Die techn. Abnahme hatte für uns auch eine lustige Seite. Als der techn. Kommissar die Funktion der Handbremse überprüfte, konnte man sie nicht feststellen. Es konnte ja auch nicht gehen, weil wir die Funktion als solche, durch eine Schraube ausgeschaltet hatten. Auf die Feststellung des Kommissars, das sei nicht erlaubt, antwortete ihm Heinz: In Gr. 2 schon! Worauf sich der Technische entschuldigte und sagte: Er wußte das nicht. Im 1. Fahrtabschnitt absolvierten wir 11 SP und erreichten die Zwangspause mit Parc fermé gegen 6 Uhr morgens am Samstag. Inzwischen waren wir schon auf die 6. Startposition aufgerückt und starteten um 10.05 Uhr zum 2. Fahrtabschnitt. Mit dem Auto gab es bis dahin keine Probleme. Ein bißchen Kaffee trinken, ratschen und in der Sonne liegend verbrachten wir den Parc fermé.

20 Minuten vor der Startzeit durfte man das Auto aus dem Parc fermé holen, um evtl. Reparaturen oder Servicearbeiten vorzunehmen. Um 10.05 Uhr starteten wir. Die restl. 7 SP (2 wurden gestrichen) verliefen für uns ohne größere Probleme und nach unserer Rechnung konnten wir mit einem Platz zwischen 4. und 6. rechnen. Um die ersten 3 Plätze kämpften erbittert St.-Nr.3 Carlsson/Petersen (Opel-Ascona), St.-Nr. 5 Fischer/Schureck (BMW 2002 ti) und St.-Nr. 17 Wittmann/Hopf (BMW 2002 ti), wobei die beiden letzteren von den schnellen Österreichern kamen. In der SP 19 kam die große Überraschung. Carlsson hatte sein Auto links auf der Strecke abgestellt (Pleuelschaden).



Nach einer wilden Fahrt durch Budapest erreichten wir um 19.28 Uhr am Samstag das Ziel als 5. Auto. Tausende von Fans säumten die Straßen. Nach Abgabe der Bordkarte stellten wir unser Auto im Parc fermé ab, holten uns ein Taxi und fuhren zum Hotel, denn der Parc fermé wurde erst am Sonntag um 12 Uhr aufgehoben. Um 13 Uhr am Sonntag war Aushang der Ergebnisse in der Halle des Hauses des Ung. AC und unsere Freude war riesengroß, 3. in der Klasse, 10. im Gesamt und inoffiziell Sieger der Gr. 1, das war mehr als wir uns erträumt hatten. Den Gesamtsieg erreichte das Team mit der St.-Nr. 17 Wittmann/Hopf, 2. wurde St.-Nr. 5 Fischer/Schureck und 3. St.-Nr. 2 Hubacek/Miharik auf Renault-Alpine aus der CSSR. Bei der anschließenden Siegerehrung, die um 15.30 Uhr stattfand, konnten wir sehr schöne Preise mit nach Hause nehmen.

Außerdem fuhren aus Deutschland mit:

| | | |
|------------------------------------|---------|---------|
| Hohlheimer/Huber - Fiat 128 Rallye | 2. Kl. | 7. Ges. |
| Sixt/Clemens - Opel Ascona | 10. Kl. | |
| Scheffel/Hartsch - BMW 2002 ti | 7. Kl. | |
| Brust/Rosenmeyer - BMW 1602 | ausgef. | |
| Carlsson/Petersen - Opel-Ascona | ausgef. | |

Siegerehrung und Bankett dauerten bis 16.30 Uhr, anschließend verließen wir Budapest in Richtung Heimat. Montag um 3 Uhr früh sah ich endlich mein eigenes Bett wieder.

Diese Veranstaltung kann ich nur jedem empfehlen, sie war es wieder einmal wert!

PS: Seit Sonntag sind wir Besitzer "eines" EM-Punktes!

Verlaan

Schongauer Flüße- und Seenfahrt

Da es in der Woche vorher viel regnete, hatten wir Hoffnung, daß das Wetter auch am Samstag nicht allzu schön sein würde, da doch die meisten Beschwerden von den staubbelästigten Spaziergängern und Anliegern kommen. Wir hatten jedoch "Pech": Strahlend blauer Himmel, starker Ausflugsverkehr!

So traf man sich denn auf dem alten Volksfestplatz in Schongau: 48 Starter aus dem Ausweislager. Die technische Abnahme und die Papierabnahme verliefen mustergültig, bis auf einen Teilnehmer, der unbedingt mit Winterreifen fahren wollte. Bei der Fahrerbesprechung wurden wir dann darüber aufgeklärt, daß die Veranstaltung aus sehr viel Teerstraßen bestünde. Auch wurden nur zwei Sprintprüfungen auf Asphalt gefahren, dafür aber fast 100 km Orientierung nach Topo, der Rest nach sehr genauem Streckenbuch.

Bis zur ersten ZK sehr ruhige Strecke, aber dann ging es gleich zur SP 1: Kein Aufschrieb, nicht trainierbar! Und doch soll es Teilnehmer gegeben haben, die schon wieder einen Aufschrieb hatten...

Hier überschlug es dann den Favoriten der Klasse bis 1600, das Team Blank-Gruber auf Passat TS, die Gesamtsieger von Königsbrunn, der letzten 200.

Scheuschner-Mittermaier setzten hier Bestzeit mit 2.18 min. Zweitschnellster waren Wriesnik-Wenz zwei sec. langsamer. Weiter ging es dann von ZK zu ZK, teilweise nach Topo, teilweise nach Chinesenzeichen. Die Etappen waren ziemlich knapp bemessen und die meisten Minuten wurden von den Teilnehmern in den Ortschaften gefangen, wo die Bauern die Kühe von der Weide nach Hause trieben. Einige Teilnehmer fielen auch aus der Spitzengruppe zurück, weil sie an diversen Bahnübergängen warten mußten und die Minuten nicht mehr hereinfahren konnten. Auch wir mußten uns vier Minuten auf die Habenseite schreiben, aber man lernt nie aus... Schließlich kam noch die letzte SP bei Peustelsau: Sehr schnell und kurvenreich. Auch hier wieder ein Totalhinauswurf eines BMW...

Hier wurde dann endgültig über die Medaillenvergabe entschieden:

- | | |
|--|----------|
| 1. Spöttl-Granl, AC Landsberg auf BMW | 339 Pkt. |
| 2. Tobisch-Dietl | 340 " |
| 3. Hiltmair-Schönauer, München | 354 " |
| 4. Härtl-Krüger, Sieger der Klasse bis 1150 ccm!!! | |

Klasse bis 1300: Paul Hart mit Peter Rehfeld
2. Thomas-Gerold, Scuderia

" bis 2000: Wriesnik-Wenz 6. in der Klasse Bronze
18. im Gesamt

VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81

Johanneskirchener Straße 114
Telefon 089/95 42 67



Krug tuning

MÜNCHEN

MÜNCHNER KINDLFAHRT 1974

ORIENTIERUNGSFAHRT

LAUF ZUR WANDERPOKALRUNDE AM 19.10.1974

Nennungen sind schriftlich am Abnahme-
ort abzugeben

Nennungsschluß: 19.10.74 17 Uhr

Abnahme von 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr auf dem
Parkplatz vor dem Gasthof Holzner in
Grüneck an der B 11 zw. Mchn. u. Freising

START AB 18⁰⁰ UHR

STRECKENLÄNGE 120 km

Karten: Topo L 7534 L 7334

Generalkarte München u. Oberbayern
1 : 200 000

AUTOCROSS TRAUNSTEIN

Angeregt durch verschiedene Sonderprüfungsstrecken bei Rallyes im Frühjahr entschloß ich mich, es in diesem Jahr auch in anderen Sparten des Motorsports zu versuchen (Slalom 1. Mai). Da ich die Strecke des Traunsteiner AvD-Autocross bereits kannte, wählte ich diese Veranstaltung für meinen Versuch aus, noch dazu, als ich von meinen Clubfreunden Buchy, Kiessling und Seiwald Peter erfuhr, daß diese auch teilnehmen wollten. Also Ausschreibung, Nennung, letzte Einbauten am Fahrzeug (Stromkreisunterbrecher) und am 11.8.74 war es so weit. Wie wird's wohl gehen? Meisterschaftsanwärter Bongen in meiner Klasse wird wohl kaum zu schlagen sein, soviel war klar. Meine weiteren Konkurrenten ausnahmslos auf heißen Gr. II Fahrzeugen. Aber ich war entschlossen zu kämpfen. Die ersten Fahrzeuge hatten das Pflichttraining bereits abgeschlossen, wobei sich die Klasse einiger Teilnehmer bereits deutlich abzeichnete. Jürgen Grund fuhr wieder schnellste Rundenzeit mit 31,4 sec. K.H. Schmitt, Wiesbaden, knapp dahinter mit 32,1 sec. Die Zeiten der Tourenwagen lagen von 45,6 sec. bis über 1 min. Meine Zeit 47,1 sec. und damit Startposition 2. Reihe innen. Vom Start weg, der ab 14 Uhr mit über 3.000 Zuschauer bei trockenem Wetter stattfand, klappte es schon nicht recht. Hofmeister aus Teisendorf auf heißem NSU TT lag bis zur 1. Rechts knapp eine halbe Wagenlänge vor mir und schnitt mich. Ich richtete mich auf eine Verfolgerrolle ein, bedacht darauf, bei erster Gelegenheit zu überholen. Knapp hinter Hofmeister ging ich über den Sprunghügel, der erste Überholversuch scheiterte wegen herausgesprungenem Gang. Dann bergab zur ssR vor Start/Ziel, wo vom Training her bereits ein hoher Sandwall außen lag. Als ich bemerkte, daß ich vorne links einen Platten hatte, war es bereits zu spät. Die Felge bohrte sich in den Sand und ein Rittberger seitwärts, fast im Zeitlupentempo, folgte. Hofmeister, welcher mich noch hinter sich dachte, machte es mir in der 5. Runde an derselben Stelle nach. Grund beendete den 1. Durchgang knapp vor Schmitt. Im 2. Durchgang begann es zu regnen, die Zeiten ließen entsprechend nach. Schmitt fuhr trotz Regen noch eine hervorragende Zeit. Kurz vor Start des letzten Rennens mit Favorit Jürgen Grund begann es jedoch wolkenbruchartig zu gießen. Grund fuhr verwegen, überrundete sogar seine Klassenkonkurrenten, konnte jedoch in der Gesamtabrechnung seine Serie der letzten 3 Jahre nicht fortsetzen. Schmitt gewann mit nur 1,8 sec. Vorsprung vor Grund. Abschließend: Cross ist mit Rallye trotz aller Ähnlichkeiten nicht zu vergleichen.

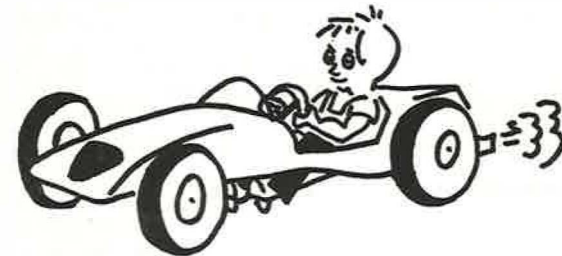
AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

ab 1. März
samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf - Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

8 München 70
Brudermühlstraße 49-51
Telefon 0 89 / 7 23 31 47

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

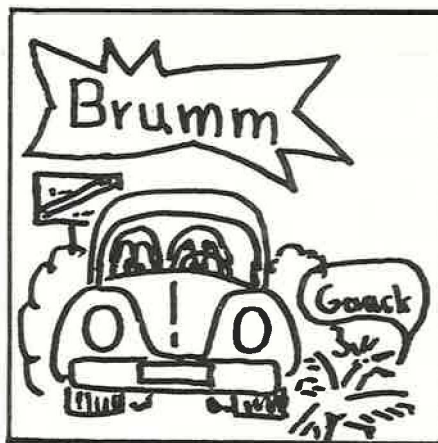
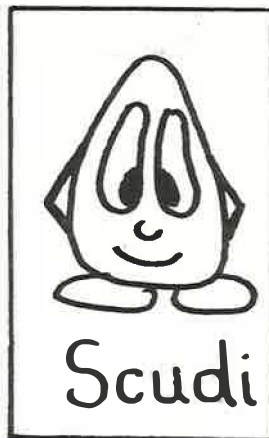


Preise für Sportfahrer

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Überrollbügel | ab 165,- |
| Hosenträgergurte | ab 58,- |
| VDO Tripmaster | 199,- |
| Marshall Breit 200ø | 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



Gehen in Niederbayern die Uhren anders oder Verhinderte ein Gesamtsieg den Rücktritt von Jürgen F. ?

Nach fünfjähriger "Zwangspause" hielt der Rallyesport wieder Einkehr in Plattling. Der ansonsten motorradsportorientierte MSC Plattling rief diesmal die "wilden Reiter" der vierrädrigen Zunft und 65 Teams kamen am 24. August zur 2. ADAC Niederbayern-Rallye.

Anscheinend nahmen doch nicht alle die im "Bayern-Look" präsentierte Ausschreibung, die erst durch eine fast ebenso dicke Ausführungsbestimmung richtig gestellt werden mußte, als Maßstab für die Veranstaltung.

Nach einer reibungslosen Abnahme im Bereich der Sandbahn, begann die Veranstaltung gleich mit der ersten Sonderprüfung: ein 2,9 km langer Slalom im Plattlinger Industriegebiet.

Der Veranstalter hatte mit der Nennbestätigung die Service-Plätze bekanntgegeben, so daß man bei einiger Findigkeit die ursprünglich geheimen sechs Sonderprüfungen sämtlich auskundschaften konnte. So war es auch beim Slalom: einige Teilnehmer entdeckten am Vortage die Pylonen-Markierungen und machten sich entsprechende Aufzeichnungen. Freisler/Scholz hingegen probten bereits vor der Abnahme den Ernstfall - sie bauten sich mit allerlei Utensilien den Slalom selbst auf. Trotzdem sollte ein anderer hier Bestzeit fahren: Helmut Maier (Passau) auf BMW, der Gewinner der 1. Niederbayern-Rallye (2:06). Freisler/Scholz mit 2:08 waren zweite vor Schuster/Diem (2:09).

Nach einem unkonventionell gestalteten Streckenbuch (keine Symbole, sondern Streckenbeschreibung) ging es auf Racing-Reifen weiter zur nächsten Wertungsprüfung - eine 3,2 km lange PS-Angelegenheit bergauf zwischen Ensmannsberg und Rusel. Allen war klar, daß hier die meisten "Pferde", die passende Übersetzung und die Ideallinie über den Erfolg entscheiden würden. Freisler driftete in flotten 1:30,9 Bestzeit. Ob es an der Miteinbeziehung eines 300 m langen Parkplatzes in die Ideallinie lag? Maier/Stern waren diesmal 2 Sekunden langsamer, während Schuster auf Floth'schem Bergauto 1:33,4 benötigte. Nur eine weitere Sekunde dahinter lagen Wirth/Unterbuchberger auf einer Gruppe-3-Alpine.

Nun gab es wieder Hochbetrieb bei den Service-Leuten - Schotterreifen für den Truppenübungsplatz Regen waren gefragt.

Regen - für viele ein bekannter Rundkurs, teils durch andere Rallyes, teils durch intensives Training vor der Veranstaltung. Nach Berichten des dort heimischen Schäfers wurde drei Wochen lang trainiert - bei Tag und Nacht. Und den Schafen blieb als Andenken staubiges Gras. Vielleicht war dies der Grund, warum plötzlich einem Capri-Piloten beim Abfahren vor der Veranstaltung ein ausgewachsener Baumstamm in die Vorderachse sprang.

Regen machte auch bei der Rallye seinem Namen keine Ehre - die Strecke war staubtrocken und die Fahrer sahen mit Unbehagen den nun folgenden "Nebel"-Schlachten entgegen. Dem Veranstalter war es trotz großer Bemühungen nicht gelungen, einen Spritzwagen zum Einsatz zu bringen; die 2 1/2 Runden waren somit ein Hasardspiel. Für Stimmung unter den Zuschauern, unter ihnen Experte Walter Smolej, sorgten einige recht enge Kurvenkombinationen und die berühmte "Panzerplattenkurve".

Nach teilweise "Blindflug" unter Zuhilfenahme des Aufschriebs hatten Freisler/Scholz (6:05) die Nase vorn vor dem Newcomer Geierstanger (BMW) aus Freilassing (6:10). Mit 3 Sekunden Abstand blieb der bisherige "Kadett-Treiber" Herrmann aus Nürnberg auf Schlagdistanz. Auf dem "Staub-Corso" gab es dann auch die ersten Ausfälle - davon zwei Totalschäden.

Anschließend sahen 60 Teams nach gemütlicher Fahrt Plattling wieder zur Zwangspause.

Der zweite Fahrtabschnitt führte dann durch die Landkreise Deggen-dorf und Passau, vorbei an der durch viele Reifenspuren verunstalteten Spitzkehre der "Rusel-SP", zur nächsten Wertungsprüfung bei Viechtach. Auf der alten Ostmark-Straße bei Schlitzendorf kamen wieder die Racing-Reifen zum Einsatz; viele setzten auch auf Gürtel und Herrmann/Risser ließen sogar die Schotterpneus am Wagen.

Hier setzte Freisler dann den "Joker". Auf der kurvenreichen, mit Schlaglöchern gespickten Fahrbahn langte "Happy" voll hin; mitgenommenes Gras an der vorderen Stoßstange zeugte von absoluter Ideal-linie. Eine nur um 8,2 Sekunden langsamere Zeit läßt ebenfalls auf eine recht flotte Fahrt von Folger/Gerzner (BMW) schließen.

Nach erneutem Reifenwechsel ging es zum zweiten Durchgang nach Regen. Feuchte Straßen auf dem Weg dorthin ließen kurzfristig die Vermutung aufkommen, daß es dort vielleicht auch geregnet haben könnte. Aber je näher wir kamen, umso trockener wurden wieder die



"happy" Freisler und Hannes Scholz auf Truppenübungsplatz Regen. Wie auf der gesamten Strecke zeigen sie auch hier, optimales, beherrschtes Rallyefahren. Bemerkenswert ist noch, das am Kurvenausgang bereits früh wieder geradestehende Fahrzeug, um wieder voll beschleunigen zu können.

Fahrbahnen.

Nach dem Staub-Dilemma beim ersten Mal, beabsichtigte der Verfasser seine Trickkiste etwas zu öffnen. Mittlerweile waren nämlich Freisler/Scholz das vierte Fahrzeug, das an der Sonderprüfung anstand und es bestand theoretisch die Möglichkeit, daß Sekunden vor ihrem Start ein anderer Teilnehmer mit undurchsichtiger Staubwolke am Startplatz vorbeiblies.

Was wäre geschehen, wenn man - ohne das offizielle Startzeichen des Funktionärs abzuwarten - bereits vorher gestartet wäre? Die Wertungstabelle in der Ausschreibung enthielt keine Strafpunktandrohung bei Frühstart!

Dieser Coup wurde jedoch nicht ausgeführt, trotzdem ging diese Prüfung nach teilweiser abenteuerlicher Fahrweise wieder an den zukünftigen Familienvater" (6:01) vor Herrmann/Risser (6:10) und Folger/Gerzer (6:15).

Nach überschlägigen Berechnungen lag nun "Happy" an der Spitze. Dieser Vorsprung sollte bei der nächsten WP "Fehmbach" verteidigt bzw. etwas vergrößert werden. Diese WP war für viele die große "Unbekannte", viele Möglichkeiten gab's und entsprechend wurde auch das Gelände vermessen.

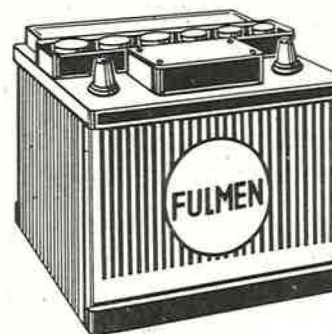
Der Staub spielte hier wieder eine große Rolle. Auf Geheiß des Sportkommissars Sixt wurde die Prüfung bereits vorher um einiges gekürzt - Totalschäden an dem im Staub kaum sichtbaren Pumpenhaus wären unvermeidlich gewesen.

Nachdem der Startfunktionär nicht bereit war, Freisler/Scholz einen 2 Minuten-Abstand zum Vordermann zu gewähren, griff Scholz diesmal tief in die Trickkiste. Schließlich blieb ihm doch nichts anderes übrig, als die nächste Minute einzutragen.

Nun bereits dem Gesetz der Serie folgend, setzte Jürgen Freisler wieder Bestzeit mit 3:26 vor Herrmann/Risser (3:35).

Umso verwunderter war der Chronist dann, als am Aushang der Gesamtsieger Herrmann/Risser hieß.

Der Vergleich der Zeiten am Aushang und der mitgestoppten ergab genau eine Minute Differenz bei der letzten Wertungsprüfung. Die anschließende Überprüfung brachte es zu Tage bzw. zu Nacht: der offizielle Zeitnehmer am Start hatte vollkommen verkehrte Startzeiten



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



F U L M E N - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 089 / 422363



BATTERIEN

VERS.-AGENTUR REMELE

8043 UNTERFÖHRING

FELDSTRASSE 2 A – TELEFON 089/91 62 76

"Suche bei guter Bezahlung einen hauptberuflichen Mitarbeiter. Feste Bezüge in der Einarbeitungszeit. Außerdem such ich noch zwei nebenberufliche Mitarbeiter".



AlteLEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT

sonnig fruchtig **Bluna** 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. (089) 3 511173
(08135) 209**

("alles ist in AFRI-COLA...")

in die Kontrollkarten und Startlisten eingetragen. Dadurch verzögerte sich die Siegerehrung um Stunden, was jedoch keinesfalls dem Veranstalter angelastet werden kann.

Von diesen und sonstigen kleinen Schwierigkeiten abgesehen, war es eine gelungene Veranstaltung mit folgendem Klassement:

- | | |
|--|----------------|
| 1. Jürgen Freisler, München
Hannes Scholz | BMW 2002 |
| 2. Hans-J.-Peter Herrmann, Nbg.
Helmut Risser, Erlangen | BMW 2002 ti |
| 3. Alfons Geierstanger, Freilassing
Georg Thesz, Mitterfelden | BMW 2002 tii |
| 4. Kuno Meßmann, Straubing
Ulrich Kohl, Untergrießbach | BMW 2002 tii |
| 5. Hubert Wirth, Neuötting
Fritz Unterbuchberger, Markt1 | Renault Alpine |
| 6. Herbert Folger, Regensburg
Willibald Gerzer, Abensberg | BMW 2002 ti |
| 7. Manfred Gnuva, Nürnberg
Artur Rosenhammer, Lauf | BMW 2002 ti |
| 8. Josef Auberger, Nittenau
Klaus Wild, Nittenau | Ford Escort |
| 9. Manfred Hofmeister, Abensberg
Wolfgang Glas | Alfa Romeo |
| 10. Alfons Stöger, Straubing
Klaus Esterson, Aiterhofen | Porsche 911 |

Ob es im nächsten Jahr eine Neuauflage geben wird, ist noch ungewiß, nachdem auf dem Übungsplatz Regen der Versicherungssachverständige einen Straßenschaden von rd. 25.000 DM festgestellt hat, von dem der Club die Hälfte zu tragen hat.

Die Mannschaft der Scuderia München belegte mit den Teams Freisler/Scholz, v. Knorring/Eilert, Gerber/Verlaan und Appel/Feldmeier hinter den Mannschaften des AC Stein und RIOC Regensburg I den dritten Platz.

Erwähnenswert wäre noch der Klassensieg von Walter Bender auf VW-Käfer mit rd. 1 1/2 Minuten Vorsprung, dessen Beifahrer Gückelhorn sich durch eine unkameradschaftliche Handlung jedoch selbst ins Abseits stellte.

Hannes Scholz

11° RALLYE INTERNAZIONALE DI SAN MARTINO DI CASTROZZA

CAMPIONATO EUROPEO CONDUTTORI MITROPA CUP - CAMPIONATO ITALIANO

29 - 30 - 31 AGOSTO 1974

Der große Vergleich in heimatlichen Gefilden fand nicht statt. Munari kam nicht. So war Walter Röhrl der sichere Aspirant auf den Gesamtsieg und damit auf die Europameisterschaft. Diesen Anspruch unterstrich er auch gleich mit 2 Bestzeiten und einem zweiten Platz. An der vierten SE - auf der Marmolada - riß dem schnellen Skilehrer dann allerdings der Zahnriemen der Einspritzpumpe und bereitete allen Hoffnungen ein frühes Ende.

In Italien ist Rallyefahren ein zuschauerträchtiger Volkssport. Hier stehen nicht nur tausende von Zuschauern an der Strecke und in den Sonderprüfungen, hier fahren, siegen und leiden sie mit. Driftet jemand optimal um die Kurven gibt es frenetischen Applaus, pfuscht jemand oder ist er langsam wird er ausgepiffen - und das 260 Autos lang. Wer beim Training besonders auffällt, dem wird eine besondere Ehre zuteil. Sein Name wird an die Wände geschrieben. In einem kleinen Dorf saßen sogar RÖHRL - Fans. Daneben war in gleich großen 2,5 m hohen Buchstaben BERGER sauberlich hingepinselt. Drunter konnte man noch leicht die Helden des letzten Jahres herauslesen.

San Martino di Castrozza ist das Oberstdorf Italiens. Grandhotels Excelsiorhotels und Majestichotels aus der Zeit unserer Großväter geben dem Ort eine gewisse Nobelatmosphäre, die einem manchmal glauben läßt, hier fehl am Platze zu sein. Jeden Augenblick müßte eigentlich der Schah von Persien aus der Tür treten.

In Wirklichkeit ist es aber ganz anders. Das Gedröhne der Motoren, eifrig hin- und herfahrende Servicewägen, flanierende, neugierige, aufgeregte Fans beleben die enge Hauptstraße des kleinen großartigen Gebirgsdorfes in 1500 m Höhe und lassen es erzittern. Die Fans sind an der Rampe und jubeln. Sie jubeln über den Sieger Pittone, über das beste deutsche Team Herrmann/Herrmann über das zweitbeste deutsche Team, das mit 'der kleinen Maschine' weit vorne gelandet war. Nur als der Service-VW-Bus mit der Münchner Nummer über die Rampe in den Parc-Fermée rollt sind einige Funktionäre verdutzt. Aber Meister Stroppe hatte die Ehre wohl genauso verdient wie die von Opel-Italia an 14 Stellen der Rallye postierten Servicewägen, die jedem in selbstloser Weise halfen.

B. Eilert



Die Clubteams "Schrotti-Pater" und "Humpi-Wurmi" auf italienischen Rallyepfaden. Kaufhold hatte mit dem neuen Auto Pech, Humpert dagegen trieb die kleine Maschine gnadenlos zum Klassensieg.

schwierige Goldsuche

Internationale 3. AvD/STH Hunsrück-Rallye - 9./11.8.1974 - Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft.

Diesen 9. August erwartete der Chronist mit Spannung. Seine Rallyeabstinenz hatte ein Ende, endlich war er in Scuderia-Kreise eingedrungen, durfte mit einem Mitglied dieses Clan's würzige Rallyeluft schnuppern, vielleicht das Beste was dieses Jahr als Rallye-Menü hierzulande geboten wird. Wenn wir auch beim Schürfen nach kostbaren Nuggets (sprich Opel-Sportpokal-Punkte) nicht die letztjährigen Erwartungen (Kaufhold 4. Gesamt) hegten, ein paar Unzen sollten aus der Konkurrenz schon rausgewaschen werden. Doch schön der Reihe nach.

Der Chauffeur bekam die Unrast seines Berufes zu spüren, hetzte mit meinem, mit so wenig Überholprestige und nur 1100 ccm ausgerüstetem Vehiculum nach und traf fünf Minuten vor Wertungsausschluss ein. Daß er Fahrzeugschlangen in den Ballungszentren deutscher Autobahnstränge auf unkonventionelle Weise überholte, man mag's ihm verzeihen. Oh, italienische Autobahnemlichkeiten.

Der Schwarz-Blau mit mir allein beim Marsch gegen Hunsrücker-Höhenzüge; um halb zwei im verwinkeltem Einbahnstraßenroulette und auf dem Festplatz von Idar-Oberstein. Co-Konrad's graumeliert Haarschopf sprang vor's Auto - hielt mich für Kaufi. Unsere gemeinsame Kopfbedeckung (fehlt nämlich teilweise) mag den Irrtum erklären.

Hotelsuche und -findung, Reifenwechsel, Papierabnahme, die Mannschaftsnennung nicht vergessen, Tanken, 30 Minuten zu spät in der Abnahme; doch die Herren waren freundlich, betrachteten Blinker und konstatierten: "tauglich". Puschners "Schlappen-Übergröße" fiel auf, also stand die Commode wieder schmalfüßig da.

119 Teams warteten vor der Veith-Pirelli-Rampe; weniger als erwartet wurde damit das heimische Gaststättengewerbe unterstützt. Aus dem Stamm der "Meisterschaftler" fehlten nur Fritzinger/Wünsch (der Co war ja Fahrtleiter), auch Stoll passte schließlich (ein "Klassenfeind" weniger). Der große kleine Hainbach erstmals auf Steinmetz-Ascona, stellte ihn aber bald waidwund ab. Smoley's Vorderpfalz-Auto bekam "Schreiberling" Braun (Auto-Zeitung), hetzte ihn aber zu Tode. Die Klassen wurden meist durch regionale Teams abgerundet. Doch Bayern waren dennoch recht zahlreich gesehen; notiert wurden: Humpert/Fellinger, Puschner/Konrad, Hesse/Velte, Brust und wir (Kaufhold/Rauchfuss), Schartner auf Methusalem-BMW, 'Art' Grunwald und Eisenhofer's Manta gegen harte Gruppe-2 Konkurrenz, Jansen, Bauer. Die Franzosen gaben den internationalen Anstrich, unbekannt die Stärke der Alpine; doch löste sich der Ansatz in "Wohlgefallen" auf: 330 km WP's (meist unbefestigt) + x (=3 Alpine Gruppe-3) = ausgefallen.

330 km auf 23 Wertungsprüfungen, 50 % der Gesamtfahrstrecke, davon nur ca. 50 km vorher befahrbar. 119 Teams am Start, 56 im Ziel - das sind die rohen Fakten. 14 WP's auf dem TÜP (Truppenübungsplatz) Baumholder, der, vom Veranstalter geschickt genutzt, teilweise nur in Randzonen, dann wieder in allen Möglichkeiten befahren wurde.

6 WP's mit 108 km Streckenlänge noch am Freitag in Angriff genommen. Kaufi traf in allerletzter Minute ein, hechtete in den Ascona; unsere 30-minütige, strafpunktfreie Karrenz war angeknabbert. Wir kämpften im Gefolge der 1300., die Konkurrenz aus dem Auge; Lippmann, Demuth, Nitzsche waren soundso unter den Gesetzten. Kaufi damit warm bei WP 1, 9,0 km Schotter, erlebnisreicher Auftakt, vier Fahrzeuge machten bereits Reklame für Knautschlack - aber kräftig. 10 km bis zur WP 2, überhaupt - die Verbindungen sehr kurz, geringe Wartezeiten keine Stau's, man wurde nie "kalt". Jetzt viel Beton, sehr breit, hoher Schnitt, nur - Obelix'sche Hinkelsteine als Fahrbahngrenzungen; einige Ausbremsen zerkleinerten sie; wie sahen wohl die Fahrzeuge aus?

Um zur WP 3 zu gelangen entfernte sich der Rallye-Tross vom TÜP Baumholder, um gleich anschließend wieder zurückzukehren. WP 4, 78 km, Schotter und Lehm im Südbereich des TÜP. Der für alle Wertungsprüfungen vom Veranstalter ausgegebene Aufschrieb bereitete kleine Schwierigkeiten, der fehlende Rythmus mußte durch den Co kompensiert werden. Auch Spitzenteams hatten ihre Sorgen damit - so schufteten Kleint/Pitz bis sie ihren "Knautsch-Capri" wieder auf den rechten Weg brachten. Mehrere Minuten kostete ihr Verbremser, eine Vorentscheidung bereits?

WP 5 brachte reinste Schotterfreuden; 4,2 km bergauf, Wald links und rechts; ein "TT" machte schnell Platz. Dann die Schlussorgie dieses Abends - WP 6, 67,8 km, 3 Runden TÜP Baumholder, Einfahrt, Ausfahrt, Zeitschranke übersichtlich angelegt. Vorher großer Serviceplatz. Opel-Service wechselte ein Halogen; der Einsatz machte sich bereits bei der WP 1 davon. Die Spitzengruppe fuhr noch teilweise im Hellen. Schotter und Lehm wechselten, ständig leicht bergauf oder -ab, höllisch schnelle lange Teilstücke, schmieriger Lehm in den Waldpassagen. Hier einige Zeiten: Carlsson 2570 Sek., Demuth (Toyota Celica GT) 2826 Sek., Kaufhold 3016 Sek., Hesse 3244 Sek. Nicht nur die Streckenlänge, vor allem 66 90-Grad-Kurven und lange Beschleunigungstücke, auch bergauf, ließen die PS-Protze profitieren. Dennoch eine hervorragend ausgesuchte Strecke, breit genug um Überholvorgänge zu gestatten.



Zurück nach Idar-Oberstein. Parc-fermé, ab ins Hotel, ein Bierchen und ins Bett. Über den Stand waren wir gänzlich im Unklaren, aber es kommen noch zwei Drittel. Bei unserer Ankunft Humpet/Fellingner in feiner Abend-Gala. Lichtmaschine! Sie bastelten bereits auf der Anfahrt. Den TÜP lernten sie gar nicht kennen. Damit waren's nur noch drei. Hoffentlich hält die Mannschaft!

Samstag 6.00 Uhr, Weckerrasseln, Dusche, Rallyekoffer schnappen und - erstmal ruhig frühstücken. Der überladene Frühstückswagen war die Reise fast schon wert.

Start 7.46 Uhr 9,0 km bis zur WP 7. Königsetappe 1, Länge 29,8 km; der Tag fängt gut an. Teilstücke sind vom Vorabend bekannt, es läuft prima. Tuschy/Dieckmann (Audi GT) kriegen ca. 90 Sekunden verbraten. Die Zeiten: Carlsson 1184 Sek., Demuth 1236 Sek., Kaufhold 1309 Sek., Hesse 1382 Sek.

WP 8, die alte WP 5, jetzt bergab, und WP 9, der TÜP-Süd, alles Schotter, es rollt gut. Die Zeiten bis WP 9 waren in der Zwangspause bereits ausgehängt. Danach: Demuth vor Lippmann, der 40 Sek. vor Wolf (Hessen-Klassensieger), der 40 Sek. vor uns. Einige Unzen sind's bereits.

WP 10 neutralisiert. Mit WP 11 beginnend wurde eine Schleife im Norden Baumholden gefahren. Diese WP's waren vorher befahrbar, meist Teer. WP 12, 9,0 km Teer, Olympiaerinnungen; enge Kurven wechselten mit Bergabgeraden, die der Drehzahlmesser nicht verkraftete, also runter vom Gas. Die trainierte Konkurrenz hamsterte nur wenige Sekunden. Wir freuten uns schon: WP 15 wieder Schotter. Wir zahlen zurück.

Start - 50 - Rechts leicht - 110 - Links scharf - 20 - Rechts scharf minus, Heck über der Böschung, Busch, verfangen!, der Ascona steigt, kippt, rollt, steht wieder auf allen Vieren, der Blechspengler hat Arbeit. Bedenkzeit, dann weiter. Der Opel-Service steht richtig. Große Mengen Klebeband werden verbraucht.

WP 17 - zum zweiten Mal die Königsetappe; eine Absperrung fehlt, der Aufschrieb stimmt nicht mehr - 90 Sekunden gefangen. Ich hätte mir in den?!

Zwangspause. Wir sind sieher oder achter laut Orientierung am Aushang. Wir fahren weiter. Die Bekanntgabe der Wertungsprüfungszeiten war übrigens "Spitze". Vor der WP 23 hingen bereits die Ergebnisse bis einschließlich WP 18, Klassen-, Gruppen- und Gesamtklassament inclusive. Der Computer lieferte ganze Arbeit. Hesse führt demnach in seiner Klasse.

Puschner nicht aufzufinden. Wieso?

WP 19 - 2,7 km Teer bergab, 9 Kehren, eine Zuschauerprüfung vor den Toren Idar-Obersteins. WP 20 - 14,0 km Teer, sehr schnell. Braun's Ascona steht am Straßenrand. 42 Kurven "voll", drei lange Geraden!

WP 22 - 4,0 km, reine Formsache vor dem Finale. Denkste! Start - Rechts voll - 2. Gang - .. kein Gas. Gaszug gerissen!!

Motorhaube auf. Expander-Seil am Gasgestänge befestigt, zum Beifahrerfenster hinein. Damit Serpentina bergauf. Noch 5 km bis zum Serviceplatz. Wir haben ja unsere Karrenz. Endlich ist ein Gaszug da; die Mechaniker arbeiten. Ich mache den Ascona wasserdicht - düstere Regenwolken ziehen auf.

100 m weiter dreht die Spitzengruppe die 3. Runde der WP 23. Der Schlussakkord dieser Veranstaltung - 4 Runden TÜP Baumholder - 92 km (neunzig zwei) - die Kaiseretappe. Es wird nicht getrödelt. Carlsson verliert einen Dämpfer. Hauck holt mächtig auf, fährt Bestzeit, braucht mehr als 64 Minuten (!). Aber es reicht im Gesamt nicht. 73 Sekunden fehlen. Zweiter.

Der Gaszug endlich drin, aber zu kurz. Nur dreiviertel Gas - und diese Berganpassagen. Es fängt an zu regnen, zu schütten. Im Wald wird's schmierig. Die Nahtstellen Beton - Sand sind tückisch. Die 3. Runde beginnt. 150 wellig - nach Kuppe Rechts leicht - 200 wellig. Wieder zwei geschnappt. Kauff lässt's fliegen. Rechts spitz zurück, schaltet - zweiter Gang bleibt unverrückbar. Hektik im Auto. Die Konkurrenz zieht weiter vorbei. Rien ne va plus! Noch 30 km WP-im zweiten Gang, Spitze 70 km/h. Aus. Wir schaffen's bis zum Ziel. Sektempfang. Endlich Abendessen.

Da sind sie ja. Puschner und Konrad, geknickt. Ausfall in der WP 2 bereits. Zwar kein Sand im Getriebe, aber Bruchstücke der Bremsleitung hält er in der Hand. Abgezwick!! Beide, eindeutig. Eine Wiese war der Notausgang. Die Frage nach den Motiven, gibt es welche? Unsere Mannschaft ist damit geplatzt. Eine Kiste Öl vom Veranstalter gab's als Trostpreis.

Lippmann's "Stelzenascona" muß weichen. Nicht erlaubte Federn. Damit sind wir Fünfte. Nicht mehr erwartetes, hart erkämpftes und glückliches Gold. Hesse wurde von Janssen noch geholt. Aber Zweiter. Demuth beherrschte die 1600. überragend, bester Gruppe-1, Neunter im Gesamt. Zweibäumer, Höhling, Richter unter den ersten Zehn im Gesamtklassament. Dazwischen Kleint/Pitz, zwar bereits 10 Minuten (!) hinter dem Sieger Carlsson, die Führung in der Deutschen Rallyemeisterschaft aber wurde wieder erobert.

Eine Veranstaltung, die von Anfang an Spaß gemacht hat und guten Motorsport bot. Ein "Spitzenlauf" ganz allgemein. Zwei Patzer gibt's noch auszubügeln: Sorgfältigere Aufschriebe mit einheitlichem Charakter und - die Ergebnisliste ist noch nicht da.

Wir holen sie '75 auf jeden Fall!

M. Rauchfuss

DSK AKTUELL DSK AKTUELL DSK AKTUELL DSK AKTUELL DSK AKTUELL

Am 20. 9. überreichte der Präsident des DSK, B. Grafenhorst im Rahmen der Rallye Bavaria dem Geschäftsführer der ONS einen von DSK-Spezialisten entwickelten schnellen Bergungs- und Notarztwagen für RALLYE-EINSÄTZE zur Benutzung innerhalb der ONS-Sicherheits-Staffel.

Dieses Fahrzeug, welches im Straßenrettungswesen ein Novum darstellt und auf der Basis OPEL-COMMODORE/Caravan GSE - ein Sonderbau der Opel-Werke aufgebaut wurde, ist mit modernsten Bergungsgeräten wie hydraulische Schere etc. sowie einer 120 Liter-Halon-Löschanlage ausgerüstet. Zusätzlich zur Besatzung - einem Lizenzfahrer mit Erster-Hilfe-Ausbildung und einem als Feuerwehrmann ausgebildeten Beifahrer - findet ein Arzt seinen Platz, dem alle erforderlichen Instrumente für die medizinische Erstversorgung Verunfallter zur Verfügung stehen.

Die Entwicklung und der Bau dieses Fahrzeugs wurde erst durch einen Mäzen ermöglicht, dem die Sicherheit im Motorsport und aus den dort gewonnenen Erfahrungen abgeleitet, auf allen Straßen, ein Herzensanliegen ist, aber ungenannt bleiben möchte.

DER KOMMENTAR

Der Gau-Mannschaftspokal wird wie sich beim dritten Lauf zeigte, nur von zwei Vereinen konsequent beschickt. Woran liegt das?

Sicher ist es für kleinere Clubs schwierig, zu jeder Veranstaltung eine Mannschaft aufzustellen. Zu diesem Fahrerproblem kommt aber noch die finanzielle Seite hinzu, denn Mannschaftsnennelder von DM 80.-- (wie in Plattling) sind wohl eindutig zu hoch, wenn man noch bedenkt, daß bei acht gestarteten Mannschaften (zus. 640.-- DM) sogar zwei Preise ausgegeben werden. Der ADAC-Gau Südbayern hat durch diesen Bewerb die Mannschaftswertung wesentlich belebt, was wiederum von den Veranstaltern schamlos ausgenützt wird. Der von den Clubs dazu erbrachte Beitrag: ein Absatz in der Ausschreibung, "tolle" Preise und Aufführung der Mannschaften in der Ergebnisliste. Die von der Rallyekommission beschlossene Mannschaftsnenngeldregelung war bisher nur beim AC-München bekannt. Der AC-Landsberg war bei der Herkomerrallye wenigstens nach entsprechendem Einspruch bereit, diese Regelung zu übernehmen. In Plattling war allerdings nichts zu machen. Die Veranstalter brauchen sich dannach nicht zu wundern, wenn starke Clubs auch etwas an ihre Finanzen denken und nur eine Mannschaft nennen.

Dieses Mannschaftsnenngeldproblem gibt es allerdings nicht nur beim Gaumannschaftspokal sondern auch im Rahmen der Deutschen Rallyemeisterschaft. Wenn ein finanzschwacher Club, wie wir, schon mit Firmenmannschaften konkurrieren muß, wäre zumindest ein Unterschied in der Nenngeldhöhe angebracht. Bei der Hessenrallye durften wir für 2 Mannschaften 200.-- DM be-rappen; bekamen für einen dritten Platz keinen Preis (der Versprochene liegt wahrscheinlich im Keller des Gau Hessen), und durften dann der Ergebnisliste entnehmen, daß wir nur den 4. Platz erreicht hatten. Wie auch bei der Rallye vorderpfalz erschien auf einmal die Mannschaft von Matter-Überrollbügel auf dem ersten Platz. In beiden Fällen war kurz vor dem Start von dieser Mannschaft nichts bekannt. Bei der Hessenrallye wurde die Nennung anscheinend erst nach der Siegerehrung "gefunden" (oder gar erst abgegeben). Wie dies dem sonst so übergenaue-n Herrn Nanz passieren konnte, fragt sich

SIMMERL

Es stimmt nicht.....

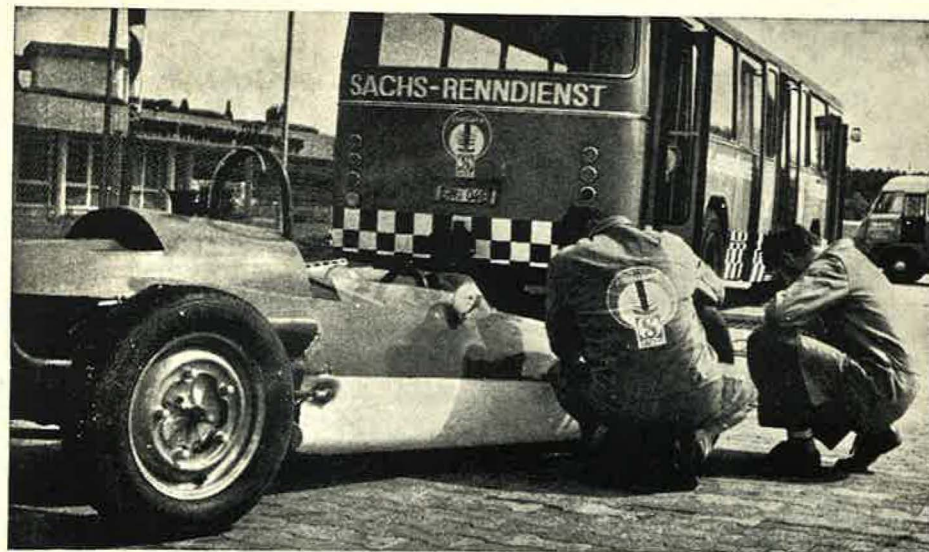
daß manche Clubmitglieder wegen dem Fußballspiel das Sommernachtsfest gemieden haben

daß große Steine etwas mit großen Kartoffeln gemeinsam haben

daß die techn. Kommissare in Niederbayern die ONS-Mit-teilungen lesen

daß einige Mitglieder beim Sommernachtsfest nicht ins Bett gingen, weil sie befürchteten herauszufallen

daß der Report so spät herauskommt, um auf die Clubzeitungen anderer Vereine antworten zu können



Mit Sachs starten. Auf Sieg setzen.

Spezial-Rennkupplungen.
Gasdruck-Stoßdämpfer (auf Wunsch speziell eingestellt).

**Zu erhalten im Sachs-Renndienstbus
- mit Sportfahrerrabatt!**

Oder schreiben Sie an:

Fichtel & Sachs AG, Abt. Renndienst,
8720 Schweinfurt.
Telefon: 09721/98 24 31.
Angebote folgen prompt.

