



SCUDERIA

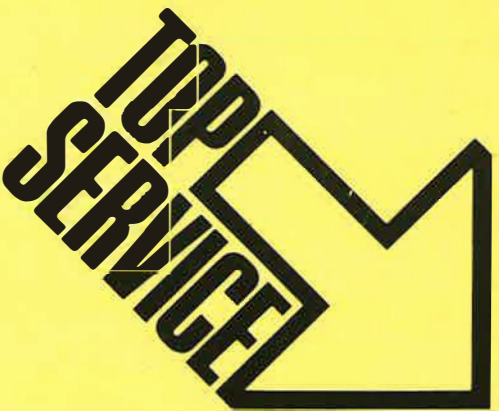


MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report



10/72



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

**TOP SERVICE
DRUCK
COPYCENTER**

Betrieb 1
Sofortdruck
8 München 22
Steindorferstr. 18
am Altstadt-Ring
Deutsches Museum
Tel. 29 34 86
Deutsche Bank
41 / 01481

Sport- moden von



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

OKTOBER 1972

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, während wir den REPORT machen, läuft die Modewoche in München. Und Mode heißt zeitgemäß, aktuell, usw. Ein neues Kleid muß her. Das haben wir bekommen, ein Modellkleid, aber von den Kosten her hausgeschneidert. Gönner machten es möglich. Schwarz, total schwarz auf gelben Grund, mit Bildern.

In der Bildserie Dieter Günther aus Neu-Anspach auf Opel-Commode, eine Szene aus einem Aaltonen-Lehrgang, fotografiert von Jürgen Freisler. Sie hätten wahrscheinlich auch nicht widerstehen können, Bilder eines solch optimal bewegten Autos zu bringen.

Dazu natürlich ab sofort das Bild des Monats, diesmal die Report-Maid, Frl. Johanna Sterr, aus dem besten Scuderia-Team bei der Rallye Bavaria, die international und Bavaria-erfahrenen weit hinter sich lassend, ein echter Scuderia-Nachwuchs, auf den wir stolz sind.

Das Bild des Monats soll natürlich wechseln, wer löst Johanna ab? Schicken Sie uns Ihr Bild, ob Clubmitglied oder nicht, Bilder in Aktion sind gefragt, Bilder, vor allem Bilder, die zeigen, daß Sie fahren können, und wenn es kurz vor dem Hinauswurf ist.

Aktuell wollen wir auch im Bericht sein, in diesem Monat natürlich "Bavaria-aktuell", Kritik die sein muß, aber objektiv und darum haben sich besonders bemüht

Ihr

SCUDERIA REPORT

H. Linn *Heid-Verlaan*

TERMIN KALENDER

6. - 8.10. Eugenotten-Rallye (DM)
 14. - 15.10. Stuttgarter sportliche Prüfungsfahrt
 28. - 29.10. Chiemgau-Rallye
 29.10. RGR-Slalom -Inntal
 4. - 5.11. Odenwaldrallye
 5.11. Slalom München
 11.11. Münchener-Kindl-Fahrt
 18. - 19.11. Bunsrück-Eifel-Fahrt
 2.12. Kurzzrallye Waldkraiburg
21. - 22.10. Rallye Marktrechwitz fällt aus
- 7.10. Römerschanzenfahrt, MSC Germering
 7.10. Orientierungsfahrt, Scuderia Starnberger See
 8.10. Slalom, MSC Traunstein
 14.10. Orientierungsfahrt, AMC Miesbach
 14.10. Orientierungsfahrt, MC-Oberföhring
 15.10. Orientierungsfahrt, AMC Gauting
 15.10. Slalom, AC-Isartal
 15.10. Slalom, MC Wasserburg
 21.10. Nachtorientierungsfahrt, RBRT
 21.10. Orientierungsfahrt, PMC-München (W)
 28.10. Orientierungsfahrt, MSC-Geretsried
 4.11. Orientierungsfahrt, MSC-Süd (W)
 9.11. Hendlfahrt, MSC-Süd
 11.11. Orientierungsfahrt, ACTT
 11.11. Orientierungsfahrt, Scuderia Magra
 18.11. Orientierungsfahrt, MSC a.T.
 19.11. Orientierungsfahrt, MSC FFB
- 7.10. Orientierungsfahrt (Jun.P.) Scuderia München abgesagt

was ist,

was war,

Teilnahme und Erfolge der Scuderia-Mitglieder

22.-24.9. Rallye Bavaria

Kolb W./ (Sterr J.)	Opel Ascona 16 SR	Gold 2.K.
Hesse E./Höfner H.	Opel Kadett Carav.	Silber 4.K.
Thalmair / Eilert B.	Opel Kadett B	Silber 5.K.
Sterr K./Fellinger Ch.	BMW 1602	Silber 7.K.
Freisler J./Nagel K.)	Peugeot 504 E	Silber 14.K.
Gerber KH/ Zbinden B.	BMW 2800	Silber 3.K.
Bengestrade J./ (Hirsch)	BMW 1602	Bronce 11.K.
(Kolp)/ Stroppe G.	Opel Ascona	Bronce 12.K.
Kollin N./ (Bezedeck)	BMW 2002 ti	Bronce 24.K.
Appel E./ Huber K.	Opel Ascona 1900	Bronce 25.K.
(Modes) /Puschner M	Peugeot 404	Bronce 26.K.
Krisam M./Naumann A.	BMW 3000	Bronce 5.K.
(Brust)/Fischer A.	BMW 1602	Bronce 6.K.
Krug A./Wutz G.	VW 1600	Bronce 7.K.
Rieger G./ (Biedermann)	BMW 1602	Erinnerung 9.K.

ausgefallen :

Naumann S./ Nagel M.	Ford Escort 1100
Busch W./ Schucan R.	Opel Kadett
Gerold F./ (Grand)	NSU TT
Kaufhold J./ Bender W.	Opel Ascona 1600
Keul K./ (Knorring)	Opel Ascona 1600
Smolej W./ (Hofer)	BMW 2002 ti
(Seit)/ Schenk W.	Opel Ascona 1900
Ritter H./ Wutz E.	Fiat 128
Herrmann W./ Herrmann Ch.	Opel Ascona 1900
Seegerer U./ (Gestrich)	Opel Ascona 1900
Humpert K./ Bauer K.	Lancia Fulvia HF

29.-30.9. Int. 3-Städte-Rallye, München,-Wien-Budapest

Gerber KH/Hesse E.	BMW 2800	Gold 1.K.
Thalmair R./Eilert B.	Opel Kadett B	Gold 3.K.
(Brust) /Fischer A.	BMW 1602	Gold 5.K.
Krug A./Wutz G.	Porsche 911 S	Gold 6.K.
(Lode d.) /Scholz H.	Opel Ascona	Gold 7.K.
Wurmannstätter A./ (Greger)	Peugeot 204	Silber 6-K.
Herrmann W./Herrmann Ch.	Opel Ascona 1900	ausgefallen

HUBER TUNING



WEBER-VERGASER
Vertragswerkstätte

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

Siegfr. Huber

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

Scuderia - Report

8000 München 90, Deisenhofener Strasse 37

für den Inhalt allein verantwortlich: Heidi Verlaan, Franz Liebl.

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.v. im ADAC, an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstr. 35, Telefon 0811/403134.

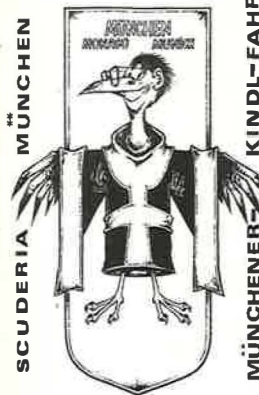
Die offiziellen Vertreter sind:

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

Clubabende:

jeden ersten u. 'ritten Dienstag im Monat im "Amberger Hof" München 5, Corneliusstrasse 2, Beginn 20.00 Uhr.

Noch 5 Wochen



.... bis zur ADAC-MÜNCHENER-KINDL-FAHRT 1972, dem ONS-genehmigungspflichtigen Zuverlässigkeitswettbewerb über circa 200 Kilometer. Wenn es mit den freiwilligen Funktionärsmeldungen so weitergeht, dann wird aus dem Münchner Kindl wirklich ein Pleitegeier. Ganze sieben Leute, die Gleichen wie halt sonst auch, haben sich bis jetzt als Funktionäre gemeldet.

Wir wollten unserem Nachwuchs die Möglichkeit geben, zu starten, nur die Scuderia-Lizenzler sollten nicht, von Ihnen haben wir erwartet, daß sie Streckenposten machen würden. Bis jetzt "denkste". Wenn es nicht wesentlich mehr werden, dann können auch unsere Ausweisfahrer nur teilnehmen, wenn sie entsprechende Ersatzfunktionäre abstellen. Vielleicht haben die noch Unfreiwilligen zwischenzeitlich den "Nepomuk" in der RGR-Rundschau gelesen, er behandelt ein Problem, das es in jedem Club gibt, in dem einen mehr, im anderen weniger, im Moment scheinbar auch bei uns. Also werden die Leute, die hunderte von Stunden im Jahr für ihren Club opfern, weiterbetteln, die anderen möchten doch wenigstens ein paar Nachtstunden lang etwas für ihren Club tun.

"Der vermißte Spähtrupp"

Die SE 1 der Rallye Bavaria war geheim und nicht trainierbar. Viele haben natürlich versucht, das Gelände zu erkunden und die fünf Kilometer Streckenlänge zusammenzubekommen. Von der vom Veranstalter angegebenen Startstelle aus kam man aber auf keine 5, also mußte es an anderer Stelle losgehen. Einer schaffte es dann auch, bei Nacht annähernd die Idealstrecke zu erwischen, gejagt von Feldjägern, aber nicht erwischt, meinte er hinterher; bei der Rallye nur halb so schnell, dann müßte es für die Sollzeit reichen. Es reichte leicht, er kam ein paar Minuten vor der eingetragenen Startzeit bereits am SE-Ziel an.

GERÜCHT ?? ODER DOCH WAHR ??

Seitens eines Mitgliedes des MSC Fürstenfeldbruck verlautete, daß ONS-Sportkommissar und MSC-FFB-Mitglied Zeitler, skandalöse Randfigur der Rallye München, nicht mehr Mitglied des MSC Fürstenfeldbruck sei. Die Frage, ob er von sich aus aus dem Club ausgetreten ist, wurde mit nein beantwortet.

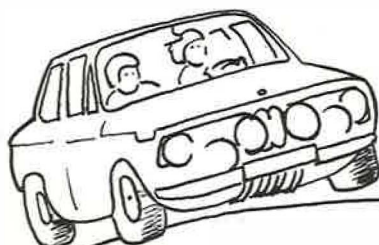
PROTEST PROTEST PROTEST PROTEST PROTEST PROTEST PROTEST PROTEST PROTEST

gegen einen BMW-Fahrer wegen eines Heckschildes 1600, wo es doch ein 2002 war. Dieser BMW-Fahrer wurde wegen unzulässiger Veränderung ausgeschlossen. Die echten Beweggründe, warum protestiert wurde, waren andere, man wollte dem Ausgeschlossenen die Möglichkeit nehmen, gegen das eigene unerlaubte Fahrgestell Protest einzulegen (ein Ausgeschlossener kann nämlich nicht mehr protestieren). Die Sportkommissare hätten den Schildchen-Protest jedoch gar nicht mehr annehmen brauchen, denn gegen etwas "Offensichtliches" kann nach der Veranstaltung nicht mehr protestiert werden. Offensichtlich eine Fehlentscheidung.

Ampfingstrasse 35 Tel.403134 und Humboldtstrasse 30 Tel.65 36 84



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



Bier auf allen Kanälen

Briefe erreichen uns viele, lobende, kritische, nüchtern sachliche usw. Der Würtemberg. Automobilclub schreibt "Report gut - Zeitler schlecht", Frau Bullmann schreibt "möchte von Igor Rezept für russischen Salat", einige haben geschrieben "haben Report nicht erhalten", das liegt aber nicht an uns, da wird die Post wieder einmal -Drucksachengroßzügigkeit- gezeigt haben. Die schönste Mitteilung des Monats erreichte uns aus Trostberg von der dortigen SPG, ein Fünfzig-Mark-Schein, für Porto-Auslagen bei Report-Versand. Dafür recht herzlichen Dank.

" " " " " " " " " " " " " " " "

Dieser Report-Ausgabe liegt ein Hinweis auf das "JAHRBUCH DES RALLYE-SPORTS" bei. Bestellungen werden jetzt schon entgegengenommen in unserer Geschäftsstelle oder bei Firma Auto-Sport-Scherer.

Anruf genügt und Sie haben das Buch sofort nach Erscheinen.

.....

REPORT August 28 Seiten, September 32 Seiten, Oktober 36 Seiten, wir sind in eine neue Gewichtsklasse aufgestiegen, dafür will die Post natürlich mehr Geld. Im September schafften wir noch die 50-gramm-Zahl-grenze mit einem Gramm darunter, aber jetzt ist es passiert. Dazu kommt natürlich auch noch die ständig erhöhte Auflage. Die Insertionskosten sind aber gleich geblieben und zuviel Werbung wollen wir auch wieder nicht. Um den Umfang halten zu können, täten uns so um die zwei Inserenten noch ganz gut. Wer hat sie?

Trotzdem müssen wir aber auch noch Überlegungen anstellen, ob ab 1973 unsere Leser nicht die Versandkosten übernehmen könnten, so in Form einer Jahresgebühr von ca. sieben bis zehn Mark. Wie denken Sie lieber Leser dazu? Wollen Sie, daß wir Selbstmord begehen?

+

Unser Bericht über die "Internationale Rallye Bavaria 1972" wurde von der Redaktion zusammengestellt nach eingereichten Manuskripten von G.W. Stroppe und R. Thalmair.

0-0

Internationales

ADAC Rallye Bavaria 1972

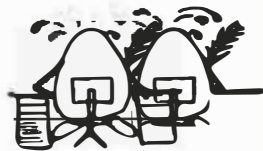
Kaleidoskop

22.-24. September von Raimund Thalmair und G.W. Stroppe
Zeitauswertung: Wolfgang Kolb

Internationales Rallye Bavaria, so stand es auf den Deckern der Streckenfibeln, die uns vom Veranstalter zur Verfügung gestellt wurden. Dieser Text könnte von Igor gewesen sein. Zwanzig Teams von der Scuderia München wollten daran teilnehmen. Der Rest stellte sich oder wollte sich als Funktionär zur Verfügung stellen. Gerber hatte gleich Schwierigkeiten mit der Fahrtleitung, die nicht zu dem von ihm bestimmten Termin die Streckenfibeln übergeben konnte. Aber er hat sich beruhigt und ist die Bavaria trotz alledem gefahren, mit Barbara Zbinden.

Bernhard Eilert übernimmt das Gebetbuchschreiben für die Scuderia. Mit Niki Kollin fährt er an einem Sonntagnachmittag von ZK1 zu ZK2, kann es nicht glauben - es geht durch zuviele Bauernhöfe und Orte, aber er schreibt auf, macht einen sehr schnellen Aufschrieb. Am Montag geht er mit Kaufhold Jürgen auf die Strecke nach Ingolstadt, zwei Kurzetappen werden aufgeschrieben, um 1 Uhr sind sie wieder zu Hause. Dienstag ist er nochmals mit Jürgen unterwegs, schreibt ganz zum Schluß Painten auf. Die Bergauf-Beschreibung ist etwas unkonzentriert. Am Mittwoch fährt er schon um 16.00 Uhr los, mit Gerber. Rauf in den Bayerischen Wald, traut sich in einen gesperrten Forstweg (SE 6) nicht hinein, eine böse Strecke. Donnerstag und Freitag beginnt er ins Reine zu schreiben. Das Schönste was ich je an Aufschrieb sah, sauber, ordentlich, übersichtlich, mit sämtlichen Symbolen des Veranstalters. Eine schöne graphische Arbeit liegt dahinter. Am Samstag wird er als Beobachter zum Griesbachbergrennen geschickt (Freisler

fährt Formel "Vau") und am Sonntagvormittag schreibt er wieder. Nachmittags fährt er eine Orientierungsrallye vom DTC. Montag schreibt er in der Mittagspause und am Dienstagabend ebenfalls. Scholz Hannes kopiert, d.h. beginnt vor dem Clubabend zu kopieren. 25 Bücher werden kopiert - keine leichte Arbeit bei diesem umfangreichen Schrieb. Es sind nur Blätter auszuwechseln, alles ist komplett vorbereitet. In halbstündiger Arbeit vor dem Start war das zu erledigen. Spitze was Bernhard hier gemacht hat. Am Donnerstag fährt er mit Raimund in den Ebenrieder-Forst, kontrolliert dort nochmals ZK1 - ZK2 und schreibt dann im "Scharfen Ritter" (dort ist der Endspielball des Olympischen Fußballturniers zu bestaunen) ins Reine. Am Freitag kann Hannes kopieren. Von 25 Gebetbüchern werden 23 verteilt, 5 an Nichtmitglieder, spottbillig. Wir müssen DM 20.-- bezahlen. Der Preis steht in keinem Verhältnis zum Zeitaufwand, den Bernhard dafür erbrachte. Auch



die sehr weit vorn plazierte, Rausch / Dr. Fischer führen nach Bernhards Buch. Dr. Fischer meinte, es wäre etwas zu schnell geschrieben gewesen, aber als er die Spitzenfahrweise von Rausch einschätzen konnte, las er ihm das so vor und Rausch holte diese leichten Rechts und leichten Links, die anundfürsich Mittlere waren, einfach als Leichte. Er war nicht deshalb so schnell, er kann's halt! Im Gegensatz zu anderen,

die das Gebetbuch kritisierten. Die ersten Kurven sagten wir auch noch leicht an, aber dann schnell umgedacht, - die Leichten als Mittlere angesagt, die Mittlere als Scharfe - jede Kurve paßte, sie machte zu, wenn sie zumachte - nur "lange" hat etwas gefehlt, aber sonst ein Spitzenbuch. Fast jeder Felsen war eingezeichnet. Jedes Loch und jede schwierige Passage, man konnte sein Auto schonen. Leider mußte man es schonen, denn die Strecke war zu grausam, zu hart, zu brutal. Warum? Ist das notwendig, man konnte nicht zeigen, daß man Autofahren kann. Irgendwo nach solchen harten Knüppeldämmen standen wieder Privatfahrer, die ihre Autos tropfend und weinend liegen lassen mußten. Sie saßen drinnen, auch dem Weinen nahe - ein Ölfilter, eine Ölwanne, ein Schlauch, die Benzinleitung, der Tank und was noch alles kaputtging. Steine wurden ausgegraben von Krautkopfgröße. Sie schlugen irgendwo dagegen. Platten wurden gefahren, Felsen zertrümmert. Was soll das? Mit Rallyefahren hat diese Materialschlacht nichts mehr zu tun. Wo gibt es solche Strecken? Irgendwer erzählt, daß der Fahrtleiter auf Elba solche Strecken gesehen hätte. Die Rache des Fahrleiters an den Italienern, keiner kam von den Ausländern an. Auspüffe brachen ihnen ab, einer katapultierte sich ins Freie. Aber eine Rallye muß nicht so sein, daß man 6 Autos braucht, um am Limit fahren zu können. Es gibt harte Strecken, aber nicht in dieser Art, es kann ein Weg sein, der knüppelig ist, aber nicht hier die Entscheidung suchen. Und dann die Quälerei. 45 Min. Karrenz ist ganz schön, aber für viele wäre es eine Erlösung gewesen, nach 30 Minuten Karrenz aus der Wertung zu sein. Als die ersten Trainierenden von der Rallye-Strecke zurückkamen, glaubte man es nicht, man konnte es nicht glauben, so schlimm, Bachbette sind Autobahnen. Na gut, der übertreibt, er hat schon vor mancher Rallye schlechte Strecken beschrieben, aber er hat nicht übertrieben, es war schlimmer als er erzählte, viel schlimmer. Man nahm sich vor zu tragen, man rechnete mit der Karrenz Olympia-ähnlich und scheckte sich aus, daß man die 45 Minuten brauchen könnte, aber es gab halt welche, die wollten vorne mitfahren und hielten hin, hielten zu fest hin. Schon in der Fröttmaninger Reide. Als es losging, und der

Chronist sich diese Panzerquerspuransah, schüttelte er den Kopf, das darf es nicht geben. Seiner Freundin erklären mußte, nein, nein, so etwas ist nicht normal so sind wir noch nie gefahren, entschuldigend, weil sie sagte oder dachte: "Die sind ja alle verrückt, da kann man ja nicht mit dem Auto darüber fahren! Sie war einiges gewöhnt von ihrem Freund, wenn er über Feldwege holperte - aber das, Gräben, in denen Autos verschwanden und Wasserlöcher - harte Schläge, Kanten - was soll das? Dann kamen die Ersten. "Zacki" Zweibaumer, er schoß herein, einen fürchterlichen Schlag, das Auto bohrte sich fast fest ... und bröseln fuhr er weiter, sein BMW 1600 Gr. 2 hatte Aussetzer, das Gasgestänge sprang heraus, irgendwie schaffte er diese Strecke. Noch lange hörten wir ihn bröseln. Dann kam der Zweite. Er kam wie in einem Comic-Strip ... wrooomurgelmurglwrrrri-dengbummwromwaum....., so konnte man es nur noch beschreiben. Mit Autofahren hatte es nicht mehr zu tun. Ein Porsche kam, Spitze, ganz weich, ganz leicht, wie mit Samtpfoten schnurte er durch. Dann kamen Hainbach/Biebingen schossen an der Abzweigung rechts in die Wiese, brüllten sich am Sanka vorbei, schlugen auf, umkreisten einen Telegraphenmasten, fanden die Strecke nicht mehr, gingen links ins Gelände, teilten Sträucher, Büsche und wippend kamen sie irgendwo wieder heraus. Dann quälten sich Sedlmeier/Rothfuß mit ihrer Alpine über die Strecke. Schnell oder sonst was, war er nicht. Zuschauer waren auch hier, nicht wenige, bekamen etwas geboten, aber verstanden hat es keiner. Erst als einer kam, ein wahnsinniges Murren aus vier offenen Vergasern, über Querstromkopf, kein Anbremsen vor der mittleren Links, voll quergestellt und Gegenquer und und Sprung in die Wiese, die Vorderräder angezogen, nur auf den Hinterrädern wie eine startende Boeing zog er über diesen Sturzacker hinweg, ein gleichmäßiges Murren, riesig und dann raus auf die Asphaltstrasse und luftholen (wir) aus der Ferne hörte man ein Querstellen - Lars Carlsson! Schani brüllte vor Begeisterung, er sah wie man Auto fährt, voll drüber und immer wenn man glaubte, jetzt müßte er reinfallen, wieder ein Gasstoß, dabei hat die Maschine etwas überdreht.



Für BMW sorgte Fährtenmacher Warmbold für die gesamte Streckenführung kurz vor dem Start, und die Erkundung einer günstigen Abkürzung. Auch sonst war hier einiges geboten. Krisam kam zum Beispiel laut Zeitstempelung früher am Ziel der SE 1 an, als er gestartet war. Die Mühen von BMW und Carlson waren allerdings umsonst, denn sie wurde richtigerweise neutralisiert.

Stroppe hörte dort, von Fritsch, daß die Start-Nr. 156 noch einen Beifahrer suchte. Der Beifahrer ist krank geworden, hatte Grippe. Auch Stroppe hatte Grippe, schweren Schnupfen, Kopfweg. Er wollte unbedingt fahren. Die Enttäuschung des Nachmittags war vergessen. Er suchte nach einem freien Platz, das Anbieder bei Helle Bein, ob er vielleicht etwas wußte, Frage an Biebing, er sagte Dr. Eymann, aber Startnr. 13 Dr. Eymann hatte schon abgesagt. Ottensmann, überall hätte er sich hineingesetzt. In bayerischer Ruhe ging die Abnahme vor sich. Keine Hast, keine Eile, man plauderte und warf alles was man nicht mehr benötigte auf den Boden. Als der letzte Teilnehmer und Servicewagen den Startplatz verließ, schaute es aus, man kann es nicht beschreiben. Das Nest, das uns seit Jahren Büßing zur Verfügung stellt, wie eine wilde Müllkippe zu verlassen. Es "Saubär" n".

Einer wollte einen neuen Hut kreieren, rosarotes Himbeerguatl aus Cordsamt. Er schaute aus, wie der böse Wolf in den sieben Geißlein und das erste Geißlein, daß er Fressen wollte, auf einer Asphaltstrecke bergab die lange Platz zum Überholen bot, erst spät setzte der Wolf zum Überholen an, kurz vor einer Abzweigung, rechts zur ZK, ein Bordstein zertrümmert ihm die Felge, der Wolf brüllte an der ZK, das nächste Geißlein wird er fressen, bellte wölfisch, "den nächsten Scuderianer" den er zu fassen bekommt, werde er fressen."

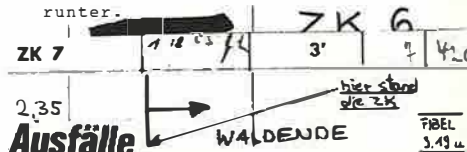
Es war in einem Hohlweg, bergab, schlechteste Strecke, gewachsener Fels, Schlamm, Schlick, Böschung hoch, Böschung runter,



kein Platz zum Ausweichen, es ging nicht. Zeigte dem hinter ihm Fahren, daß es nicht ging, winkte ab, drehte sich um, deutete gleich. Hier erwischte es unser Geißlein. Es wurde angeschossen, brutal. Das Geißlein versuchte das Auto auf der Strasse zu halten. 200 Meter später dasselbe Manöver, wieder brutal ins Heck gefahren, auf einer Normal-Strecke, einer Kurzetappe. Geißlein zeigte dem nach ihm fahrenden Wolf nochmal, daß er ihn vorbeiläßt, sobald es geht. An der ZK, die von den 2 Verlaansl besetzt war, sah man das hirnlose Manöver. Es richtete sich nicht gegen Humpert, es richtet sich gegen die Scuderia, dessen Opfer leider unser "Hump" wurde, auch im vom Wolf vielzitierten Ausland wird sowas nicht gebracht. Im Märchen geht die Story vom Wolf und den Geißlein schlecht für den Wolf aus. Ein weniger, braver Fahrer als Bauer hätte sowieso den "Stadhalter" hineingehaut und den Wolf böse auflaufen lassen. Und ihn so eliminiert.

AN ZK 6 schlug der Veranstalter das erste Mal voll zu. Eine ZK stand verkehrt, und mancher, der sich auf sein Gebetbuch verließ, sah eine Gerade, es paßte lange. Ungefähr 3 Kilometer stimmte die verkehrte Strecke mit der Originalstrecke überein. Als es bei einem Wald und einer Kreuzung nicht mehr paßte, war viel Zeit vergangen. Manchen hat es dort erwisch.

5 - 6 Minuten war dann die Regel., die man sich fing. Die SK war auch nicht besetzt, man hätte gerade in den Ort fahren können, rechts die Strasse zur ZK 7 runter.



Ausfälle werden nachgesendet

Den Reigen der Scuderia Flug-Akrobatiker eröffneten Kaufhold/Bender mit einem Dreisprung in ein Maisfeld, auf dieser Kurzetappe zur ZK Zbinden, leichte Links macht zu, waren etwas schnell, erwischten eine scharfe Rechts nicht mehr. Bender hatte sich verlesen. Springen in ein Maisfeld, roden es, verlieren die Orientierung. Bei seinem Bogen auf die Strasse zurück verendet der Ascona, im dritten Sprung, in einem Graben kläglich. Der Kühler rauchte.

Fahrer und Beifahrer müssen unseren Bernhard etwas mißverstehen haben, denn sonst hätte es hier nicht das große Sterben der Scuderia gegeben. Erst verlassen Seit/Schenk die Strasse, verbremst, sie folgen einem anderen, der die Schneise schlug.

Massives Holz

+ Vertrauen zu Stahl

Als nächste, 100 m weiter, Knorring/Keul. Sie fahren auf Sicht, etwas zu schnell, einen schrägen Hang auf betauter Wiese hinab, an schlanker Fichte knorriger Ast bleiben sie stehen, ein Simca folgt ihrer Spur und trifft. Dann probiert sich Busch mit einer halben Drehung (er versuchte auf der Strasse zu bleiben) und folgen dem Salto rückwärts. Note 4,5, das Eintauchen in die Wiese war nicht sauber, es spritzte Tau. Der Viehdokta' will seinen nichtangeschnallten Co Schucan die Haare abschneiden und das Pflaster draufhaun Schucan: "Du konnst vielleicht Kaiwe ziang, aba von da Unfallhuif host koa Ahnung." Keul, feuerwehrganitätsgebildet verbindet ihn. Niki will Zeit für Service herausfahren, verbremst sich an einem T und steckt senkrecht in einem Graben. 4 - 6 Bauernburschen helfen ihm wieder auf die Strasse zurück, wo er seinen Service noch rechtzeitig zu Bastelarbeiten vor der Spezialtappe Painten erreicht.

Dann geht es zum Truppengelände Hohenfels. Leider rotierten dort Smolej/Hofer mächtig, wie viele (Ausländer), die dort ihre Sieg- und sonstigen Hoffnungen begraben müssen. Die Streckenfibeln, Umpolung der Strecke stimmte überhaupt nicht. Smolej bläst volle Pax, fängt sich 30 Minuten, seine bis dahin gute Fahrt endete dann im Truppenübungsplatz Hohenfels mit blockieren dem Vorderrad.

Manche ZK 's standen falsch oder waren nicht besetzt, oder die durchgestrichenen Schilder waren viel zu spät angebracht. Oft gab's Zweifel, ob man auf der richtigen Strecke war. Auch die Funktionäre mußten ihre Posten suchen. Sie hatten nur eine Anweisung, wie z.B. Scherer/Liebl.: Hohenfels, sonst nichts. Sie suchten, bis sie zufällig ihren Standort, den richtigen

fanden. Die Ziel-ZK Hohenfels ----- hatte nichts dabei. Keine Uhr, kein Schild, nichts. Der Funktionär glaubte, einer der Verantwortlichen wird ihm das Zeug schon bringen. Man mußte improvisieren, Scherer gab seine Longines-Uhr ab, stoppte mit Handchronometer. Dabei erfand er eine neue Art zu starten: "Pünf, vier, drei, zwei, eins, schleich di." Sogar die Preußen verstanden, daß sie jetzt abhauen sollten. Nur Stroppe nicht. Hatte den Rückwärtsgang drin, brachte ihn nicht raus und immer wieder versuchte er rückwärts von der ZK Hohenfels wegzukommen. 20, 30 Sekunden, bis er endlich den ersten Gang fand und langsam den Berg hinauftackerte, von Scherer's Lachen begleitet.

Mit 5fachen Salto vorwärts schließen Seegerer/Gestrich ihre straffpunktfreie Fahrt ab. Die Scatteredanlage des nahen Ingolstadts bekommt Rallye-Delikatessen in ihr eisernes Maul. Noch weitere 5 - 6 Autos folgen den Spuren von Seegerer/Gestrich.



Modes/Puschner zeigen die erste Einlage, verlassen gerade die sehr scharfe Links bergab, zwischen VW und Seegerers Opel fliegen sie durch. Was Modes mit dem Kommentar abschließt: "do hob i jetzt sauba reagiert, gell." (weil er niemand traf).

Marecek startete in Hohenfels 2 Minuten nach Eugen Hesse. Eine Minute nach ihm startete Raimund Thalmeir. Am SE-Ende wundert sich Hesse. Wo ist Marecek? Er ist nicht überholt worden, dann kommt Thalmeir, er hat ihn auch nicht gesehen. An der nächsten ZK, wo ist er? Ist er weg? Gerüchte tauchen auf, er sei ausgeritten, daß Marecek in Hohenfels, das er von der RIOC bestens kennt, ausgefallen ist. Plötzlich taucht der Geist Marecek auf. "So, was wollt's denn? Ich bin doch normal gefahren. Ich hab mich zwar ein bißerl verfahren, bin über eine Wiese ghebelt." Eugen sagt: "I hob di no hinter mir gsegn, auf amoi warst weg, du hast abgkürzt, protestiern." Marecek fuhr dort angeblich Bestzeit. Aber durch das Gerede wurde er etwas nervös, druck herum, sagt: "i bin ganz normal gefahrn, wirst halt du di verfahren haben, aber bin Normalstrecke gefahrn. Wir würden es dem "kleinen" Marecek gönnen, irgendwo ohne den großen Paul einmal Bestzeit gefahren zu haben. Und wenn

er es nur aus der Trickkiste geschafft hat. Nicht aus der Trickkiste schafften Sedlmeier/Rothfuß den Klassensieg. Von ZK 1 zu ZK 2 hatten sie die Startnummer 10 Verini auf Fiat Spyder vor sich. Sie mußten in der gleichen Minute starten, da ein Irrtum mit der Startzeit passiert war. Sie hobelten den Hohlweg hinauf. In der ersten scharfen Rechts verbremste sich der Italiener, Sedlmeier geht innen vorbei, seine Kupplung trennt schwer, in der nächsten Kehre bringt er den Gang nicht hinein. Der

Italiener geht vorbei. Aber Sedlmeier hat ihn etwas nervös gemacht, denn an der SP 2 wirft der Verini seinen Fiat an einen Baum. 3 Minuten vor ihnen startete Startnummer 8, auch ein Lancia in der SP Hohenfels ist es nach einer Kuppe mit folgender mittleren Links für den Italiener ebenfalls aus, er steckt rückwärts in den Büschen. Die Startnummer 12, Tachini, die eine ganze Zeit hinter ihnen war, wird an ZK 16 vom Sportkommissar aus der Wertung genommen, da nicht mal mehr ein Schraubchen der Auspuffanlage vorhanden war. Hoffentlich läßt diese richtige Entscheidung des Sportkommissars, die in Italien an sich schon schikanösen Abnahmen nicht noch schikanöser werden.

Lachen mußten Krug/Wutz auf VW, als sie einen Capri mit Warnblinkanlage sahen, der vor ihnen losbrauste und an der nächsten Kurve dann im Graben lag. Er wollte zeigen, wie man auf seiner Hausstrecke Auto fährt. Zuschauer halfen dem Pseudorallyefahrer dann wieder auf die Beine. Krug/Wutz kamen ins Ziel, eine bravoureuse Leistung von Krug, der sonst auch zu den Pechvögeln der Scuderia gehört.

Daß unsere Damen Sieglinde Naumann und Monika Nagel mit ihrem Ford Escort 1100 nicht ankamen, tut uns allen leid, Wir hätten es ihnen gegönnt, aber die Monika hat halt noch nicht die treibende Art, die Sieglinde von Ihrem Axel gewöhnt ist und die sie braucht, weil fahren kann dieses Mädel. Noch ein Mädchen, Johann Sterr, (Titelbild) von der Scuderia München war unterwegs. Sie drückte den heißen Sitz in einem Opel Ascona 1600, am Schluß als zusammengezählt wurde, war sie mit ihrem Fahrer Kolb bestes Team der Scuderia.

a - schämt euch

In Regen hatten sie einen Platten, sonst?



Bestes Scuderia-Team Kolb/Sterr, hinten links geht ihnen die Luft aus.



Kehrer/Hutschenreuther werden von Bengestrade/Hirsch gefressen.



Zwei Scheinwerfer am BMW, dann waren Gerber/Zbinden vorbei.



'Left foot break' in Spanien gelernt, demonstrieren Humpert/Bauer, unsere Geißlein.



Nichts als Staub, Stroppe/Kolb, warum nach vorne gebeugt - sieht er dann mehr?



Und die Zuschauer hatten was zum Sehn - Modes Puscher.

foto korenika

Auf dem Rundkurs in Regen markierten Krisam/Naumann mit 422,8 sec. Scuderia-Bestzeit und verfehlten Raschig nur um 2 sec. Bestzeit fuhr Hainbach mit 401,3 sec. Die nächsten Scuderianer:
Kollin/Bezdek 433,8 Federbein!
Freisler/Nagel 435,8 Aaltonen !!
Rieger/Biedermann 443,1 nicht schlecht
Zbinden/Gerber 446,3 hier wird wärmer
Sterr/Fellinger 461,9 sauber
Bengestrade/Hirsch 464,5 riesig
Brust/Fischer 467,1 bisserl langsam
Appel/Huber 473,6 sauber, sauber
Krug/Wutz 478,1 ?
Thalmeier/Eilert 482,7 ?
Modes/Puscher 496,7 Leistung
Kolb/Stroppe 501,0 Benzinleitung
Hesse/Hofner 502,1 Kupplung
Kolb/Sterr 631,5 Placitfuß

Es ist triester Tagesbeginn. Es nie-selt leicht, ist schmierig, Zwei BMW's ziehen durch den Bayerischen Wald, der voraus fahrende hat einen selbstgebastelten Unterschutz, das Spitzeste, das Eisenhaltigste, was je unter einem BMW war, fast T-Träger, die Bodenfreiheit wird eingeschränkt, aber das Auto wird maximal geschützt. Schwierigkeiten gab es für dieses Team schon vor dem Start. Die Tachowelle war gebrochen und Axel orientierte, schätzte, verschätzte sich selten. Es war wahnsinnig schwer ohne irgend-etwas Meterzählendes. Die Symbole waren ganz gut, aber mußte sich von Anfang bis Ende voll auf die Strecke konzentrieren, wo andere doch ein bißchen Pause hatten, mal 3-4 km dösen konnten. Plötzlich sah er seinen Piloten erblassen. Er wurde bleich im Gesicht, mit starrem Blick auf den Rückspiegel sah er von Gerber der hinter ihm fuhr, Asphaltakrobatik. Sein Heck hing über dem Abgrund. Mit den Rädern stützte er sich gerade noch auf dem Bankett ab. Es wäre weit hinunter gegangen. Sehr weit.

Vor Vachtach scheint das Aus für Thalmeier/Eilert gekommen zu sein. Sie fahen durch Büsche, teilen die Zweige, wie im Gebetbuch gewünscht. Plötzlich steht ein Erntewagen vor ihnen. Mit 50 gehen sie auf die Wiese. Nach 1 1/2 Meter stehen sie. Ein Felsen stoppte abrupt ihre Fahrt. Sie sitzen auf, der Fahrer sitzt 10 cm höher, schräg nach hinten geneigt sitzt Raimund in seinem Kadett. Der Bauer auf dem Trecker hilft ihm vom Felsen

herunter. Sie können trotz alledem weiterfahren. Mit einem Vorschlaghammer bringen sie die Bodengruppe wieder in ihre Ausgangsposition. Ihre berechtigte Ambition auf einen Klassensieg oder eine gute Placierung in der Klasse müssen sie begraben, als sie auf einer 70 Min-Etappe 5 Min. fangen. Schade. Sie fuhren am ruhigsten von denen, die nicht an dem Blindflugwettbewerben außer Konkurrenz teilnahmen. Wider Erwarten brachte das Dachauer-Team ihren Peugeot 404, der aus einem Rallye-Museum zu entstammen schien und in Afrika, Australien, Südamerika schon die Szene belebt haben muß ins Ziel.

Für DM 500,- hatte Modes das 155.000 km gelaufene Auto erstanden. Als er hörte, daß er eine Verbundglasscheibe bräuchte, glaubte Puscher nicht mehr an einen Start. Modes schaffte es. Wie? Es war ihre erste Rallye. Da mußte er den Zuschauern schon was zeigen. 3 m war sein Abstand zu einem Konkurrenten und daß was sehng fuhr er auf 1 1/2 m hin. In tausend Krümmel zebröselte die Verbundglasscheibe, mit dem Feuerlöscher sorgten sie für freie Sicht. "Deaf ma hoalt koa Depp sei." (Die Scheibe hatte keinen Stempel). In einer Peugeotwerkstatt piff der Meister und nach 3 Minuten mit neuer Scheibe waren sie wieder fort, neuen Ausritten entgegen. Vor SE 6 riß das Gasseil, mit Vollgas und Zündschlüssel auf die erste Kurve zu; daß der Bremskraftverstärker auch elektrisch geht, merkte Modes erst als er weit im Acker stand. Zur ZK vor SE 7 zog der Peugeot nicht nach, als Puschner weit hinten das Auto fand, hämmerte und meißelte Modes den Tankdeckel auf, er wollte Benzin nachfüllen. So geht's auch.

Freiherr von Gumpenberg war auch kurz vor Beendigung des zweiten Durchganges der SE Pöttmes, diesmal in Gegenrichtung, noch guten Mutes und meinte, daß die Straße sowieso vorher bereits sehr schlecht war.

Auf der ersten Durchfahrt setzten Brink/Peter auf Porsche Bestzeit in 6:29; bei der zweiten Durchfahrt waren Hainbach/Biebingen auf BMW mit 6:42 vorne. Unsere Zeiten, in Klammern die zweite Durchfahrt: n.Seite

Kollin/Bezdek	7:38	(8:12)
Freisler/Nagel	7:40	(7:28)
Kolb/Sterr	7:50	(7:35)
Brust/Fischer	8:01	(8:13)
Zbinden/Gerber	8:07	(7:53)
Sterr/Fellinger	8:09	(8:04)
Krisam/Naumann	8:23	(8:16)
Bengestrate/Hirsch	8:26	(8:24)
Rieger/Biedermann	8:26	(8:01)
Thalmeier/Eilert	8:29	(8:31)
Krug/Wutz	8:34	(8:38)
Appel/Huber	8:44	(8:51)
Hesse/Hofner	8:48	(8:23)
Kolp/Stroppe	9:17	(9:28)
Modes/Puschner	9:26	(8:53)

Weit ist der Abstand zur Spitze.

In der SE durfte Puschner zum Schiebedach hinauskraxeln, damit er schieben konnte. Nach der SE rollten sie einen Weidezaun auf und beim Zurückstreben auf den Fahrweg jagerten sie Jäger - Jäger und Hund flüchteten in verschiedene Richtungen, die sie verbindende Leine verhinderte das. Als sie wieder einmal die Botanik vermaßen, rief Puschner, "hoalt de links, do is straß" Sie hatten die gesamte Strecken 2 x trainiert.

Appel/Huber auf Opel fahren ruhig die Strecke ab, kaum Schwierigkeiten, erzählen wenig Stories. Nur einmal in Hohenfels mußte Appel sauber reagieren, mit Gas zog er sich aus der brenzigen Situation, kommt an. Er ist ruhig, bei seiner Konstitution, mault etwas, manches paßt ihm nicht. Ist aber zufrieden, ist glücklich, endlich mal angekommen zu sein. Auch Huber Kare war etwas sauer. Im Hotel, das uns riesig bewirtet hat, fragte er, ob er statt dem Kaffee Bier haben könnte. Als er sein Bier hatte, ging es wieder bergauf und sie strebten München zu, wo ein neues Bier auf ihn wartet, das er sich in Ruhe einschenkte. Nicki Kollin brachte trotz Federbeinbruch Gruppe-1 BMW nach München.

Das Team Sterr/Fellinger fuhr bildsauber, hielt sich in der Klasse gut, gleichmäßig schnell (langsam), bekam wenig Strafpunkte auf der Strecke und sind das drittplatzierte Scuderia-Team. Hoffentlich steigt ihnen ihr Erfolg nicht in den Kopf und sie beteiligen sich nicht an den Scuderiaflugtagen, von denen es zur Zeit von jeder Rallye zu berichten gibt. Hesse/Höfner bringen ihren Gemüsegewagen nur noch mit dem zweiten und vierten Gang, in den letzten Zügen liegend, ins Ziel.

Langsam glaubt der Chronist, daß der Freisler in einigen Jahren fürchterlich schnell sein wird. So schnell wie Mikkola, Mäkinen und wie sie alle heißen, die Finnen, Schweden, Briten, die bei ihren ersten Rallyegehversuchen in jeder Veranstaltung, die sie fuhren, sich in die Wälder, Felder, Gräben katapultierten. Freisler kommt zur Peugeot-Märchen ZK 33(Scherer, Liebl).

Ein Auge nach oben, das andere nach unten. Das Stahlblaue in seinen Augen ist wie Raunos Lampen nach vierstündiger Einstellarbeit. Auf den letzten Etappen lief es nach seinem Geschmack. Er startet, bläst voll auf kaum noch haftenden Reifen durch die ersten Kurven. Dann kommt ihm ein R 4 entgegen, der gar nicht entgegenkommt, aber er sieht ihn, irgendwo ist er vielleicht gestanden. Noch eine Gerade hält er das Auto auf der Straße, dann wirft er es weit hinaus an einen Baum, entschält den Baum, springt wie ein Wahnsinniger heraus, brüllt die Zuschauer an: "Ich muß ins Ziel kommen, ich muß ins Ziel kommen". Zu diesem Zeitpunkt war er für uns schon lange aus der Wertung. An ZK 16 erschien er nicht (oder wurde nicht gesehen) bei den Verlaans. (So entsteht ein Gerücht) Junge Zuschauer kommen zurück zur ZK, berichten, was sie erlebt haben. Erzählen von Hainbach, von "Zacki" Zweibäumer, und erzählen von einem Wahnsinnigen, der heraufkam, es war unser "Happy" Freisler, und meine letzte Story über Freisler, Anschluß an die Spitzenklasse zu finden.

Dem Schreiber wird es leid, nur noch von Unfällen, Flügen, Akrobatikübungen zu berichten. Anderes läßt sich aber über einen Teil der Scuderia-Fahrer nicht schreiben. Denn wenn man sich das Gesamtergebnis ansieht, besteht keine Berechtigung, die Autos soweit in die Botanik zu schleudern; denn an der Grenze die möglich ist, fährt von uns keiner. An der Grenze unseres Könnens fahren wir.

GESAMTKLASSEMENT

1. Hainbach/Biebinge	1456,7 Pkte.
2. Zweibäumer/Schons	1628,8
3. Brink/Peter	1751,2
4. Raschig/Linzen	1795,9
5. Rausch/Fischer	2098,9
26. Kolb/Sterr	2831,3
29. Freisler/Nagel	2896,8
48. Sterr/Fellinger	3258,8
50. Zbinden/Gerber	3294,5

und die Computerlistenfüller

61. Hesse/Hofner	3602,9
63. Brust/Fischer	3636,8
67. Thalmeier/Eilert	3755,2
69. Krug/Wutz	3793,7
79. Kollin/Bezdek	4194,8
83. Krisam/Naumann	4315,1
84. Appel/Huber	4349,7
86. Rieger/Biedermann	4524,5
88. Bengestrate/Hirsch	4707,1
89. Kolp/Stroppe	4853,6
96. Modes/Puschner	5512,5

Geheimnisse gab es um den Start von unseren Schönsten. Namen wie Isop, Pinto, Carlson wurden geflüstert. Was davon übrigblieb, war jedoch nur die Arbeit des Gebetbuchkopierens und zwei SK's. Eine plazierte er nach eigenem Gutdünken. Er wollte etwas sehen, Action erleben, im Schotter: er baute sie 100 Meter früher auf, bei einem steil ansteigenden Schotterweg. Dort wühlten sich dann 100 verbilligte Fahrzeugzeuge hinauf, gruben sich ein und das ganze Dorf sah zu. Sie erlebten was! Als dann das letzte Fahrzeug durch war und "annes die Flurschäden mit dem Spaten beseitigen wollte, sagten die dabeistehenden Anrainer, die schon voriges Jahr als besonders begeisterte Rallyefans auffielen: "Gen', laß doch das, brauchst doch des net macha, fahr'n ma zwoa moi drüber, dann kimmt da Reg'n und dann is des oalls wieder okay!" Dieser Ort mußte irgendwann einen Rallyeorden bekommen. Vielleicht schickt der ACB an den Herrn Bürgermeister von Tegernbach eine Plakette, vielleicht hat er eine über. Eine Erinnerungsplakette mit ein paar netten Zeilen.

Andere Orte wurden von einem echten Rallyegewitter überrascht, in Kurzetappen, mit Spitzengeschwindigkeiten! Dort bleiben an diesem schönen, blauen Samstagmittag frustrierte Kühe, Hühner, Schweine und lahme Heuwägen zurück. Man muß doch nicht beat-heiß durch Ortschaften blasen. Es gab genügend Passagen, die von einer Kurzetappe gespickt, die Selektion gebracht hätten. Wir wollen doch auch noch nächstes Jahr und übernächstes Jahr Rallye fahren. Sicher müssen wir neue Wege suchen und Verständnis bei den genehmigenden Behörden, bei der Bevölkerung finden. Es wird nicht leicht sein; aber wir müssen uns anpassen und die Bevölkerung, die wir ja tatsächlich manchmal sehr stark belästigen, einladen und "informieren". Dann müßte es möglich sein, Rallyesport auch in Zukunft zu betreiben.

Kurz vor dem Ziel hatte man auf dem MAN-Gelände die letzte Möglichkeit das Auto zu demolieren bzw. zu vernichten.	
Bestzeit: Zweibäumer/Schons	119,5 sec.
Rieger/Biedermann	134,4 sec. Tag
Stroppe/Kolp	134,6 Nacht
Krisam/Naumann	137,3
Krug/Wutz	137,6
Thalmeier/Eilert	142,5
Kolb/Sterr	143,8
Appel/Huber	145,1
Zbinden/Gerber	145,2
Brust/Fischer	147,7
Sterr/Fellinger	148,9
Hesse/Hofner	149,8
Kollin/Bezdek	151,1
Modes/Puschner	153,8
Freisler/Nagel	161,0
Bengestrate/Hirsch	161,6

Am Ziel wurde kräftig diskutiert. Hauptthemen waren: Uhren, Funktionäre, Jansen, Straßenzustand und Flurschaden.

Die Uhren waren zweifellos die schlechtesten, wie der Veranstalter glaubte. Daß die Bordkarten zu dünn und zu schmal waren wußte er nicht. Allerdings hätte er durch genaue Einweisung der Funktionäre einiges vermeiden können.

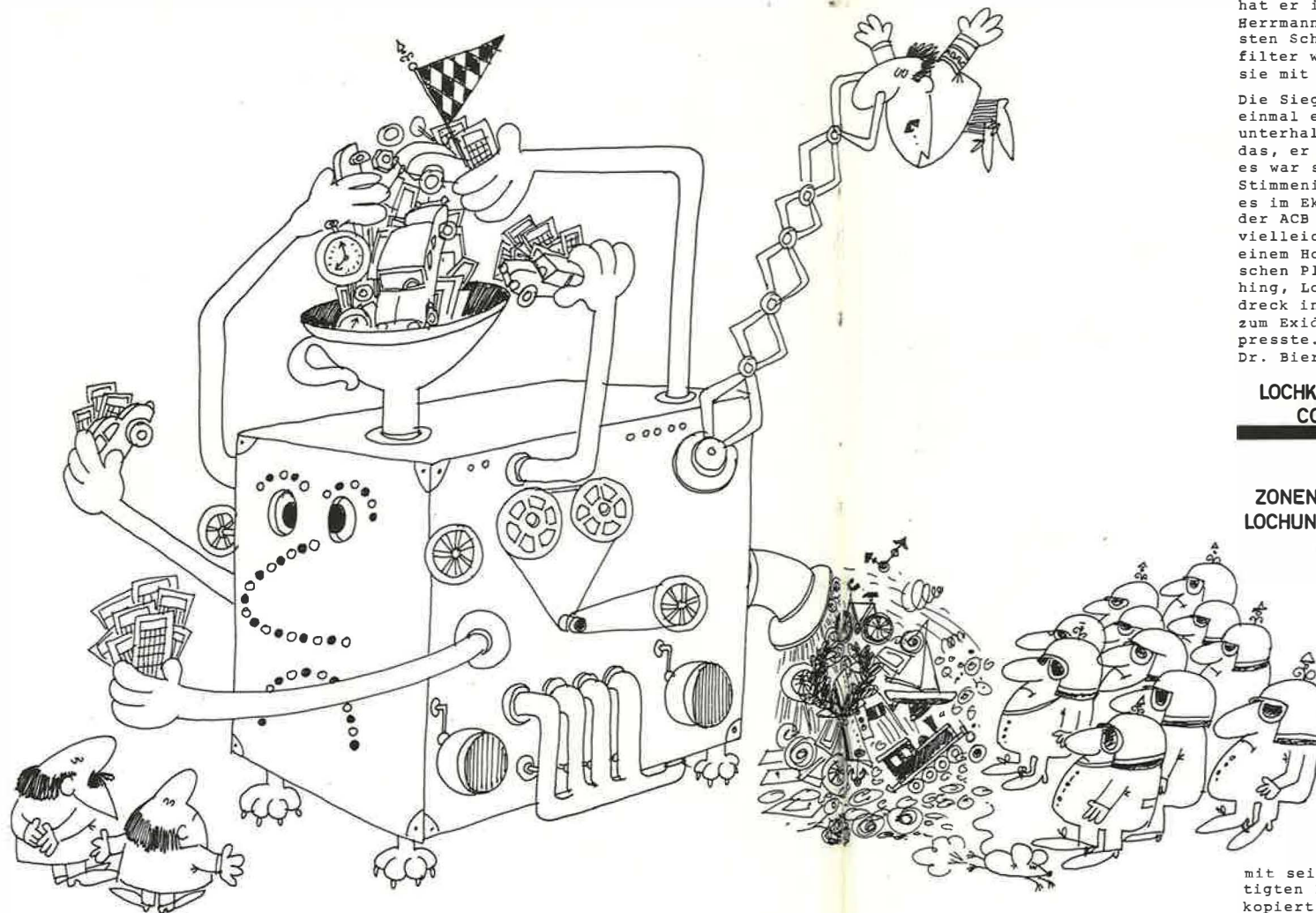
1. Einige Funktionäre wußten nicht, wie man die Uhren verstellt.

2. Einige Funktionäre kontrollierten ihre Uhr während der Zeit nicht, denn sonst hätten sie die Uhr verstellen, bzw. auf Handeintrag wechseln müssen.

3. Die Funktionäre und die Auswertung wußten nichts von der Sekundenwertung auf Normaletappen, die dann auch noch unter den Tisch fiel.

Was Jansen betrifft, glauben wir, daß die meisten von Ihnen mit uns einer Meinung sind: Solche Fahrer haben keine Berechtigung auf unseren Veranstaltungen, denn wir sind Privatfahrer und nicht in Afrika. Falko hat zwar durch seinen 5. Platz Gesamt, fahrerisch überzeugt, menschlich bzw. sportlich gerät er allerdings immer mehr ins Abseits.





Bei der Siegerehrung sitzt man, Herrmann/Herrmann waren auch da. Man verglich Startkarten. Herrmann glaubte, er war irgendwo Zweitschnellster. Als dann Smolej seine Karten herauszieht, hat er ihn überall verblasen. Herrmann/Herrmann mußten nach einer der schlimmsten Schüttelstrecken aufgeben; ihr Ölfilter war gebrochen. Traurig standen sie mit weinendem Auto am Waldrand.

Die Siegerehrung wurde von O.K. Klemenz einmal etwas anders aufgezo-gen, etwas unterhaltender. Er bot Programm. Er kann das, er hat es professionell gemacht; es war schön, besonders die Einlage des Stimmenimitators Franzl Hamberger. Daß es im Eklat geendet hat, war schade und der ACB kann doch nichts dafür, daß vielleicht eine Maus, wie kürzlich bei einem Honeywell-Computer zitternd zwischen Plus und Minus mit kleinen Fäustchen hing, Lochkarten anknabberte und Mäusedreck in die gedruckten Schaltungen bis zum Exidus der Maus und des Computers presste. Daß der übereilte Vorwurf von Dr. Bierling (er nahm sich das Mikrofon),

LOCHKARTEN-CODE		KEINE	0	1	2	3	4
ZONEN LOCHUNG	12	&	plus Null	OK, sag ihnen die volle Wahrheit!		C	L
	11	-	minus Null			M	
	0					T	U
	KEINE	BLANK	Null	0	1	2	3

mit seiner zwar anschließend berechtigten Forderung, doch die Bordkarten kopiert an die Teilnehmer zu schicken, noch für böses Blut sorgte, sollte den ACB nicht allzusehr ärgern. Herr Lyding meisterte auch diese Situation. Wir haben in Herrn Lyding den richtigen Mann an der Spitze des Südbayerischen Motorsports.

Ich zweifle das Ergebnis an!

MITTWOCH: 9.30 Uhr - Der Postbote kommt.

Er bringt die von allen heiß ersehnte Ergebnisliste der Rallye Bavaria. Es beginnt das fieberhafte Suchen nach Klassenerfolg- oder -Misserfolg. Doch nach längerem wälzen und suchen, studieren, abwägen des "wenn und aber", stellt sich heraus, daß da etwas nicht stimmen kann. Es steht mir eigentlich nicht zu, Zeitnahme, Zeitnehmer oder das Auswerteteam der R.B. anzugreifen, jedoch muß ich als Teilnehmer und "Da bei sein..." Kandidat den Leuten die Augen öffnen, die glauben zu meinen, auf Sonderprüfungen Bestzeit gefahren zu haben. Aber auch dem Veranstalter muß man Vorwürfe machen, wenn er Ergebnisse abdrucken kann, die nie und nimmer nach realistischer Betrachtung stimmen können. Hierzu möchte ich eine kleine Übersichtstabelle bringen, will jedoch niemanden der namentlich genannt ist, angreifen, da ich mir im Klaren bin, daß denjenigen keine Schuld zuzuschreiben ist.

	Gruppe	Marke	Klasse	Ergebnis Gesamt	SP 3		SP 4		Strafpunkte zus.
					Viel Teer, viele PS Sollzeit 3 Min 30 210 Pk.	Gefahren ne Zeit	Alles Sand S. Z. 20 Min. 200 Pkt.	viel quer und Mut G. Z.	
Hainbach/Biebingen	1	BMW 2002	1. 1.	210	291	1.200	1.370		251
Zweibäumer/Schons	2	BMW 1600	1. 2.	210	280	1.200	1.394		264
Brink/Peter	4	Por- sche 2,4	1. 3.	210	292	1.200	1.413		295
Wolf/Heidbrink	1	Simc 1100	6. 31.	210	359	1.200	1.332		271
Brünger/Asser	1	Alfa 1300	5. 56.	210	325	1.200	1.386		301
Merkens/Lang	2	Fiat 1100	5. 31.	210	249	1.200	1.762		601
Botschen/Diehl	2	Alfa 1300	3. 57.	210	231	1.200	1.672		493

Nach dieser sachlichen Kurzübersicht muß jedem Zweifler klar geworden sein, daß hier Tatsachen sprechen, und diese Tatsachen besagen eben, daß in der Gruppe 2 Klasse bis 1150 und bis 1300, Teilnehmer auf der

SP 3 schnellere Zeiten gefahren sind, wie die ersten 20 im Gesamt. (Hier hörte ich auf zu vergleichen). Aber dessen nicht genug, auch in der SP 4 fuhren sich die Teilnehmer der Gruppe 1 Klasse wenige PS und wenige ccm, auf die ersten Plätze des Gesamtklassements hinein. Es müßte dem SE-Obmann und dem Fahrtleiter doch klar gewesen sein, daß es sich um irgendeinen Mangel oder eine Funktionsungs geschicklichkeit an der Uhr gehandelt haben müßte. Anders sind derartige Zeiten nicht zu erklären. Es sollen Einige von einer Abweichung von mehr als 5 Minuten an der SP 4 gegenüber ihrer eigenen Zeitnahme gesprochen haben. Da es sich aber bei den aufgetretenen Differenzen um Vorteile für die betreffenden gehandelt hat, haben sie natürlich stillschweigend den Vorteil kassiert. Diese Angabe von mehr als 5 Minuten deckt sich nahezu mit meiner Hochrechnung.

Die Konsequenz durch den Veranstalter hätte eine Neutralisation der fraglichen SE's sein müssen. Diese Konsequenz kam nicht, daher

zweifle ich das Ergebnis an

Ihr

A. Naumann

Lesen Sie das **leserforum** nicht unseriges, das von Rallye-Racing Oktober 1972, zwei Leserbriefe zur Olympia-Rallye, von Werner Brust und H. J. Albrecht. Lesen Sie dazu den Kommentar der Redaktion, er könnte von einer fernseh-motorsport-gebildeten Reinemacherfrau sein.

Beide Leserbrief-Schreiber haben mit ihren Ansichten so traurig recht.

Ich habe im Fahrtleitungsbüro in München gehört, als der Bad Oldesloher anrief, er wäre kurz vor Marktredwitz ausgefallen und er würde gerne zur Siegerehrung kommen, ob er könne. Auskunft lautete: Marktredwitz nicht angekommen, also lt. Ausschreibung auch keine Siegerehrungsteilnahme. Lustige AvD-ler Diskussion, der Warmbold kann ja auch nicht, der ist auch vor Marktredwitz ausgefallen, bis dann einer auf die Idee kam, man könnte ihn doch als Ehrengast zur Siegerehrung einladen. Also doch ein Unterschied zwischen Privatfahrern und Stars.

Eine Gleichstellung der Privatfahrer war nur im Wert der angelegten Währung gegeben.

Mitarbeiter des Scuderia-Report's sucht dringend günstigen
F I A T 1 2 7, auch unfallbeschädigt, Tel. 0811/22 28 27

I G O R

27. September 72

An

Redaktion von
Scuderia-Report

8 München 90
Deisenhofenerstraße 37

Dieses Brief betrifft: "Igor, der Unbekannte".

Liebes Herr Redakteur,

Igor kommt sich langsam vor wie Richard Kimble oder auch wie "Der Mann mit dem Koffer" aus bekannter Fernsehreihe. Hat auch Igor Koffer dabei, wenn er ist unterwegs. Ist sich aber nicht Geheimnis in Koffer, sondern Schreibmaschine, wo Igor braucht um zu schreiben Briefe an Scuderia-Report und an Bruder Nepomuk in Rosenheim.

Igor ist gefahren am 18.9. in Richtung Freising. Hat gesehen etwas ganz trauriges auf Lastwagen. Sah aus wie großer blauer Blechhaufen. War aber zertrümmerter "MEX 300". Sind Igor aufgefallen große Tränen bei "MEX". Weiß nicht warum, wo doch "MEX" von Freund Schartner muß gewöhnt sein an Ausritte.

Interessiert sich Igor ob Freund Herrmann nach schlechten Erfahrungen mit Service von BMW, Lancia und Opel nun mit VW-Service besser zufrieden.

Schreibstil von GWS hat sich aber sehr zu Gunsten seinigem geändert, da Bericht über Olympia-Rallye war Klasse. Oder hat geschrieben Artikel anderer als GWS??

Scheint Freund Freisler bei Lehrgang von Aaltonen nicht aufgepaßt zu haben; oder hat Aaltonen Lektion "Wie starte, fliege und lande ich einwandfrei", vergessen?? Hilft jetzt nur noch Lektion "Wie bügeln ich mein Auto wieder glatt?".

Kann Pater Bernhard Igor verzeihen wegen Artikel über "Buffet kaltes"?? Will Igor nicht, daß "PB" ist in Zukunft schlecht bei Rallies weil noch immer durcheinander.

Hat AC Bavaria gegeben blamable Vorstellung mit "Int. Rallye Bavaria". Kann Igor nur sagen: Auch Akademiker mit "Dr.-Prädikat" sind keine Garantie für reibungslosen Ablauf bei Auswertung. Vielleicht mochte besagter Computer auch keine "Dr.".

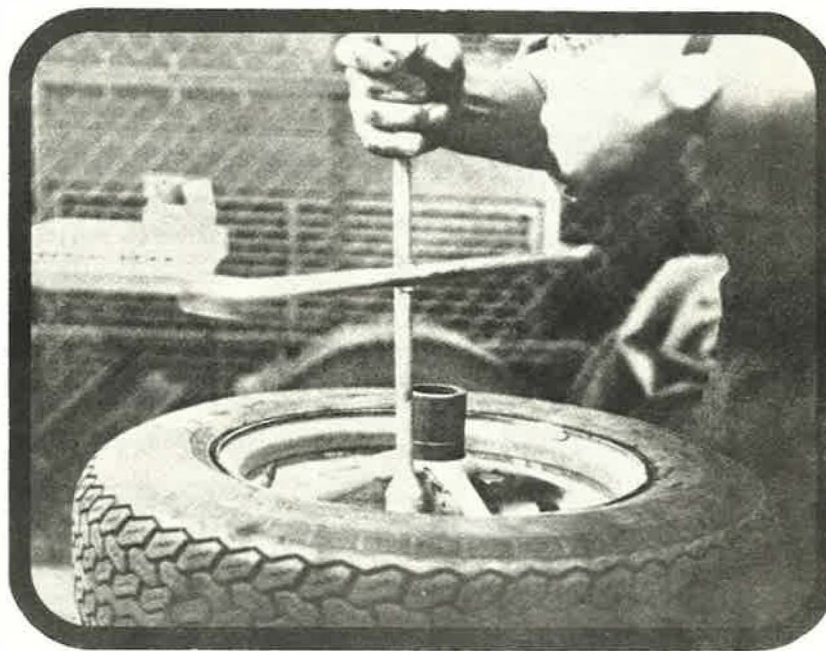
Scheint aber auch auf Strecke einiges gewesen zu sein faul. Glaubt Igor zu wissen, daß Funktionäre diverse haben Standort ihrer Kontrolle gepeilt über Daumen, da keine genauen Unterlagen übergeben wurden.

Schlägt Igor vor, kommendes Jahr "Int. Rallye Bavaria" als Gemeinschaftsveranstaltung von ACB und Scuderia zu starten. Ist vielleicht Vorschlag von Igor garnicht so abwegig, aus Praxis gesehen. (Igor ist aber nicht Mitglied von Scuderia).

Es grüßt herzlich

I G O R

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

korrekt behandelt

Im Bericht zur Rallye Bavaria schreibt Stroppe vom "Wolf und den Geis-lein", Thalmair vom "sportlichen Abseits". Was war passiert? Der Teil-nehmer Jansen hat den Teilnehmer Krug eingeholt und konnte nach Aus-sagen von Alfons Krug auf Grund der Wegbeschaffenheit nicht an ihm vor-bei. Es war wohlgermerkt keine Sonderprüfung sondern Normalstrecke, eine Etappe mit etwas entscheidendem Charakter. Als auf Teer dann der Überhol-vorgang möglich war, suchte sich Jansen die ungünstigste Stelle und be-schädigte Reifen und Felge. An einer der nächsten Vorzeit-ZK's entwickelte sich dann zwischen Jansen und Krug ein Dialog, in dem der Rallye-Champion dem gewiss nicht langsamen VW-Spezialisten Krug androhte, bei der nächsten Behinderung werde er den Betreffenden eben in den Graben stossen.

Humpert/Bauer auf Lancia 1300 waren dann die nächsten, von denen sich Jansen behindert fühlte. Es war im Hohlweg und der Lancia konnte wirklich nicht zur Seite als der Capri von Jansen zu ihm aufschloss, auch wieder auf Normalstrecke. Folglich wurde der Lancia von hinten gerammt, zweimal. Der Sachschaden beläuft sich auf ca. DM 2000.--, also keine Bagatelle mehr.

In der Ausschreibung zur Veranstaltung steht u. a. unter Punkt 1: Grund-lagen der Veranstaltung, daß sie durchgeführt wird nach

- a) Int. Automobil-Sportgesetz der FIA
- b) Straßenverkehrsordnung der Bundesrep. Deutschland
- e) vorliegende Ausschreibung

Nach der vom Veranstalter abgedruckten ONS-Rahmenausschreibung heißt es für die Normalstrecke:

"Es ist Pflicht aller Teilnehmer, überholenden Fahrzeugen sofort Platz zu machen. Jede Behinderung anderer Teilnehmer oder Verkehrsteilnehmer hat zu unterbleiben"

Das Ganze ist relativ und es ist fraglich, wie sich dem der Teilnehmer bei einer nicht vermeidbaren Behinderung verhalten soll. Im Hohlweg kann er nicht zur Seite, Anhalten wäre eine noch größere Behinderung, schneller kann er nicht, mit den wenigen Pferden gehts nicht, also fährt er weiter, bis eine Stelle kommt, wo er kann. Das hat der Lancia-Fahrer getan. Bis er es aber tun konnte, wurde er zweimal gerammt.

Man hätte annehmen können, daß es Zufall war, daß sich der Lancia viel-leicht verbremst hat, womit Jansen ja nicht rechnen mußte, aber zweimal und die Äußerung vorher gegenüber Alfons Krug, das spricht für Vorsätz-lichkeit.

Hier ist der Punkt b) der Ausschreibung, die StVO maßgebend und nichts anderes mehr. Sie macht einwandfreie Aussage über Überholvorgänge, Nöti-gungen usw., nur das Sportgesetz kann dazu widersprüchlich ausgelegt werden, weil es keine klare Aussage macht.

Eine Unsportlichkeit, wie sie selten geschieht, bleibt das Ganze aber trotzdem. Der Geschädigte hat keinen Protest eingereicht, das ist auch keine Angelegenheit mehr für Sportkommissare, das ist eine Angelegenheit für den Staatsanwalt.

In der Nähe von Fürstenfeldbruck, in Grafrath ist die künstliche Western-stadt "Hot-gun-town", hat dort Jansen trainiert für seinen

„WESTERN-ERFOLG“

Theorie für die Praxis

bei Fahrzeugabnahmen kann man immer wieder feststellen, daß die Teil-nehmer die wichtigsten technischen Bestimmungen nicht kennen. Wir brin-gen daher folgende Zusammenfassung:

1. Eine Verbundglasscheibe ist bei allen genehmigungspflichtigen Veranstaltungen Vorschrift.
2. Ein Homologationsblatt muß für alle Fahrzeuge mitgeführt werden (auch inländische).
3. Bei Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen müssen alle Ände-rungen eingetragen sein (Räder, Reifen, Vergaser, Hubraum, Lenk-rad, Auspuff, evtl. sogar Schalensitze und Überrollbügel).
4. Bei Rennen müssen alle Gruppen mit Haubenhalter, Hauptstrom-schalter und Überrollbügel mit Diagonalstrebe ausgestattet sein.
5. Bei Rallyes ist für Gruppe-2-Wagen ein Überrollbügel (auch ohne Diagonalstrebe) erforderlich.
6. Für Gruppen bzw. Veranstaltungen, bei denen Überrollbügel vor-geschrieben sind, muß ein ONS-Zertifikat mitgeführt werden.
7. Bei Rennen ist flammssichere Bekleidung Vorschrift.
8. Kurbelgehäuseentlüftungen müssen in den Luftfilter bzw. in ein Auffanggefäß führen.
9. Gruppe-1- und 3-Fahrzeuge müssen mit einem 1kg-, Gruppe-2- und 4-Fahrzeuge mit einem 5kg-Feuerlöscher ausgerüstet sein.
10. Bei internationalen Rallyes sind Haubenhalter für alle Gruppen ebenfalls Vorschrift.
11. Darüberhinaus kann jeder Veranstalter besondere Bestimmungen erlassen. Zum Beispiel: flammssichere Kleidung und Überrollbü-gel in Gruppe 1 bei Rallyes.
12. Bei genehmigungspflichtigen Slaloms ist nur Verbundglasscheibe und entsprechender Feuerlöscher Vorschrift.
13. 1973: an genehmigungspflichtigen Veranstaltungen dürfen nur noch Fahrzeuge teilnehmen, die mindestens mit 3-Punktgurten ausgerüstet sind.

Viel Vergnügen bei der nächsten Abnahme

vier Winterreifen mit Spikes
175 SR 13 GOODYAER ULTRA GRIP 200 N Ä G E L
80 % erhalten
zu verkaufen bei
Kaufhold J., 8 München 80, Holbeinstraße 14, Tel. 478039
tagsüber Geschäft Telefon-Nr. 4703115

3

-Städte verbindet die einzige richtige internationale Rallye unserer Gegend.

Am 28. September um 9 Uhr versammelten sich auf dem Parkplatz der Firma Hurth am Frankfurter Ring unter den Augen von ungefähr 27 Zuschauern 36 bundesdeutsche, 27 österreichische, 5 polnische, 3 ungarische, und 1 französisches Team zum Start für 1200 km Abenteuer. Um Punkte für die Europa-Rallye-Meisterschaft bewarben sich auch 7 Teams mit Scuderia-Mitgliedern an Bord: Krug/G.Wutz auf Porsche 911 S, Herrmann/Herrmann auf Opel Ascona 19SR, Gerber/E.Hesse auf BMW 2800, Brust/Fischer auf BMW 1602, Thalmair/Eilert auf Opel Kadett B und A.Wurmannstätter/Greger auf Peugeot 204. Die Punkte erhielten am Ziel jedoch die anderen, die am Start eine der ersten zwanzig Startnummern hatten, so zum Beispiel der Pole Zasada auf Porsche mit der Startnummer 1.

Die ersten Strafpunkte gab es dann an der ZK 1 bei Palzing für einige ausländische Teams, die ob einer Baustelle in Echting so in Rotation gerieten, daß sie den 60er Schnitt nicht mehr schafften. Nach einer nicht besonders eifallsreichen Strecke wartete das gesamte Feld 60 Minuten an der ersten Sonderprüfung bei Bodenmais bis die Funktionäre endlich anfangen konnten. Durch die Verspätung passierte das Feld Regen genau während der Stoßzeit. Insbesondere die hohen Startnummern blieben im Verkehrsgewühl stecken und kassierten an der nächsten ZK Minuten. Für das Team Wurmannstätter/Greger bedeutete das Silber.

Österreich bescherte dann herrliche Sandstraßen im Waldviertel und im Mühlviertel. Da hier der Schnitt nur 50 km/h war, blieben alle strafpunktfrei. Für die, die irgendwann die Sonderprüfung Schwarzensee fahren: wenn an dem Verkehrszeichen vor der großen Kehre ein blauer Punkt ist, braucht man die Kehre nicht ausfahren. Der Abkürzer, der dann frei ist, bringt ca. 10 Sekunden (die Österreicher wissen das alle).

Der Grenzübergang nach Ungarn dauerte keine Minute. Das war auch notwendig, denn der Schnitt von dort bis zum Ziel lag zwischen 70 und 90 km/h. Die erste ungarische Sonderprüfung Sümeg zeichnete sich durch einen besonders schlechten Asphaltbelag aus. Wer hier schnell fuhr, mußte mit bösen Schäden am Auto rechnen. Nach einer glanzvollen Fahrt verabschiedete sich hier unser Winfried. Durch ein Mißverständnis mußte er 18 Stunden auf Hilfe warten.

Ungarn ist einmalig! In den Ortschaften standen Hunderte von Leuten und Polizisten und winkten "schneller". Aber wir konnten nicht - wir fuhren schon 150 km/h. Mit Farkasgyepü und Bakonybél erlebten wir zwei herrliche Sandsonderprüfungen mit jeweils ca. 20km. Die letzte SP Tatabánya auf 7 km Asphalt konnte dann keine wesentliche Entscheidung mehr bringen.

Am Ziel in Budapest konnte man vor lauter Menschen den Parc fermé fast nicht finden. Einen solchen Empfang hätten wir uns z. B. bei der Olympia-Rallye gewünscht. Als dann gegen 19 Uhr der Parc fermé wieder aufgehoben wurde, waren immer noch Zuschauer da, die die Teilnehmerfahrzeuge gebührend bewunderten.

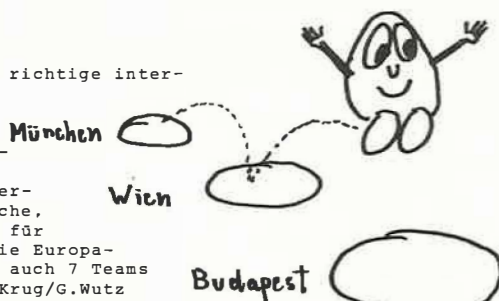
Die vollen Punkte erhielt erwartungsgemäß Zasada (3407,0 P). Bis auf Wurmannstätter (Silber) erhielten alle Clubmitglieder Gold (= 0 auf der Strecke). Erfolgreichstes Clubmitglied war H. Gerber (3862,8 p), es folgten R. Thalmair (4027,2 P), W. Brust (4068,5 P), D. Lode (4144,1 P), A. Wurmannstätter (4169,6 P) und A. Krug (4367,0 P).

Ein ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Ausgabe des Scuderia-Reports.

B. Eilert

**Städte
Rallye
1972**

28-30 SEPTEMBER 1972



Das Eigentor

15.00 Studio für junge Zuschauer

Wer wird was -- wie?
Traumberuf: Rennfahrer
Mit Georg Ruest
(S. a. S. 2)

Traumberuf Rennfahrer

Von Edgar Fuchs

Drei polnische Supercars im einem Sandhang über dem Genfer See, Swimmingpools, Kinderleichen, Kirschbäume für einen Hollywood-Film oder Paradies für Reiche? Jedenfalls das, wovon Millionen träumen. Die Idylle bröckelt. Hinter den hohen Erdriedungen ist die Welt nur optisch in Ordnung. Zwei der drei Hausbesitzer sind Witzge. Ihre Häuser hatten einen Traumberuf: der Traum jedoch endete lässlich (Samstag, 15.00, ZDF).

Auf einem Areal, das für die Errichtung eines Dorfes ausgereicht hätte, gründete der Schwede Joakim Bonnier eine Rennfahrer-Kolonie. Sie ist inzwischen zu einem Ort geworden, an dem nur mehr die Erinnerung und die Angst lebendig sind.

Joachim Rindt ist, Joakim Bonnier tot, nur Jackie Stewart mußte noch nicht den höchsten Preis bezahlen, den der Traumberuf Rennfahrer fordert. Doch der „Allegende Schotte“ kann nicht verheimlichen, daß die Karriere in den rasenden Särgen an der Substanz zehrt. Magen- und Darmgeschwüre sind die Folge des nervenzehrenden Sportes.

Je länger die Liste der Toten wird, desto mehr blüht es vom Mythos, Geneset aus Abenteuer, Benzindampf, Geschwindigkeit, schönen Mädchen, heißen Motoren und einem dicken Bankkonto. „Gottspiele möge ich sein“, sagte Jackie Stewart einmal, als er seinem Hobby nachging und den Schlitzen schwang. „Als verdienen noch mehr und leben wesentlich gesünder.“ Obwohl er weiß, daß er der nächste sein kann in der Reihe, die anführt wird von Alberto Ascari, Graf Berghe von Trips, Jim Clark, Jochen Rindt, Pedro Rodriguez und Jo Siffert, rast er weiter.

ter: „Es ist kein Traumberuf, Rennfahrer zu sein. Aber ein Abstrakt abstrakt dich die mehr los.“

Jackie Stewart ist längst Millionär, des Geldes wegen würde er nicht Woche für Woche sein Leben aufs Spiel setzen. Es ist die Faszination der Geschwindigkeit, die Beherrschung einer gewaltigen Maschine, die weiß, daß nicht was sich an Autokennen so selbst, es ist einfach wie ein Rausch“, hat Jochen Rindt einmal gesagt.

Um Rennfahrer zu werden hatte Jochen Rindt das Erbe seiner Eltern, eine Gewürzkräuter verkauft und sein ganzes Geld in Autos investiert. Sie ist inzwischen zu einem Ort geworden, an dem nur mehr die Erinnerung und die Angst lebendig sind.

Wer's aber geschafft hat, der macht gute Geschäfte: mit Siegen, als wachsende Litfaßsäule für die Zubehör-Industrie. Auf rund eine halbe Million wird das Jahreskommen der Star-Piloten geschätzt. Amerikanische Rennfahrer bezeichnen die jedoch nur mittel: Für den Sieg in Indianapolis gibt's bereits annähernd eine Million Mark, bei formellosen und Stock-Car-Rennen ist mehr zu kassieren als bei einem Grand-Prix-Sieg in Europa. Am Ende unterscheidet sie alle, ob sie nun Millionäre sind oder bettelarm, nichts mehr: jeder von ihnen träumt den Traum, der Schnellste zu sein.

Je näher er ihm kommt, desto näher ist auch sein Ende in einem ausgebrannten, zerbeulten Wrack aus Blech.



W. F. Kroppe

Contra

So wurden AZ-Leser in der Wochenendausgabe über die am Samstagnachmittag ausgestrahlte Sendung für junge Zuschauer informiert. Aus den Zeilen des "Motorsport"-Journalisten ist von Neid, Tod, Traum, Rausch, Mythos, Bankkonto, Hobby-Rasern, Litfaßsäulen zu lesen. Rennfahrer ist, genauso wenig wie loom-Läufer oder Fußballer, ein Beruf. Er ist ein Schritt für wenige, sich zu etablieren. Daß sie dabei die Massen begeistern und den Journalisten Brot geben, dürfen wir ihnen nicht anlasten. Einem Medium, obwohl man selbst für ein Medium schreibt, das Werben vorzuwerfen, heißt doch, sich selbst die Butter vom Brot zu streichen.

"Jackie Stewart mußte noch nicht den höchsten Preis bezahlen, den der Traumberuf Rennfahrer fordert"; aber der Beruf Fotograf hat den höchsten Preis gefordert. Als er von der "Photokina" zurück nach München fahren wollte, auf Sollzeit (wie Rallyefahrer) in der Redaktion sein mußte, erlöste ihn ein Autounfall von Magen- und Darmgeschwüren. Ich will nicht pietätlos sein, aber so berichtet die Presse über Motorsport. "Je näher er ihm kommt, desto näher ist auch sein Ende in einem ausgebrannten, zerbeulten Wrack aus Blech. 65.000 legten im Olympiastadion eine Schweigeminute ein, weil er die Sollzeit halten wollte."

und Pro

Wir Motorsportler (Hobby-Raser) betreiben diesen Sport, weil man uns nach der Führerscheinprüfung in den Moloch Verkehr entließ; ohne Kenntnisse, was wir nach den ersten Unfällen begriffen! Und nur im Motorsport unter Gleichgesinnten das Wissen und Können uns anzueignen möglich ist. Außerdem macht es uns Spaß, diesen Sport zu betreiben.

abendzeitung



L O N D O N , 20. September 1972

.... gerade (oder besser gesagt, heute morgen) erhielt ich den neuesten REPORT (mit persönlicher Widmung von Axel - vielen Dank!). Nachdem Umfang und Qualität des Reports mehr und mehr steigen, würde ich empfehlen, allmählich ein internationales Vertriebssystem aufzubauen! Was die Veröffentlichung eines gewissen Briefes von einem gewissen Menschen anbelangt, so kann ich nur sagen: Rache ist süß!!! (Vor allem deshalb, weil über der ganzen Affäre mein Schinken und Ei in der Pfanne sich zu Kohle verwandelt....)

Was motorsportliche Neuigkeiten anbelangt, so gibt es deren einige: So unterhält beispielsweise die Britische Armee ein eigenes Rallye-Team, mit eigenen Gruppe 1 und 2 Austin's usw. Daneben wird jedem Privatfahrer, der unter der Bewerberlizenz der Armee startet, Nenngeld und Anfahrskosten gezahlt, sodaß Formel-Rennwagen, Auto-cross-Fahrzeuge und Go-cart's im Namen Ihrer Majestät der Brit. Königin die Rennstrecken unsicher machen. Ein Formel-Fahrer (der übrigens den Ex-Jochen-Rindt-Brabham F 2 fährt), mit dem ich mich unterhielt, meinte, das wäre nun wohl das mindeste, was die Armee für Sportfahrer tun könne ... Was wohl bei uns in Deutschland der liebe Leber-Fleck zu einem derartigen Vorschlag sagen würde??

Vor einer Woche war ich bei einem Rundstreckenrennen in Crystal-Palace, einer Rennstrecke mitten in London. Den Anwohnern muß die Suppe vom Teller springen, wenn in 30 Meter Entfernung ein Pulk Formel-III-Wagen vorbeirauscht.... Die acht Autos starke Spitzengruppe im Formel-III-Endlauf dezimierte sich vor meiner Nase auf 4 Autos, als einige Leute Tiefflug-Training veranstalteten (aber offenbar doch nicht beherrschten) Phantastisch reaktionsschnell die englischen Streckenposten: so bekam ein rotierender Mini-Fahrer noch die gelbe Flagge zu Gesicht, die seinen eigenen Hausflug ankündigte ... (Wird sich Igor jetzt sagen: "...ist sicher auch nicht alles gutt auf dieses komische Insel!" Ist sich auch tatsächlich nicht alles gutt, sein sich besonders englische Küche furchterbar - aber eigenes Leistungsgewicht tut sich so verbessern raschest...).

Daß mir auf einer Hauptstraße in London vor einiger Zeit ein Formel-II-Rennwagen entgegengesegelt kam (auf eigenen vier Beinen) habe ich meines Wissens ja schon berichtet, die englische Polizei schaute vergnügt zu...

Vom Rallye-Sektor kann ich leider wenig berichten, da sich selbige meistens in den finsternen Wäldern des Nordens abspielen, obwohl die Londoner U-Bahn eine gewisse Ähnlichkeit mit meiner laienhaften Vorstellung von der Rallyefahrerei hat: ziemlich finster, viel Staub, noch mehr Lärm und eine schlechte Federung - lediglich die Ausfallquote ist geringer.

Was mein sonstiges Befinden anbelangt, so kann ich wirklich nicht klagen. Lediglich mein Zeitplan hat sich insofern geändert, als ich wahrscheinlich schon Mitte - Ende Oktober nach Deutschland zurückkehren werde, um dann im Frühjahr 73 nochmals für kürzere Zeit hier auftauchen zu können.....

Heinz

Lieber Heinz, schön, daß wir Dich bald wieder sehen, schade für uns, daß es noch vor der RAC-Rallye ist. Wir hätten so gerne einen Bericht darüber gebracht, natürlich von Dir. Aber vielleicht kannst Du irgendeinen Deiner englischen Sportsfreunde dazu bewegen, für uns "high-life" zu berichten.

Der neue Fiat 128 Rally ist da!

FIAT

Vertragswerkstatt und Händler

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



A. Schröfl

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

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

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

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

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

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

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

Besser sitzen

Wenns hinten weh tut, soll ma vorn aufhörn. Ein Rallyefahrer aber nur Rallye fährt,..., und kaltes Wasser trinkt, kann es von dem nicht kommen.

Mir tuts jetzt hinten weh. Meine Bandscheiben. Die Olympia-Rallye haben sie nicht überstanden. In einem Seriensitz gaben sie den schmerzfreien Geist auf. Es war nicht mal der schlechteste Sitz in dem ich saß, im BMW sind die Sitze noch viel schlechter, aber die Beine hatten keine Auflage. Wir dürfen Feuerlöscher spazierenfahren, Überrollbügel mit Schaumgummi einbauen, uns mit Hosenträgergurten schützen, Christbäume montieren, unsere Autos bis an die Zähne mit Panzerplatten und T-Trägern beschweren, unsere Hauben mit nicht TÜV genehmigten Haltern versehen, Helme bis zur(m) Brust (Busen) aufsetzen, uns mit Mikrofonen unterhalten, die Frontscheiben auswechseln, die Körper mit Nomexfetzen einhüllen, Stromkreisunterbrecher vor- und zwischen-schalten, den Tank- und Kühlerdeckel an die Kettelegen, den Quirl für unsere Armlänge zurechtbiegen, den Handbremshebel verlängern und Umherfliegendes festbinden. Wir Können und Dürfen schon viel für unsere direkte Sicherheit tun.

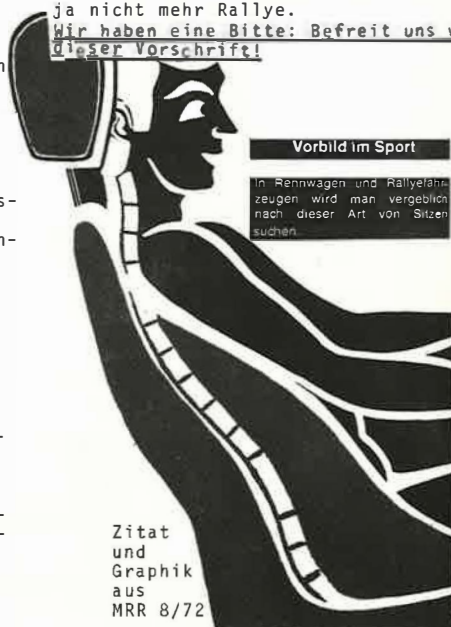
Wir dürfen aber nicht tun, was der Serienrotstift streicht. Das Lenkrad, das viel zu dünn und groß ist, können wir Gruppe 1 Fahrer nicht auswechseln, hier ist vielleicht ein kleiner Vorteil gegenüber der serienmäßigen Ausführung. Aber warum wir die Sitze nicht auswechseln dürfen, verstehen wir seit wir Rallyefahren nicht. Daß für Großserien keine Sitze für 500,- bis 1.000,- Mark Wert eingebaut werden können, ist klar, wenn das ganze Auto nur 6.000 Mark kostet. Aber wir, die mit diesen Autos Sport betreiben, könnten doch von der uns genehmigenden Organisation (ONS) etwas mehr Mitgefühl erwarten, der TÜV gibt den Nicht-motorsportlern schon lange diese Freiheit. Die uns vorstehenden Funktionäre fahren ja auch keine serienmäßigen Sitze, wenn Sie uns überwachen. Außer ihr Rückrat ist schon so verbogen oder ihr Körpervolumen erlaubt es Ihnen nicht mehr, daß Sie in Schallensitzen Platz finden.

Wie viele von uns sind nur wegen der Sitze Gruppe 2 gefahren, chancenlos. Die Aufgeblasenen fuhren ihnen nur so um die Ohren. Die nicht Getunten mußten zwangsläufig die Getunten behindern. Wer in "Drückelesfahrten" auf dem Nürburgring sich 18 Runden schon am Lenkrad festhielt und als Beifahrer mit den Beinen verspreitzte, weiß um diese sinnlose Vorschrift. Es hat ihm vielleicht auch diesen Sport verleidet und heute gibt es nur noch wenig gute Sattler, denn aus längst vergangener Zeit muß dieser Erlaß stammen.

Die Sitzhalterung kann geändert werden. Die Verwendung von Sitz- (Schon-)bezügen jeder Art ist statthaft, einschließlich solcher, durch die eine Sitzschale gebildet wird.

Wir werden vom Deutschen Sportfahrer-kreis vertreten, kann der uns helfen? Bei jeder großen Rallye sehen wir den DSK Krankenwagen für Sofortschäden. Vielleicht könnte unser Doktor einen Orthopäden um ein Gutachten bitten, welche Nachfolgeschäden durch die schlechten Sitze entstehen. Daß Schäden entstehen, wissen wir alle. Aber die, die Kreuzlamm sind, fahren ja nicht mehr Rallye.

Wir haben eine Bitte: Befreit uns von dieser Vorschrift!



Vorbild im Sport

In Rennwagen und Rallyefahrzeugen wird man vergeblich nach dieser Art von Sitzen suchen.

Zitat
und
Graphik
aus
MRR 8/72



Wickenhäuser

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



Wir möchten Ihnen heute ein preiswertes und voll konkurrenzfähiges Sportgerät für die Saison 72 und noch mehr für 1973 anbieten:

OPEL Ascona 1600 SR - 103 PS
Gruppe I Serientourenwagen DM 9300,- + 11% MwSt

Dieser Preis beinhaltet folgende Ausstattung:

Exportmotor 103 PS, Sportfelgen 5 1/2 J-13 mit Gürtelreifen 185/70, Differentialsperre, Verbundglasscheibe, heizbare Heckscheibe, elektr. Scheibenwaschpumpe, Zigarrenanzünder, Drehstromlichtmaschine, Drehzahlmesser, Lederlenkrad, Amperemeter, Öldruckmanometer, Zeituhr, Fracht, Kühlerfüllung, Kfz.-Brief.

Mit einem so ausgestatteten Wagen haben Sie Voraussetzungen um an Rallyes, Slalom- und Rennveranstaltungen optimal ausgerüstet an den Start zu gehen.

Weiteres Zubehör, wie Sportsitze, Unterbodenschutz, Überrollbügel, Hosenträgergurte, Rallyelampenbügel, Zusatzscheinwerfer, Sportstoßdämpfer, Tripmaster haben wir vorrätig. Es wird von speziell geschulten Mechanikern eingebaut.

Umbauten auf kurze Übersetzung, Erhöhung der Sperrwirkung und Tuning für Gruppe 2 Spezialtourenwagen werden ebenfalls von uns durchgeführt.

Weiter dürfte für Sie unser Sportbetreuungsprogramm interessant sein:

1. Service an einer Großzahl der südbayerischen Motorsportveranstaltungen, darüberhinaus die Jänner-Rallye und Rallye-Monte-Carlo 1973
2. Kostenlose Durchsicht der Fahrzeuge in unserer Werkstatt vor einer Veranstaltung
3. Prämien bei bestimmten Veranstaltungen
4. Wickenhäuser Sport-Pokal 1972
5. Sportfahrerrabatt auf die gesamte Reparaturrechnung

Für die Betreuung in allen Motorsportfragen stehen Ihnen Herr von Knorring, Leiter der Tuning-Abteilung und Herr Otto Schmid, Kfz.-Meister gerne zur Verfügung.



Wickenhäuser

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



Umfrage bei Gebet-

Buch-Verlegern:

Zeichenerklärung für die
Aufschriebe der Rallye
Bavaria 1972 von B. Eilert

	Gerade (kurz)
200	Gerade ca. 200m lang
U	Kuppe
U	Loch, Querrinne
3	schlechte Fahr- bahnbeschaffen- heit
↑↓	bergauf, bergab
0,2 ↑	Zeichen aus den Gebetbuch mit km
U	Böschungen (Hohlweg)
WA, WE	Waldanfang, Waldende
V	voll
S	=scharf
m	=mittel
l	=leicht
L	2. Buch- stabe =links
R	=rechts
I	Als Zu- satz =lang
(Lv Rv)	Kurven gehen in- einander über
}	Geschlängelle
ma	macht auf
mz	macht zu

Die Aufschriebe sind so
angelegt, daß die mit der
entsprechenden Seiten-Nr.
versehenen Blätter des Ge-
betbuches ersetzt werden
können.

Zeichenerklärung zur Monte Carlo 1972
von Wulf Biebinge

links	rechts
v	voll
ss+	schnell plus = fast voll ("voll mit Angst")
ss	schnell = lupfen
ss-	schnell minus = etwas bremsen
s+	scharf plus = kräftig bremsen
s	scharf = kräftiger bremsen
s-	scharf minus = sehr kräftig bremsen
K	Kehre
spitz	besonders bei Abzweigungen: Kehre
30, 50, 70	Entfernung von Kurve zu Kurve
usw.	lang
ll	sehr lang
mz	Kurve macht zu
ma	Kurve macht auf
i	innen
^	Kuppe
↗ ↘	über Kuppe
↖ ↙	nach Kuppe
Eing	Eingang, Kurve leitet in die nächste über
!	Achtung! Kurve überrascht
← →	links bzw. rechts fahren
JL	Brücke
↑	Haus
⊠	Kilometerstein
...zu...	Kurve macht stark zu, wenn weitere Angabe, dann zur Lokalisierung, z. B.
ss ↑ zu s	schnelle Kurve wird am Haus scharf
Ω	Tunnel
⊠	Kirche
⊠ Q	usw. Schilder
⊠	Ortsschild
⊠	Kreuzung, immer von unten lesen, hier rechts abbiegen mit Hinweisschild nach Gap
oben, unten	am Abzweig oben, bzw. unten fahren
rot, weiß	Farben am Leitpfosten o. ä.

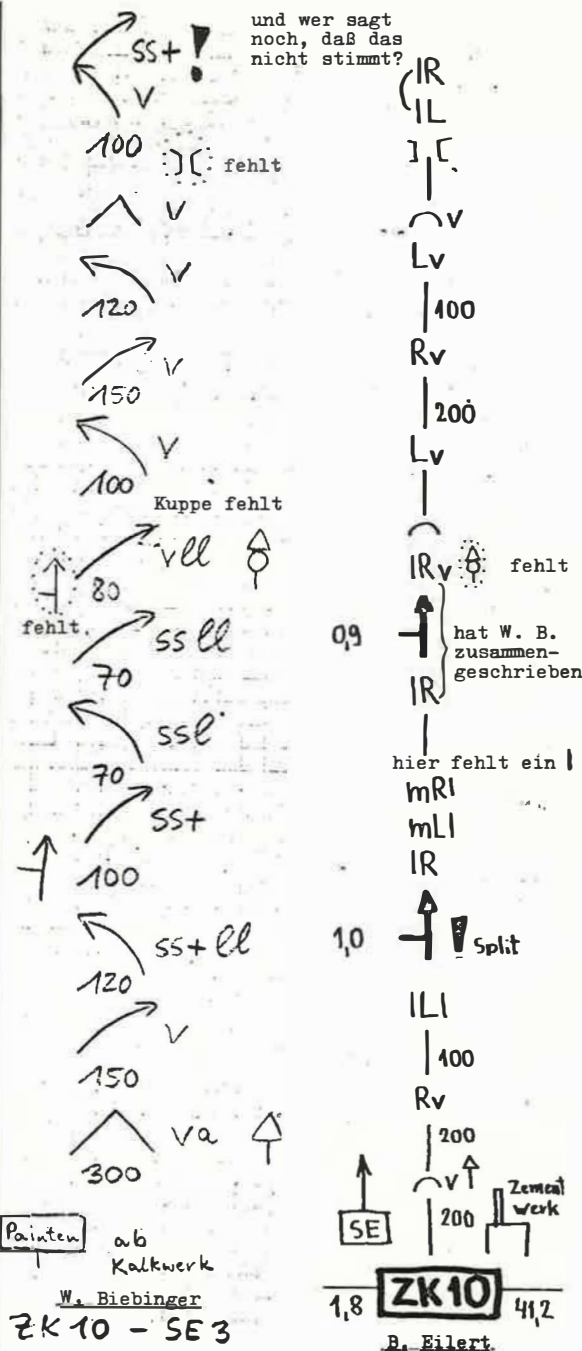
Grundsätzlich wird immer von unten nach
oben und von links nach rechts gelesen.
Die km sind durchlaufend pro Etappe.

Zeichenerklärung
Bavaria 1971
von Christa Schiller (H. Hermann)

Nur bei 0 Strafpunkten
Entscheidung auf den
Sonderprüfungen. Wer
wird 0 Strafpunkte haben?

↗	Rechtskurve
↖	Linkskurve
↗↖	zusammenhängende Kurven
v	voll
l	leicht
m	mittel
ms	mittel bis
s	scharf
ss	sehr scharf
SS	Spitzkehre
l	lang
LP	Leitplanke
⊠	Kuppe
⊠	Bodenwelle
⊠	Baum
mz	macht zu
ma	macht auf
l	leicht, macht an der Kuppe zu zu S (Baum) usw.
20, 80	laufende, ge- schätzte Meter zw. 2 Kurven
!	Achtung
⊠	Eisenbahn
⊠	Brücke
⊠	Brücke über Straße
⊠	Kreuzung
⊠	Gabel
T	Vorfahrt
⊠	Kirche
⊠	Kapelle
⊠	da hängt einer
0,86 (0,86)	Twin ziehen nicht ziehen

und wer sagt
noch, daß das
nicht stimmt?



KOMMENTAR

Römisch-katholisch, alt-katholisch, protestantisch, lutherisch, griechisch, orthodox, und vieles anderes, sie haben individuell ihre Gebetbücher. Genauso individuell sind die Gebetbücher der Rallye-Fahrer, sie unterscheiden sich nicht nach dem Bekenntnis, sondern nach der Stärke des Fahrzeuges und dem fahrerischen Können des Piloten.

Die zehn Gebote sind in vielen Glaubensarten gleich und so gleich sind auch die Bezeichnungen ob "rechts", "links", "Kuppe" oder "Gerade", die Liturgie ist aber unterschiedlich, für den Rallye-Fahrer also "voll", "schnell", "scharf", "sehr scharf" usw.

Ein 60-PS-Auto muß nach einem 150-PS-Aufschrift eben anders gefahren werden, als umgekehrt; die Herren Beifahrer müßten doch in der Lage sein, hier umzudenken, umzudenken, wenn sie ein Gebetbuch gekauft haben.

Ein Gebetbuch, das vielen helfen soll, von 50 bis 150 PS ist eben anders, als eines, das vom Team für sich selbst angelegt wird. Bei letzterem diktiert der Fahrer, so wie er es hinterher wissen will. Bei ersterem wird festgehalten, wie es allgemein passen könnte.

Für die Rallye Bavaria hat Bernhard eine Fibel erstellt, die sehr exakt war; das haben alle gesagt, die sie hatten, zu einem Preis, für den man gerade die für die Veranstaltung nötigen Generalkarten bekommen konnte. Nach Aussagen aller war sie sehr schnell geschrieben.

Die Urteile der Angekommenen im Ziel waren von "Spitze" (Geltermeier) bis "kriminell" (K.P. Hirsch) variierend, so unterschiedlich, wie es eben das persönliche Anpassungsvermögen des Einzelnen war. Dr. Fischer als Co von Rausch hat diktiert, wie es im Gebetbuch stand und behauptete, darum seien sie so schnell gewesen. Damit steht doch eigentlich fest, daß bei jenen Teams, die mit dem Gebetbuch nicht zu Recht kamen, es entweder an fahrerischem Können oder an der Intelligenz des Beifahrers mangelte, das glaubt wenigstens

Ihre Giftspritze



Es stimmt nicht,

- daß Freisler Peugeots für monatlichen Bezug abonniert hat,
- daß Stroppe den Presseausweis beantragt hat,
- daß ein kostenloses Wiesn-Hendl zur Pünktlichkeit erzieht,
- daß Eilert die Siegerehrung der nächsten Scuderia-Veranstaltung wieder verschlafen will,
- daß bei der letzten Rallye Stroppe das Gruseln lernte,
- daß Liebl ein Rallye-Muffel geworden ist,
- daß Seegerer an der Entwicklung der Staubbrille arbeitet,
- daß Fr. Sterr seit ihrem Bavaria-Erfolg Johanna die Große genannt wird,
- daß der Report künftig einen ausklappbaren Poster hat, Mädchen in Aktion),
- daß Scherer immer noch in Hohenfels steht und auf den Schlußwagen wartet,
- daß Bengestrategie schlechteste Wege lieber sind, weil man da langsam fahren muß,
- daß Barbara so lange mit anderen fährt, bis Jörg schneller wird,
- daß Gerber immer Nennungen zurückzieht und dann als unbekannter Beifahrer startet,
- daß die Münchner-Kindl-Fahrt mehr als eine ZK hat,
- daß Lode noch nicht weiß, wann seine Kurz-Rallye ist,
- daß Lode im Report lesen kann, wann seine Kurz-Rallye ist,
- daß der Report grundsätzlich von hinten gelesen wird,
- daß eine Bilderflut über den Report hereinbrechen wird,
- daß die Giftspitze immer mit Whisky gefüllt wird,
- daß GWS beim Report-machen noch mehr rotiert als beim Rallye-fahren,
- daß für Freisler der Aaltonen-Lehrgang ein Leergang war,
- daß Freisler beim Aaltonen-Lehrgang das Fotografieren lernte.

Zuverlässige Verkehrslotsen- muntere Unterhalter: GRUNDIG Auto- super



GRUNDIG Weltklang 4502

Ein Bestseller der GRUNDIG Komfort-

Klasse mit den Bereichen UKW, KW, LW, MW · 5 Statofix-Senderwahltasten · UKW-Scharfabstimmung · 7 Watt Ausgangsleistung bei 2 Lautsprechern.
Festpreis DM 289,-

GRUNDIG Weltklang 4002

Leistungsstarker 4-Bereichs-Auto-super · UKW, KW, MW, LW · UKW-Scharfabstimmung · 5 Watt Ausgangsleistung.
Festpreis DM 222,-

GRUNDIG Weltklang 2003

Der preiswerteste UKW-Autosuper von GRUNDIG · 2 Wellenbereiche: UKW, MW · UKW-Scharfabstimmung · 5 Watt Ausgangsleistung.
Festpreis DM 184,-



GRUNDIG Autosuper gibt es von 138 bis 468 Mark.

**Verkauf, fachgerechter Einbau
und Entstörung**

auto·sport·scherer·münchen

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