

Warum sind eigentlich mehr als
600.000 Kunde bei der Münchner
Stadtsparkasse?



Wir meinen, dies liegt nicht zuletzt an unserem
persönlichen Service und unserer qualifizierten
Beratung.

Daß bei uns beides stimmt, dafür sorgt ein Team
fachkundiger und freundlicher Mitarbeiter, unter-
stützt durch modernste Banktechnik.
112 x in München.

Wir sind immer für Sie da, wenn's um Service + Leistung geht!

Stadtsparkasse München 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia
report

SEPTEMBER 86



IMMER FÜR EINEN KLASSENSIEG GUT
PETER SCHÖLLER
AUF DEM GRUPPE H ALFA AM RING

SAAB

VERTRAGSHÄNDLER

Unfallinstandsetzung

Ersatzteile

Neu- und Gebrauchtwagen

AUTOHAUS AM GOETHEPLATZ

KARL BAUER

Lindwurmstraße 20-24

8000 München 2

Telefon (089) 53 46 23



SAAB 900 turbo 16



Zink-Garagen



MEISTERBETRIEB
DER
KFZ-INNUNG

Liebe "SCUDERIA REPORT" - Leser,

zuerst muß ich mich für die schlechte Qualität des letzten Reports entschuldigen. Aber man steckt eben nicht in dieser Technik, und unser Servicemann (natürlich der für den Kopieren) war auch nicht erreichbar.

Ein Thema beschäftigt mich besonders in diesen Wochen, nämlich der aktive Einsatz unserer Clubmitglieder, und das nicht nur bei den Läufen zum Clubpokal.

Wenn Sie mal die nächste Seite aufschlagen, werden Sie bemerken, daß wir an einem Wochenende vom Nürburgring verteilt über Baden-Württemberg, Österreich bis hinunter nach Italien stark vertreten waren. Fast wie in alten Zeiten.

Zwei Termine sollten Sie sich noch vormerken. Der Stammtisch im November (3. Mittwoch im Monat) entfällt, dafür findet unsere Uni statt (siehe Anzeige im Innenteil); und am 6. Dezember planen wir noch eine Rallye-Sprint-Cross-ähnliche Veranstaltung. Ich will noch nicht mehr verraten und hoffe, daß diesmal die Genehmigungsmühen uns positiv gesonnen sind.

Das wünscht sich

Ihr

Arno Naumann

1. Vorsitzender

ACHTUNG VEREINE

Wir bieten Ihnen eine große Auswahl an Zinn-
seidl, Teller und Becher mit Sofort-Gravur.

RIESENAUSWAHL

an Seidl in allen Preisklassen ab DM 10.- bei

Sofort-Gravur
- *Dekalfachgeschäft* -
Quartzuhren-Service
Schmuck - Zinn
MEISTERBETRIEB

Peter Lankes

8346 Frontenhausen, Tel. 430

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club
SCUDERIA MÜNCHEN e.V. im ADAC
an die
Geschäftsstelle Ampfingstr. 35, 8000 München 80,
Tel.: 089/40 31 34

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Axel Naumann	089/280 06 60
2. Vorsitzender	Rainer Scherer	089/ 40 31 34
Sportleiter	Hildegard Verlaan	089/ 65 81 08
Schatzmeister	Wolfgang Bartsch	089/ 87 43 77
Beisitzer	Herbert Göpfert	08131/ 47 52

CLUBABEND: Jeden ersten Mittwoch im Monat in der
Gaststätte "FLORIANSECK", Pullacher Platz 6, 8000
München 70, Tel.: 089/723 72 00. (Nähe Tierpark)
Beginn: 20.00 Uhr

Gut bürgerliche Küche - Parkplätze vorhanden

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH
WILLKOMMEN

SPORTFAHRERSTAMMTISCH: Jeden dritten Mittwoch im
Monat ab 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und
passiven Mitglieder und Freunde der SCUDERIA MÜNCHEN
in der Clubgaststätte "FLORIANSECK" zu einem ge-
mütlichen Ratsch.

SCUDERIA REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen
Berichte, die mit einem Namen oder den Initialen des
Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbe-
dingt die Meinung der SCUDERIA MÜNCHEN oder des
SCUDERIA REPORTS dar; sondern nur die des Verfassers.

TERMIN KALENDER

was ist,

11.10.	RALLYE 200 BAYER. WALD
11./12.10.	OBERJOCHRENNEN HINDELANG DBM
19.10.	AUTO-CROSS AMMERSEE DIESSEN
14.-26.10.	3-STÄDTE-RALLYE DRM
08.11.	RALLYE 200 BAYER. RIGI
19.11.	ORIENTIERUNGSFAHRT SCUDERIA MÜNCHEN

was war,

<u>BILSTEIN-CUP NÜRBURGRING</u>		30.08.86
Schöllner P./(Kuppi)	Alfa	1. Kl.
Göpfert H./(Debatin)	Polo	3. Kl.
<u>ALPEN-TROPHÄE SALZBURGRING</u>		30./31.08.86
Krisam M. sen.	R5 Turbo 1	1. Kl.
Öppinger Erich	BMW	3. Kl.
<u>STEIERMARK RALLYE ÖSTERREICH</u>		30./31.08.86
(Stock)/Scherer R.	VW Golf	3. Kl. 8. Ges.
Naumann A./(Conrad)	Escort RS	2. Kl.
<u>RALLYE BADEN-WÜRTTEMBERG</u>		30./31.08.86
(Demuth)/Fellinger Ch.	Mercedes	ausgef.
<u>7. RALLYE PIANCAVALLO ITALIEN</u>		28.-31.08.86
Greubel R./(Hohler)	Peugeot 205 GTi	2. Kl.
<u>RALLYE 200 AC DEGGENDORF</u>		13.09.86
Bartsch W./(Bartsch G.)	Opel Manta	ausgef.
<u>RALLYE KÄRNTEN ÖSTERREICH</u>		20.09.86
(Stock)/Scherer R.	VW Golf	1. Kl. 5. Ges.
<u>RUNDSTRECKENRENNEN NÜRBURGRING</u>		27.09.86
(Debatin)/Göpfer H.	Polo	7. Kl.

7. LAUF ZUM CLUBPOKAL 1986

OKTOBERFESTSLALOM DER SCUDERIA MÜNCHEN AM 28.09.1986

Der geringe Andrang von bereitwilligen Startern am Vormittag bereitete uns etwas Kopfzerbrechen, ob wir denn unsere 65 Starter, die wir zur Unkostendeckung benötigten, erreichen würden.

Entweder waren viele müde vom Oktoberfest, oder es gab bei Muttern zuhause noch einen feinen Braten; jedenfalls kam der Ansturm so ab 14.30 Uhr. Am Ende durften wir uns über 74 Starter freuen. Die Siegerehrung fand dann im Dunkeln (mit Taschenlampe) statt.

Die Gesamtwertung ging an Hans Litzba auf einem höllisch gehenden Opel Kadett-City-2i - Gruppe H, der den 2. im Gesamt sage und schreibe 5 sec. abnahm.

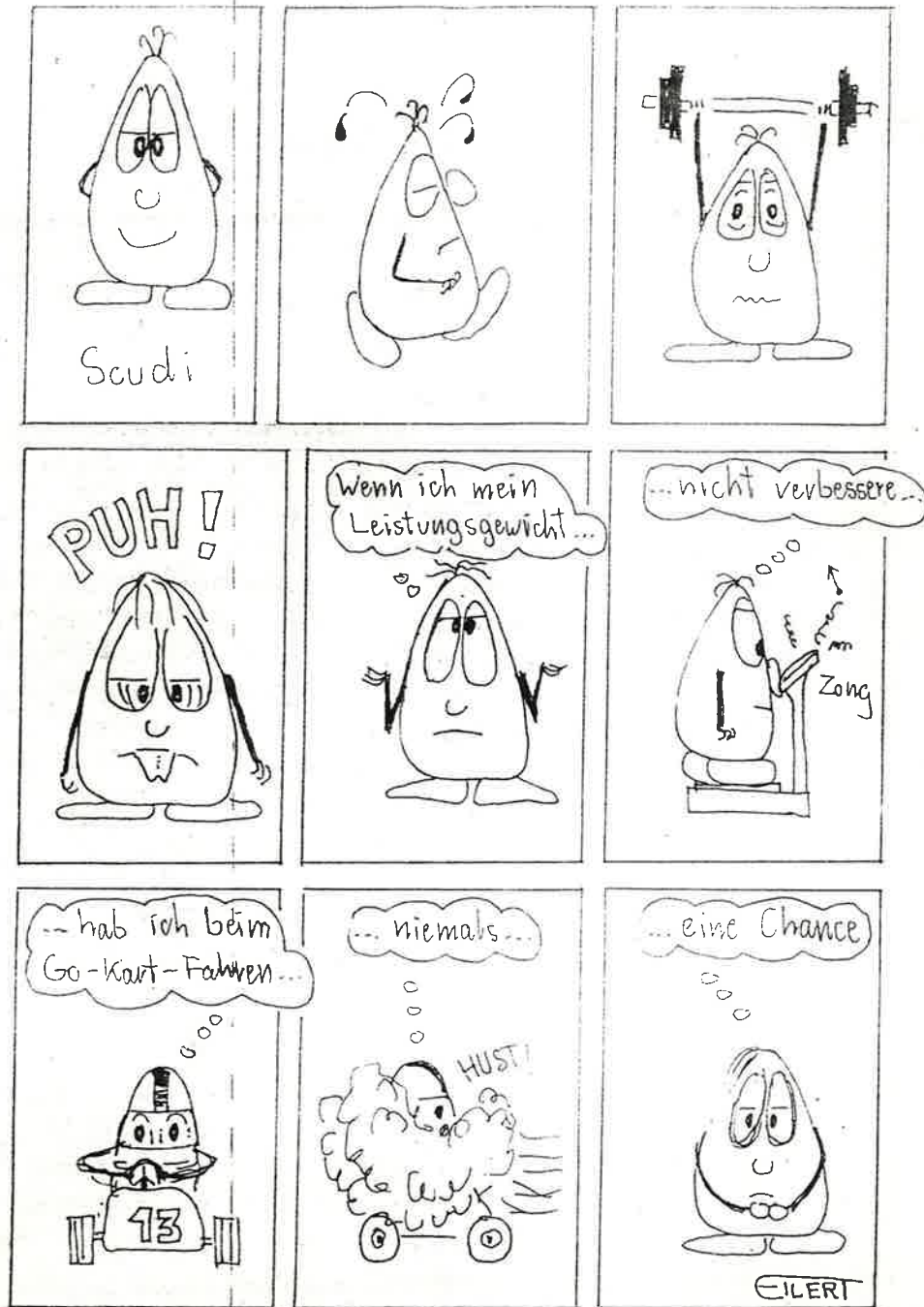
Auch im Clubpokal wurde so einiges durcheindergewirbelt, und es gibt schön die ersten Verlierer, obwohl der 6. Lauf (siehe weiter hinten) noch andere vorne sah (1. Fellingner, 2. Scherer). Wer jetzt hochrechnet, wird bemerken, daß es nur noch eine Viererbande ist, die Chancen auf den Gewinn des Clubpokals 1986 hat, wobei Fritz Gerold sich natürlich genüßlich zurücklehnen kann. Er hat für mich die beste Ausgangsposition, denn die anderen müssen kommen

1. KRISAM M. jr.	R5 Turbo 1	2.33.70
2. KRISAM . sen.	R5 Turbo 1	2.34.01
3. GEROLD Fritz	Renault Alpine	2.37.61
4. WURMSEHER Franz	Renault Alpine	2.38.05
5. NAUMANN Axel	Ford Escort	2.39.34
6. FELLINGER Christian	R5 Alpine	2.40.47
7. ELBERSKIRCH Jürgen	Ford Escort	2.40.48
8. NAUMANN Ralph	Ford Escort	2.42.41
9. KAUFHOLD Jürgen	Austin Rover	2.47.71
10. GÖPFERT Herbert	Mercedes Benz	2.52.15
11. WENZ Herbert	BMW 324d	2.56.59
12. GÖPFERT Renate	Mercedes Benz	2.58.65

STAND DES CLUBPOKALS 1986

NAME	STADTRUNDFAHRT 11.04.1986	SLALOM MÜNCHEN 01.05.1986	GLEICHM.-PRÜF. 01.06.1986	GESCH.-TURNIER 01.06.1986	GAUDIFAHRT 26.07.1986	KART-RENNEN 03.09.1986	OKT.-SLALOM 28.09.1986	ZUSATZPUNKTE	GESAMTPUNKTE
1. GEROLD F.	22	23	25	(15)	23	(15)	23	7	123
2. KRISAM M.j.	21	25	(19)	19	(17)	22	25	7	119
KRISAM M.s.	23	24	21	(18)	20	(14)	24	7	119
4. FELLINGER	25	(20)	23	21	-	21	20	6	116
5. SCHERER	-	22	25	17	25	20	(3)	6	115
6. ELBERSKIRCH	23	(18)	19	25	20	(8)	19	7	113
7. NAUMANN R.	16	(3)	(15)	22	22	24	18	7	109
8. NAUMANN A.	-	21	14	24	22	(9)	21	6	108
REITER W.	24	-	17	23	21	18	-	5	108
10. WURMSEHER	22	19	-	-	-	25	22	4	92
11. EILERT B.	24	-	17	23	21	-	-	4	90
12. GÖPFERT R.	19	16	-	-	15	13	14	5	82
13. FELDMEIER	18	17	23	-	-	11	-	4	73
GÖPFERT H.	19	-	-	-	15	19	16	4	73
15. NAUMANN S.	-	-	16	16	22	10	-	4	68
16. WIMMER H.	20	-	-	-	18	23	-	3	64
17. KOLB W.	25	-	-	-	24	-	-	2	51
18. WENZ H.	-	-	-	-	19	-	15	2	36
KAUFHOLD J.	17	-	-	-	-	-	17	2	36
20. BARTSCH W.	15	-	-	-	16	-	-	2	33
21. GANDLGRUBER	17	-	-	-	-	12	-	2	31
22. GEIER H.	-	-	-	-	25	-	-	1	26
23. ANSPANN	18	-	-	-	-	-	-	1	19
24. KASTENBERGER	-	-	-	-	-	17	-	1	18
25. COLNAR	16	-	-	-	-	-	-	1	17
STERR K.	-	-	-	-	-	16	-	1	17
27. KLEISINGER	15	-	-	-	-	-	-	1	16
28. VERLAAN H.	14	-	-	-	-	-	-	1	15

ALPENTROPHÄE SALZBURGRING
(MÜNCHNER STADTMEISTERSCHAFT)



So könnte das Prädikat lauten; aber es wurde auch noch anderer hochkarätiger Motorsport geboten. Schade war nur, daß diese wohlorganisierte Veranstaltung unter der Leitung der Mitglieder von der RG Rosenheim fast ohne Zuschauer ablaufen mußte.

Eine Vorentscheidung fiel in der Internationalen Rennwagen-Meisterschaft, eine der heiß-umkämpften Serien in Europa; der Däne Kris Nissen, Probefahrer demnächst bei Zakspeed, brauchte nur zu punkten um Formel 3-Meister zu sein. Hierzu genügte ihm dann ein 2. Platz hinter dem Schweizer Kaufmann. Die Vizemeisterschaft entscheidet sich erst am Nürburgring beim Finale. (Endstand: Nissen vor Kaufmann nach dem letzten Lauf. Anmerkung der Redaktion)

Finalläufe gab es in der Formel Ford 2000 und der Formel Ford 1600. Bei den 2.000er gab es den erwarteten Sieg des Engländers Dave Coyne auf seiner Neukonstruktion aus Amerika, einem Swift. Hierzu steht eine Verhandlung noch an, weil Coyne beim Nordsee-Cup in Zandvoort am Vorstart angeschoben worden sei. Eventuell verliert er die Meisterkrone an Frank Biela, der das ganze Jahr im Schatten von Dave, einem rot-blonden Gaudiburschen, stehen mußte. Härter natürlich und, wie befürchtet, mit einem Knall endete der letzte Lauf für die kleinen Ford-Hummeln. Auch hier ein beinhardter Kampf übers ganze Jahr zwischen dem sympathischen Lechner-Schüler Michael Bartels und dem Draufgänger Marc Hessel, der nicht erst in Mainz-Finthen durch die Schlägerei mit Gerhard und Vater Ungar auffiel. Nutznießer beider Streithähne hätte in Salzburg Ellen Lohr, die Dritte von Zandvoort, sein können. Aber nach dem unvermeidlichen Dreher der beiden Spitzenreiter, wobei M. Hessel im Sand stecken blieb, erschreckte die tapfere

Ellen wahrscheinlich zu sehr, als Michael Bartels nach der Kollision mit Hessel in der letzten Kurve auf dem geteerten Bergungsweg herangebraust kam und ihr noch den Siegerkranz auf den letzten Metern entriß. Über den Meister entscheidet aber auch hier Protest und Berufung.

Bei den Cup-Polos ging es gleich in der 5. Runde so hoch her, daß wegen Schrott der Führenden im Memphis-Eck, das keines mehr ist, abgebrochen werden mußte.

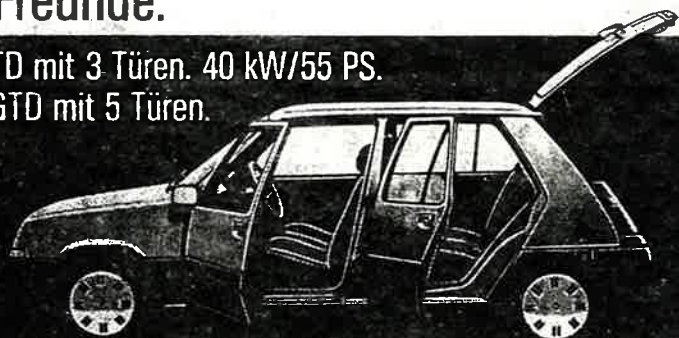
Das Gruppe H-Rennen, in dem ich mich mit meinem Gruppe B-Renault tummeln durfte, wurde im Gesamten eine sichere Beute von Hans Hohnburger auf dem Ex-Gruppe 5 M1 von H.J. Stuck in Saugversion, nach sauberer Fahrt, in der er den Mannhalter M1 reibungslos niederhielt. Bis 2000 l ging der Sieg nach Österreich, und Platz 3 an Erich Öppinger. Die Hobby-Caracciolas aus München sorgten noch ein wenig für Kaltverformungen. Ansonsten hatte ich genügend zu tun, der Meute bei den fälligen Überrundungen aus dem Weg zu kommen, um bei der Siegerehrung dann um so erstauntere Gesichter sehen zu können.

Martin Krisam

Das aktuelle Freundschafts-Angebot für Diesel-Freunde.

Neu: Renault 5 TD mit 3 Türen. 40 kW/55 PS.

Neu: Renault 5 GTD mit 5 Türen.
40 kW/55 PS.



Renault 5. Der Kleine Freund.

Der Renault 5 TD mit 3 Türen. Der Renault GTD mit 5 Türen. 1.595 cm³-Motor mit 40 kW/55 PS. 5-Gang-Getriebe. Ein ausgesprochen sparsamer und umweltfreundlicher Kleiner Freund: nur 3,9 l bei 90 km/h, 5,7 l bei 120 km/h und in der Stadt (nach DIN). Diese Freundschaft zahlt sich aus für Sie.

Fragen Sie nach günstigen Finanzierungs- und Leasingangeboten der Renault Credit Bank.

RENAULT-Vertretung
ho. Wimmer
Limesstraße 106 · München-Neubiberg
Telefon (089) 87 69 26

RALLYE BADEN-WÜRTTEMBERG

Zu o.g. war ich wieder an der Reihe dem Harald Demuth im Daimler die Noten vorzulesen.

Bei der Deutschland-Rallye mußte ich ja das Junior-Team betreuen und machte den Beifahrersitz für die Steffi Schwedt frei.

Die Württemberg-Rallye ist eine Coproduktion der bekannten Reichsstadt Rallye Esslingen und der Rallye Schloß Heidelberg. Somit war die Streckenführung klar, am Freitag nur Truppenübungsplatz Münsingen und am Samstag Walldürn und öffentliche WPs nördlich Heilbronn. Unser Start war bis drei Tage vor der Rallye fraglich, da sich Harald beim Lauftraining die Bänder im rechten Sprunggelenk überdehnt hatte und unter starken Schmerzen litt. Durch Stützstrumpf und Salben war jedoch das Gasgeben und Bremsen möglich. Die Rallye zählt zur Schweizer-Meisterschaft, und somit hatten wir mit Startnummer 2 einen Sport Quattro vor und 3 Lancia rally 037 hinter uns. Doch die Eidgenossen sind des Schotterfahrens nicht so mächtig, daß uns die Stratnummer 3 in Münsingen auch auf 26 km nicht überholte. Wir hatten mit und in unserem Daimler mächtig Spaß, da wir endlich über ein Kurvengetriebe verfügten. Am Schluß des ersten Tages lagen wir am 5. Platz Gesamt fast 2 min. vor Damminger, dem 2. der Gruppe A.

Die Samstagsprüfungen waren bis auf die Übungsplätze Walldürn und Keilsheim Asphaltprüfungen mit zu langen und somit gefährlichen Passagen, die dem heutigen Stand von Sonderprüfungen nicht mehr entsprachen. In Walldürn war eine Passage, die im Gebetbuch mit 150 ü L 4 bis wird 3 bis Busch E L 2 abnotiert war. Als ich mit dem Lesen fertig war, genoß ich den 400 m langen Drift vor ca. 500 Zuschauern und Haralds Bemerkung auf der nächsten 300 m Geraden: "Davon reden's noch die nächsten zwei Tage". Kurzum es machte diesmal richtig

Spaß, das Auto war o.k., wir waren lustig und locker bis eben in der letzten WP 3 km vor dem Ziel das Aus in Form eines Elektronikdefektes kam. That's rally. Dritta wär'ma g'wordn, weil der Exskifahrer Roux durch Kupplungsdefekt viel Zeit verlor, und Balmer (beide Lancia) ausfiel. Die Gruppe A hätten wir mit über 2 min. vor Damminger gewonnen. Doch vom Wenn und Aber hat man nichts - Ausfall ist Ausfall. Schön war's Rallyefahren heuer für mich.

Christian Fellingner

GASTSTÄTTE

Florianseck

Gutbürgerliche, bayrische Küche.

WILDSPEZIALITÄTEN

GEPFLEGTE BIERE VOM FAB UND GUTE WEINE

Gepflegtes Gastzimmer

Schönes Nebenzimmer für Familienfeiern etc.

Vollautomatische Kegelbahnen

Pullacher Platz 6 (Greinerberg-Thalkirchnerstr.) Tel.: 723 7200

Rally Piancavallo

Trotto Città di Pordenone 22-23 agosto 1966
Azienda Soggiorno Piancavallo Collina Livenza

Viel hatte ich schon gehört von den Rallyes in Italien. Ich erinnere mich gut, wie ich vor etwa 10 Jahren an Scuderia-Clubabenden gebannt den aufregenden Erzählungen der damalig Aktiven lauschte. Wundersame Dinge wurden da berichtet von unglaublich schnellen, todesmutigen Piloten, die Helden gleich sich über die verschlungenen Asphaltbänder schmaler Bergstraßen schossen und den hubraumstarken Ausländern zeigten, wo der Giovanni den Most holt.

Jetzt war ich selbst einmal dort. Die Piancavallo habe ich mir ausgesucht, weil ich die Gegend ein wenig kannte, Beinahe-Freunde dort habe, mein Service-Team-Chef perfekt italienisch spricht und weil der Name so schön klangvoll ist.

Mit meinem Gruppe-N-Peugeot 205 GTI startete ich wieder einmal in der Gruppe A, denn von einem generösen Würzburger Sponsor bekam ich ein passables Reifenkontingent - allerdings leider nur auf den nicht-serienmäßigen 13 Zoll-Feigen. Das Transportproblem bestand aber: Das Rallye-Auto fuhr auf eigener Achse hin, dazu zwei Service-Wagen mit je zwei Mann.

Das Risiko wg. demolierten Wagens Germania so bald nicht wieder zu sehen schwebte sowieso - wie immer bei meinen Einsätzen - im wolkenverhangenen Himmel.

Am Tag des Starts wußte keiner so recht, welche Reifen wohl die idealen wären. In Piancavallo in 1500 Metern Höhe goß es vormittags, dann ließ der Regen nach, es hellte auf und dann regnete es erneut. Keiner konnte voraussagen, wie das Wetter 40 km weiter auf der WP 1 sein würde. Dann trocknete es endgültig ab und eine Stunde vor dem Start schüttete aus allen Kannen.

Wir ließen die Regenreifen drauf und das war optimal. Fünf Prüfungen an jenem Donnerstag, alles klatschnaß, und der Mythos der draufgängerischen Ascarì-Kamikazes schwand schnell. In meiner Klasse bis 1600 cm³ der Gruppe A traute sich offensichtlich keiner so recht, in den Grenzbereich vorzustößen. Am Abend waren wir jedenfalls Dritte.

Am zweiten Rallyetag folgten 14 Asphalt-Prüfungen und immer noch hielt sich die Konkurrenz dezent zurück. Das Wetter spielte weiterhin verrückt und von pfurztrockenem Asphalt bis zu Überschwemmter Fahrbahn und sogar Schnee (!) war alles in buntestem Durcheinander geboten. Wir entschieden uns fast immer richtig, und aus Zeitmangel gab es auch kuriose Reifenspiele: Entweder gab es vier mal Regenreifen TB 20 oder aber Slicks: bei Feuchte vorne SB 10, hinten SB 20; bei Trockenheit vorne SB 20, hinten die SB 10; und als die Zeit nicht reichte hatten wir plötzlich vorne Regenreifen und hinten Slicks drauf - und das war eine gar nicht schlechte Mischung, die ich mit Sicherheit zu gegebener Zeit wiederholen werde.

Nach der Abschluß-WP des Freitagstages lagen wir jedenfalls auf Platz zwei und hatten auf den Dritten, einem Golf GTI, 4'22" Vorsprung.

Jetzt war die Frage: Würde dieser Abstand reichen, um trotz schonender Fahrweise auf dem zum Teil unzumutbaren Schotter- und Fels-Wegen den Platz zu halten ?

In der ersten Schotter-WP klinkte sich das Schaltgestänge an einem Gelenk aus, und wir fuhren die Prüfung im zweiten Gang zu Ende. Nach der Reparatur kassierten wir prompt 4 ZK-Minuten, was 120 Sekunden bedeutete. Auf meiner Horror-WP in den Bergen fuhr ich langsam, schlich, schonte, streichelte mein armes Auto 15 km lang. Natürlich ließ der Herr Golf-Fahrer die Sau raus und brummte uns sage und schreibe 2'18" auf. Da war mir klar: Den zweiten Platz könnte ich nicht halten, ohne mein Auto zu opfern, denn die Schotter-Schleife mit 6 WP wurde ein zweites mal gefahren und natürlich auch meine Alptraum-WP.

Im Schotter der friulanischen Ebene gings ganz hurtig dahin, und wirklich abertausende von Zuschauern tobten wie verrückt. Und als ich meinen lieben, braven, treuen 205 durch jene Steinwüste ein zweites mal getragen hatte, waren wir im Ziel der 7. Rally Piancavallo, hatten 890 km hinter uns mit 225 km Asphalt-WP und exakt 100 km "Schotter" und - - lagen auf Platz 2 in unserer Klasse, denn jener Golf ward nie wieder gesehen.

Platz 11 in der Gruppe A und 24. im Gesamt sind eine schöne Ausbeute für mich. Die Heimfahrt im Rallye-Auto genoß ich.

Ein wenig enttäuscht war ich dennoch: Sooo Kamikaze-like fahren die Azzurris nun auch nicht, im Regen sind sie überhaupt nicht mutig und auf schnellem Schotter eher vorsichtig.

Aus Erfahrung kann ich vergleichend sagen: In Frankreich wird härter gefahren, die WP in den Seealpen oder den Cevennen sind enger, gewundener und vom Belag her wesentlich hopflriger. Die Fahrer scheinen eher Asphalt-Spezialisten zu sein.

Dennoch: Die Rally Piancavallo ist empfehlenswert und fantastisch organisiert. Landschaft und Zuschauerinteresse bauen jeden Fahrer auf.

Essen und trinken sind preiswert und hervorragend. Was will man mehr ?

Rainer Greubel

Renn - und Rallye - Videoproduktionen

Sachs Winter Rallye	40.-
Rallye Kohle & Stahl	40.-
Rallye Vorderpfalz	40.-
Jänner Rallye	40.-
Auto Cross Main Soessart	30.-
Motorradrennen Giebelstadt	30.-
Sachs Rallye Franken	40.-
Rallye des Garrigues, Frankreich	40.-

Preise in DM für VHS und Beta, Video
2000 DM 10.-mehr (lange, teure Kass.!))

Auf Wunsch: mehrere Filme auf einer
Kassette spart DM 10.-pro Film; z.B.
Sachs Winter und Kohle und Stahl DM 80.-

Da dies Sonderangebot für Scuderianer ist,
bitte bei Bestellung deutlich vermerken !

Preise inkl. Porto, Verpackung, MwSt.
Bei NN-Bestellung + DM 7.-

Bitte unbedingt Video-System angeben.

Bestelladresse: PR Verlag Greubel,
Ulrichstr.5, 8700 Würzburg.

Telefonservice Tag&Nacht: Anrufbeantworter
0931 / 77.9 22.

Rallye Piancavallo:

KAMPF UM DIE FÜHRUNG IM MITROPA-CUP WIRD HÄRTER

Armin Schwarz schließt zu Mathias Moosleitner auf

Bei der Rallye Piancavallo vom 28. bis 31. August, einem EM-Lauf Faktor 2, konnte Armin Schwarz, Co Hans-Joachim Hösch, Oberreichenbach/Herzogenaurach, Audi 80 Quattro, durch das bessere Streichresultat bis auf einen Punkt an Mitropa-Cup-Leader Mathias Moosleitner aus Surheim auf Opel Manta 400 heranrücken. Insgesamt kamen von 75 Startern 32 ins Ziel. Mit über 4 Minuten Vorsprung gewannen die Einheimischen Zanussi/Amati auf Peugeot 205 Turbo 16 vor ihren Landsleuten Cerrato/Cerri, Lancia Delta S4.

Die Piancavallo in der Region Friaul über 897 Kilometer, davon 314 Kilometer Wertungsprüfungen, erwies sich als Superrallye mit extremen Wetterbedingungen - Regen, Nebel, Sonne wechselten sich ab. Spezielle Fan-Infos durch Plakate an den Anzeigetafeln in allen Orten, dazu 500 Polizisten, sorgen für ein hohes Maß an Zuschauersicherheit. Das Starterfeld präsentierte sich in einer Qualität, wie sie für einen DM-Lauf nur zu wünschen wäre: 6 Lancia Rally 037 traten z.B. an, 3 Peugeot 205 Turbo 16, 1 Lancia Delta S4.

Mathias Moosleitner, Co Margit Tüchler, fuhr eine taktisch kluge Rallye, hatte keinerlei Probleme, mußte aber in der sehr stark besetzten Gruppe B hart kämpfen, um 5. in der Gruppe und guter 7. im Gesamt zu werden. Schwarz hingegen wurde durch einen Getriebedefekt, der seinen Quattro am 2. Tage auf Hinterradantrieb reduzierte, auf den 19. Platz zurückgeworfen. Trotzdem konnte er sich noch auf den 4. Gruppen- und 9. Gesamtrang vorkämpfen.

Da der im Mitropa-Cup an 3. Stelle liegende Ralf Richter aus Rauenstein, Opel Ascona, nach der Budapest Rallye erneut ausfiel, deutet alles darauf hin, daß wie im Vorjahr erst der letzte Mitropa-Cup-Lauf, die ADAC-3-Städte-Rallye vom 24. bis 26. Oktober, die endgültige Entscheidung bringen wird. Für Moosleitner und Schwarz, der den Challenge-Cup, die Gruppe-A-Wertung des Mitropa-Cups, jetzt schon in der Tasche hat, geht es um den Sieg im Mitropa-Cup.

Ebenso hart umkämpft ist Platz 3: Die beiden Tschechoslowaken Jiri Urban und Pavel Sofr, beide Skoda 130 LR, wurden jetzt 1. und 2. in ihrer Klasse. Sofr rückte dadurch auf Platz 5 im Mitropa-Cup-Klassement und ist mit Ivo Polasek und Ralf Richter heißester Anwärter auf den 3. Rang.

Nächster Lauf zum Mitropa-Cup ist die Rallye Citta di Bassano (Italien) vom 12. bis 14. September.

Mitropa-Cup-Zwischenstand nach 7 Läufen

1. Moosleitner	D	Opel Manta 400	Gr. B	183 Punkte
2. Schwarz	D	Audi 80 Quattro	Gr. A	182 "
3. Richter	D	Opel Ascona 400	Gr. B	110 "
4. Polasek	CS	Skoda 130 LR	Gr. B	101 "
5. Sofr	CS	Skoda 130 LR	Gr. B	91 "

TOP (P) oder HOPP?

INTERNATIONALE STEIERMARK RALLYE 1986

oder:

Was die Steirischen Buam unter "Österreichische Top Rallye" verstehen:

Eigentlich sind wir ja nur hingefahren, weil Axels Weib & Co (pilotin) im letzten Jahr kurz vor dem Start vom bösen Weisheitszahn heimgesucht wurde. Weshalb zwar reichhaltig Schriebe existierten, aber noch keinerlei Wettbewerbserfahrung. Und sowas macht natürlich unheimlich an, insbesondere wenn man sein Sportgerät fast ein ganzes Jahr nicht mehr benutzt hat.

Schon tagelang schraubte die komplette Firma NAUMANN-TUNING am Escort umananda, um ihn mühsam aus dem Winterschlaf zu erwecken. Als besonders hartnäckig erwies sich dabei der Anlasser - aber schließlich bewegte sich das Auto doch aus eigener Kraft (ohne Kraiburger Textilhilfe!) auf den Hänger; und wir gelangten frisch und tatendurstig 2 Tage vor Wettbewerbsbeginn ins Gesäuse (So heißt diese Gegend um Admont wirklich).

Durch die bereits vorhandenen Schriebe wurde das Training zu einer lockeren Freizeitbeschäftigung zwischen den Mahlzeiten und den roten Spritzen. - Selbst ein totales Blackout der Bordstromversorgung in der ersten Trainingsnacht (Spätfolge der Anlassertunerei) störte nicht unsere Heiterkeit. - Sowas repariere ich locker zwischen Zähneputzen und Frühstück.

Übrigens, der Weg zu unserem Hotel (einsames Haus mitten im Wald) beinhaltete eine zweimal zu befahrende WP, dies sollte sich noch als recht wichtig herausstellen.

In unserer Klasse (bis 2 l Gruppe 1 - 4, entsprechend unserer Gruppe H) tummelten sich 3 Escorten, darunter der wirklich heiße vom Sewi Hopper, 2 Kadetten und ein 02er BMW. Daß unter den 84 Startern 20 Deutsche waren - darunter zahlreiche Hessen und sogar Kölner, zeigt recht deutlich, wie es um die Rallyeveranstaltungen bei uns steht.

Aaaaaber! Wenn das so weitergeht, (und wenn die steirische Veranstaltungsphilosophie österreichisches Allgemeingut werden sollte), sieht die Zukunft des Rallyesportes auch bei unseren alpenländischen Brüdern finster aus: "Österreichische Schlamperei" ist in diesem Fall keine Pauschaldiffamierung einer ehrenwerten Nation sondern zarte Umschreibung von Organisation, Streckenführung und Charakter zahlreicher Wertungsprüfungen. Da wurden ZK's eine Stunde zu spät bestellt, eine DK; die einen weiten Umweg kontrollieren sollte, war überhaupt nicht vorhanden. - Die Streckenführung war teilweise so genial, daß stundenlang das gesamte Rallyefeld samt Service auf einer stark befahrenen, engen Bundesstraße hin und her gejagt wurde; ein Frontalzusammenstoß war die zwangsläufige Folge. - Die Wertungsprüfungen waren fast zur Hälfte wahre Mickimausrouten so um die 2 Kilometer lang; da bedeuteten 2 Sekunden teilweise 10 Plätze im Gesamtklassement.

Und schließlich war unser Erfolg genau so diffus wie die ganze Veranstaltung: Lichtprobleme bei den Nachtprüfungen und ein Dreher auf einer der wenigen selektiven Prüfungen "Gams" brachten uns unterschiedliche Plazierungen. Schließlich lagen wir nach der vorletzten Prüfung an 4. Stelle in der Klasse, was uns veranlaßte aufzuladen und heimzufahren. Erstaunt erfuhren wir dann am nächsten Tag von unseren Clubfreunden Stock und Scherer (die trotz Rolle seitwärts 8. und als beste Ausländer Gewinner von einer Woche Urlaub im Gesäuse wurden), daß wir 2. in der Klasse wurden, weil 1. der Sewi Hopper sein Auto aus dem Parc ferme entfernt und wir 2. auf der letzten WP noch einmal richtig schnell waren (das war die zum Hotel!)

Reiner Conrad

6. LAUF ZUM CLUBPOKAL 1986

KART-RENNEN IN GARCHING (5 RUNDEN) AM 03.09.1986

Dieser Spaß sollte auf jeden Fall eine Wiederholung finden, war der Tenor aller Teilnehmer.

23 Starter konnten wir für unser 1. internes Kart-Rennen auf der Garchingerbahn verbuchen. Wie hart gefightet wurde, entnimmt man den geringen Zeitunterschieden. Und hier hat sich sofort gezeigt, wer vorne ist. Diejenigen, die ihr Idealgewicht mitbrachten und keine überflüssigen Pfunde auf der Geraden in Trab bringen mußten, hatten die Nase vorne.

PKT.	PL.	NAME	ZEIT	PKT.	PL.	NAME	ZEIT
25	1.	WURMSEHER	6.16.37	14	13.	KRISAM sen.	6.29.76
24	2.	NAUMANN R.	6.16.81	13	14.	GÖPFERT R.	6.34.51
23	3.	WIMMER H.	6.17.21	12	15.	GANDLGRUBER	6.39.58
22	4.	KRISAM jr.	6.18.28	11	16.	FELDMEIER G.	6.42.94
21	5.	FELLINGER	6.18.47	10	17.	NAUMANN S.	6.48.16
20	6.	SCHERER R.	6.20.67	9	18.	NAUMANN A.	6.48.30
19	7.	GÖPFERT sen.	6.20.80		19.	HERZOG Ch.	6.58.12
18	8.	REITER	6.20.85	8	20.	ELBERSKIRCH J.	7.02.50
17	9.	KASTENBERGER	6.21.28		21.	GEROLD B.	7.33.07
16	10.	STERR K.	6.21.65		22.	DENNINGER J.	8.03.18
15	11.	GEROLD F.	6.22.50		23.	NAUMANN S.	8.04.71
	12.	GÖPFERT R.	6.25.37				

SCHNELLSTE RUNDEN

GÖPFERT ROBERT	1.01.74
WURMSEHER FRANZ	1.01.97
KRISAM MARTIN jr.	1.02.00
FELLINGER CHRISTIAN	1.02.11
REITER WERNER	1.02.16
WIMMER HANS	1.02.17
NAUMANN RALPH	1.02.19

Eigentlich hätte dieser Bericht 2 Überschriften verdient, nämlich: "Viel Wind um wenig" oder "Budapest ist eine Reise wert". Zu meiner Schande muß ich gestehen, daß ich als ehemaliger Aktiver und nunmehr aktiver Zuschauer bis dato noch keinen Grand Prix gesehen habe. Eines kann ich jetzt schon vorwegnehmen, nach unserem Budapest-Abenteuer muß ich feststellen, ich habe bisher nichts versäumt. Aber immer der Reihe nach.

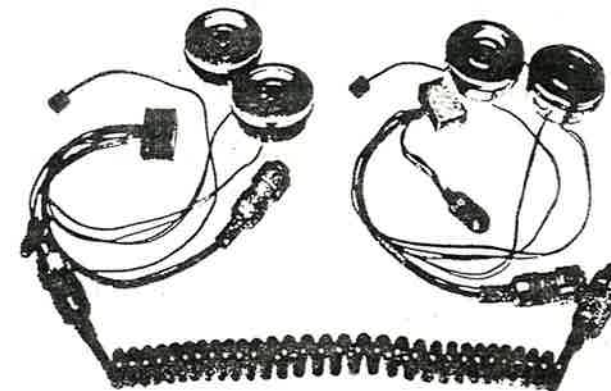
Aufgrund des großen Pressespektakels um diesen 1. Ostblock Grand Prix ließ der Schreiber schon frühzeitig seine Verbindungen nach Budapest spielen. Ein Geschäftsfreund wurde beauftragt für Freunde und Bekannte, die ebenfalls an diesem Ereignis teilhaben wollten, Karten zu besorgen und Zimmer zu reservieren. Unserem ungarischen Freund gelang es dann auch mit viel Mühe im Vorverkauf 4 Karten und entsprechende Privatzimmer zu beschaffen. In München waren nämlich offizielle Karten bei Reisebüros nur in Verbindung mit sündhaft teuren Flug- und Hotel- bzw. Bus- und Hotelarrangements erhältlich. Also lange Rede kurzer Sinn. Freitag mittag Abfahrt nach Budapest. An der Grenze zu Ungarn für häufigere Ostblockreisende die erste positive Überraschung. Abfertigung in 10 min. ohne irgendwelche größeren Kontrollen. Bei zügiger Fahrweise haben wir die Fahrt nach Budapest in 8 Stunden hinter uns gebracht. Nicht nur die Grand Prix-Strecke wurde in Rekordzeit fertiggestellt. Zu diesem sportlichen Großereignis hatte sich auch Budapest prächtig herausgeputzt. Nach einem ausführlichen Stadtbummel am Samstag vormittag schickten wir unsere Frauen zum Kaffeetrinken in die Altstadt, und wir Männer begaben uns, in der Hoffnung auf spannende Rahmenrennen, so gegen 13.00 Uhr auf den Weg zur Grand Prix-Strecke. Die Karten für Samstag hatten schließlich 300 Forint gekostet, und man wollte ja was sehen für sein Geld. Am Parkplatz der Grand Prix-Strecke angekommen, wurden wir etwas stutzig,

denn aus Richtung Grand Prix-Strecke strömten tausende Motorsport-Fans zu ihren Fahrzeugen bzw. Bussen. Wie der bekannte Autobahnfalschfahrer, der sich über die vielen ihm Entgegenkommenden "Falschfahrer" wundert, ließen wir uns nicht beirren und machten uns auf den ca. 1,5 km langen Fußmarsch vom Parkplatz zur Grand Prix-Strecke. Wir hätten uns den Weg wirklich sparen können, denn die Sache war längst gelaufen. Sie werden es nicht glauben - liebe Leser, aber es ist wahr, am Samstag fand lediglich von 12.00 - 14.00 Uhr Formel 1-Training statt und sonst nichts. Lediglich unser Freund Rainer Scherer hätte seine helle Freude gehabt, denn für 16.00 Uhr war noch ein Marathon-Lauf auf der Grand Prix-Strecke angesetzt. Dies war also das erste negative Erlebnis in Budapest.

Für unsere Enttäuschung wurden wir doch am Abend reichlich entschädigt. Freunde kulinarischer Genüsse kommen in dieser Stadt wirklich voll auf ihre Kosten. Für umgerechnet 20.00 DM pro Person kann man sich in Budapest in entsprechenden Lokalen ein 5-Gänge-Menü mit allen Schickanen und hervorragender Qualität einverleiben. Zufällig trafen wir dann noch an der Hotelbar zu vorgerückter Stunde unseren Freund Walter Weizel von der Barclay-Crew, so daß der Abend recht feucht-fröhlich ausklang. Aber genug der langen Vorrede, lassen sie mich endlich zum Hauptereignis, dem 1. Ostblock Grand Prix von Budapest kommen.

Wir hatten uns nach der samstäglichem Streckenbesichtigung die Anreise zur Grand Prix-Strecke für Sonntag 11.00 Uhr vorgenommen, um noch ein bis zwei Rahmenrennen vor dem eigentlichen Grand Prix mitzubekommen. So etwa 100.000 Zuschauer mögen es schon gewesen sein, die die gleiche Idee hatten und Sonntagmorgen um 11.00 Uhr bereits die Grand Prix-Strecke bevölkerten. Wir fanden Platz in einem Pulk von lauter netten Mitbürgern aus der DDR, und gemeinsam wunderten wir uns, daß bis 13.00 Uhr immer noch nichts passiert war. Liebe Leser,

KRAFT ELEKTRONIK



SPRECHANLAGE FÜR INTEGRALHELM

bestehend aus:

- 2 Verstärker
- 2 9V Blockbatterien
- 2 Höhrkapseln pro Seite
- 1 Elektret-Mikrofon pro Seite
- 1 Spiralkabel
- beim Abstecken einer Seite sind beide Verstärker stromlos
- 1 Einbauanleitung

PREIS pro Anlage mit Lautstärkeregler DM 177,--

Aufpreis für Einbau in angelieferte Helme DM 45,--

Lieferzeit ab Lager max. 3 Tage
Versand per Post NN ohne Aufschlag

Alle Preise inkl. gesetz. MWSt

K R A F T E L E K T R O N I K TEL. 08195 / 291
Oberbergerstr. 2 8911 Geretshausen

Sie werden es sicher schon erraten haben, es gab auch am Sonntag keinerlei Rahmenprogramm. Ein paar Fallschirmspringer, drei Motordrachensegler, ein Kunstflieger und ein Radlrennen, halt ich habe noch etwas vergessen, mehrere Fanfarenzüge marschierten um den Kurs. Die zweite negative Überraschung in Budapest.

Die dritte folgt zugleich, nämlich der eigentliche Grand Prix. Im Fernsehen mag die Sache ja immer recht spannend aussehen, doch was hier live geboten wurde, spottet jeder Beschreibung. Einmal abgesehen von vielleicht 5 oder 6 konkurrenzfähigen Topautos besteht der Rest der Truppe meiner Meinung nach nur aus "Gurken". Ich persönlich kann jedenfalls nichts Berauschendes daran finden, wenn von 24 Autos bereits in der Einführungsrunde 4 oder 5 so unsauber laufen, daß jeder einigermaßen versierte Motorsport-Fan diesen "Autos" nur maximal 10 - 20 Runden gibt. Mir ist ebenfalls unklar, was daran spannend sein soll, daß von 24 "Boliden" die Hälfte bereits nach 20 Runden nur noch auf Ankommen fährt. Jedes Formel Ford- oder Formel 3-Rennen auf dem Salzburgring ist in meinen Augen zehnmal spannender und interessanter als das, was hier geboten wurde. Sicherlich für die meisten der 200.000 Zuschauer, die aus Polen, Ungarn, Tschechien oder der DDR kommen und sonst nie die Gelegenheit haben ein richtiges Rennwochenende, z.B. auf dem Salzburgring mitzuerleben, mag die Sache spannend und interessant sein. Ich kann mir jedoch vorstellen, daß man im nächsten Jahr nicht mehr viele devisenbringende Westler für 80 US-Dollar auf die Haupttribüne bringen wird.

Um Sie - liebe Leser - nicht weiter zu langweilen, sei abschließend nur noch berichtet, daß der Abend mit einem 6-Gänge-Menü und mehreren Flaschen Krim-Sekt ausklang. Sollten Sie einmal Gelegenheit haben, liebe Leser, so besuchen Sie Budapest. Diese Stadt ist wirklich eine Reise wert. Budapest

ist eine der schönsten Städte, die ich je gesehen habe, und wenn Sie am Abend am Donaukai entlang bummeln oder in einem der Straßencafés sitzen, könnte man fast glauben, man befindet sich in München, Paris oder Rom oder, und daß statt Porsches, Lamborghinis, Ferraris die neuesten Trabis, Wartburgs, Skodas an einem vorbeifahren, ist ja wohl auch ganz lustig.

F. Gerold

PETER SCHÖLLER

BUROMASCHINEN
BÜROMÖBEL
DATENTECHNIK
MEISTERBETRIEB

SCHWEDENSTEINSTRASSE 3
8000 MUNCHEN 82
TELEFON 089/430 0 430

Ausschreibung

ORIENTIERUNGSFAHRT DER SCUDERIA MÜNCHEN E.V. IM ADAC

Art der Veranstaltung:	Orientierungsfahrt gemäß der Rahmenauschreibung für Findigkeitsfahrten des ADAC
Datum der Veranstaltung:	19.11.1986
Start und Ziel:	Sportgaststätte des TSV 1860, Auenstr. 1. Stock Parkplatz: Einfahrt Schulhof-Klenzestr.
Aufgabenstellung:	Pfeil- und Punktskizze auf Topokopie, Streckenbuch (Chin-sen)
Streckenlänge:	Ca. 75 km gewertete Strecke
Kartenmaterial:	1 : 50.000 - Topo Wolfrats-hausen (nicht unbedingt erforderlich, aber empfehlenswert)
Zeitplan:	Papierabnahme: ab 15.00 Uhr Fahrerbesprechung: 15.45 Uhr Start: ab 16.00 Uhr Ziel 1. Fahrzeug: ab 20.30 Uhr Siegerehrung 22.00 Uhr
Nenngeld:	DM 25.-
Vornennungen:	An Scuderia München e.V. im ADAC Ampfingstr. 35, 8000 München 80 Tel.: 089/40 31 34
Wertung:	Letzter Lauf zum Clubpokal der Scuderia München
Hinweis:	Da nur max. 30 Starter zugelassen sind, werden die Nennungen nach der Reihenfolge ihres Einganges berücksichtigt.
Preise:	5 Ehrenpreise für Fahrer u. Beifahrer

SUPER-CUP - NÜRBURGRING

Entscheidungen standen auch am letzten Wochenende in der Eifel an, die alle recht knapp bis dahin nach Ausgang harreten.

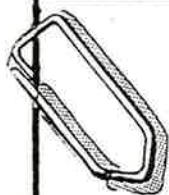
Beim 944-Porsche Turbo-Cup konnte der in den tiefen Siegerpreisgeldtopf greifen, der hier als erster, bis dahin Punktebesther, über die Ziellinie kam. Harald Grohs, der einiges seinem sonst schlechten Ruf schuldig blieb, hielt sich aus dem Gerangel zwischen Asch, von Ommen und Jockl Winkelhock heraus, in der Hoffnung, daß sich alle drei eliminieren, und er dann der lachende Vierte sein könnte. Roland Asch, aus früheren Slaloms noch bekannt, verabschiedete sich mit technischem Gebrechen als erster aus der Spitzengruppe, so daß dann der Weg frei war für Jörg von Ommen, dem Cliff Barnes der Rennszene und Joachim Winkelhock. Bitter-Schinken Harald mußte sich derweil mit einer Schaufel Kies dem heranrückenden Gastfahrer Martin Wimmer erwehren. Zwei Runden vor Schluß machte der Winkelhock-Bruder alles klar und verwies in einer sauberen Attacke von Ommen auf die Verlierstrecke.

Beim Super-Cup stand die Entscheidung sogar noch um die Fahrerwertung und die Teamwertung aus. Beim Freitagstraining dann gleich der erste Schock für Striezel Stuck als er den Werks-Blaupunkt 962er ziemlich ramponierte. Mit Ersatzteilen aus der Krabbelkiste in Weissach sah man dann am Samstag zum Qualifikationsrennen davon nichts mehr. Anscheinend dauerten die Arbeiten aber so lange, denn Stuck bekam 1 Strafin-minute aufgebrummt, weil er erst in der Einführungsrunde seinen Startplatz einnehmen konnte. Beim zweiten Qualifikationsrennen, die ersten 10 aus dem 1. Rennen starten in umgekehrter Reihenfolge sah man dann den Cupleader aus der 11. Startposition abfahren. URD war mit Peter Stürtz und einem neu aufgebauten C81/2 dabei. Leider verhinderten letzte Anpassungsarbeiten eine Trainingssitzung am Donnerstag, und freitags kam man auch erst sehr spät zum Fahren, so daß der

frischgebackene Gewinner vom Höxter-Bergpreis sich nur langsam mit dem ungewohnten Fahrzeug vertraut machen konnte. So standen dann am Sonntag zum Hauptrennen nur noch Klaus Ludwig und Siegi Riego hinter unserem Auto. Beim Start sah alles noch ganz vielversprechend aus, hatte man sich doch einen Sieg in der Gruppe C2 ausgerechnet, dann kamen aber mit der Zeit die Probleme; Wasserverlust durch einen undichten Kühlerdeckel ließ einen Boxenhalt für dringend angeraten sein, so daß wir dann mit etlichem Rückstand zufrieden waren mit einem dritten Platz.

Derweil machte Stuck vor Cheever auf dem Silk-Cut-Jaguar die Pace und es kam, wie es bei den Werksporsches in letzter Zeit immer kommt; Benzinprobleme hinterten ihn in der letzten Kurve den Sieg an seine Fahnen und vor allem die Teamwertung für seine Mechaniker zu gewinnen, was außerdem auch eine prächtige Prämie für seine Schrauber gegeben hätte. So ging der Einzellaufsieg an die Jaguar-Truppe mit Eddie Cheever am Steuer. Den Super-Cup gewann Hans-Joachim Stuck - noch humpelnd von seinem Sturz bei der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Die Teamwertung ging dafür an die Truppe um Reinhold Joest.

Martin Krisam



»DER PAPIERWURM«

Inh. F. Wurmseher

Schulbedarf • Schreibwaren
EDV-Zubehör • Foto-Annahme
Lotto-Toto • Zeitschriften
Tabakwaren

LAMY
PARKER
reizenholz
rambold
F. Made in Germany

Wasserburger Landstraße 211, Telefon 4 30 22 42
Arnulfstraße 115, Telefon 16 28 28

Was Sie bei uns kaufen, wird fachgerecht montiert
ZUBEHÖR FÜR PROFIS - EINGEBAUT VON PROFIS



auto sport scherer

ASS

auto service scherer gmbh

ASS - der Einbauspezialist

Wir ziehen um!

Tricolen str. 18
(hinter dem Ostbahnhof)
40 31 34
Tel: 40 40 33