

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

Gebrüder Giehrl



Buch- und Verlagsdruckerei

GEBRÜDER GIEHRL

8 München 22, Kaulbachstraße 51 a

Telefon 08 11 / 33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN

im ADAC e. V.

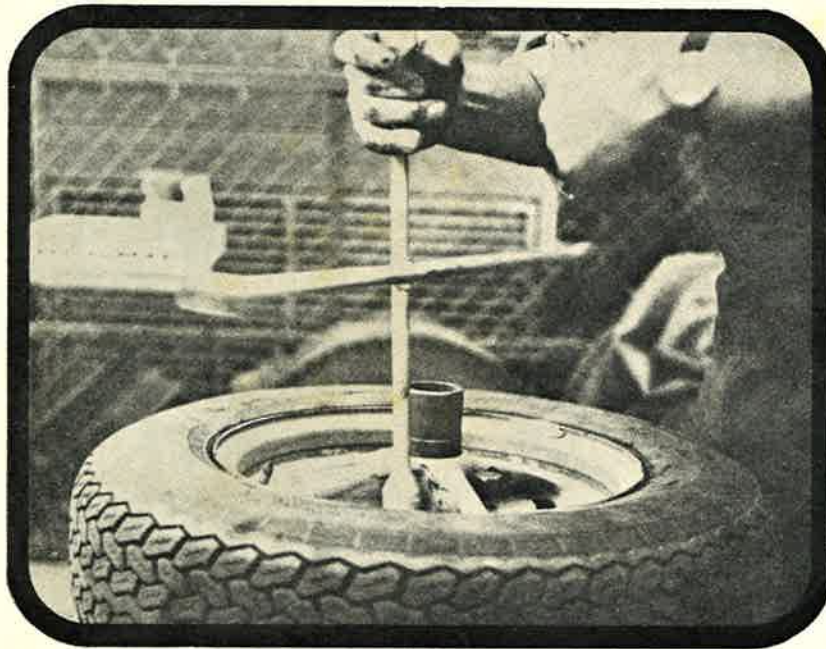
scuderia report



27

10.73

Die Qualifizierten



**Wir lassen nicht jeden an Ihr Auto ran.
Unsere Reifen-Fachleute müssen schon einiges
mitbringen. An Wissen und Erfahrung.
Lassen auch Sie nicht jeden ran!**

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

8 München 70, Zielstattstr. 40, Tel. 78 20 92
8 München 80, Grafingerstr. 29, Tel. 40 75 95

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, so wie der Prophet im eigenen Lande nichts gilt, so ist es auch für den Rallye-Fahrer. Im Titelbild unser Team Smolej/Stroppe auf der Österreichischen Alpenfahrt, die bis zu ihren Ausfall durch technischen Defekt so sehr auffielen, daß das Österreichische Fernsehen sie ständig mit im Bilde hatte, als eine der Favoriten. Sie schockten als Außenseiter ihre Konkurrenz ständig und das will etwas heißen, es war immerhin ein Weltmeisterschaftslauf. Die wenigen Streckenminuten, die sie hatten, ließen in dem Durcheinander von Streckenänderungen vor allem den Co-Piloten positiv auffallen, allgemein und besonders der Porsche-Salzburg. Durch seine Beifahrerleistung kam er schließlich zum heißen Sitz in einem Werks-Auto mit Werks-Fahrer. Der Bavaria-Versuch zwischen Günter Janger und GW Stroppe hat geklappt, so daß die beiden als nächstes im November bei der RAC in England starten werden. Für einen Scuderianer der Durchbruch zur Internationalen Beifahrer-Elite?

Einen Durchbruch in der Behörden-Misere Motorsport versucht auch Gau-Sportleiter Lyding in der Oktober-ADAC-Rundschau, die erste Offensive eines offiziellen ADAC-Mannes um die Erhaltung des Motorsports. Daß es kein Plädoyer für einen behördlich bereits Abgeurteilten war, das wünscht Ihnen

Ihr
SCUDERIA-REPORT

Hans-Joachim Heidi-Jochan

TERMIN | KALENDER

Genehmigungspflichtige Veranstaltungen

20./21. 10. ADAC Chiemgau-Rallye
3. 11. ADAC Barbonen-Rallye
3. 11. ADAC Rallye Nordpfalz
16.-21. 11. RAC-Rallye
24.-25. 11. ADAC-Rallye Köln
24. 11. ADAC-Rallye Waldkraiburg

Nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltungen

20. 10.	Orientierungsfahrt,	Germering
20. 10.	Orientierungsfahrt,	AC Regen
20. 10.	Orientierungsfahrt,	MSG Wiggensbach
21. 10.	Slalom,	AC Babenhausen
21. 10.	Slalom,	MSC Plattling
27. 10.	Orientierungsfahrt,	PMC
27. 10.	Orientierungsfahrt,	AMC Miesbach
27. 10.	Orientierungsfahrt,	MSC Fürstzell
27. 10.	Orientierungsfahrt,	MSC Kaufbeuren
27. 10.	Orientierungsfahrt,	MAC Königsbrunn
27. 10.	Orientierungsfahrt,	AC Augsburg
28. 10.	Slalom,	MSF Olching
28. 10.	Slalom,	MC Wasserburg
3. 11.	Orientierungsfahrt,	AMC Gauting
3. 11.	Orientierungsfahrt,	RC Hauzenberg
3. 11.	Orientierungsfahrt,	AC Babenhausen
10. 11.	Orientierungsfahrt,	Scuderia München
10. 11.	Orientierungsfahrt,	MSC Freilassing
10. 11.	Orientierungsfahrt,	AC Donaugau-Lauingen
10. 11.	Orientierungsfahrt,	AC Illertissen
10. 11.	Orientierungsfahrt,	MSC Aubing-Neuaubing
11. 11.	Slalom,	AC Deggendorf
11. 11.	Orientierungsfahrt,	AC Landshut
15. 11.	Hendelfahrt	MSC Süd
17. 11.	Orientierungsfahrt	MC Neuhausen

6./7. 10. 1973 Hugenotten-Rallye

(Druba)/Smolej W.	BMW 2002 ti
Hesse E./Höfner H.	Simca Rallye 2
Kollin N./(Remele)	BMW 2002 ti

6./7. 10. 1973 Intern. Auto- und Motorradfestival Salzburging

Kaufhold Jürgen	Opel Ascona 16 SR
-----------------	-------------------

22./23. 9. 1973 ADAC-Bergrennen Samerberg

P. Schöller	Fiat 128
-------------	----------

21.-23. 9. 1973 Int. ADAC Rallye Bavaria

(Janger)/Stroppe GW	VW 1303 S
---------------------	-----------

was ist,

BRM
BRM

— W —
— JPO —

— JPO —

— W — JPO —

was war,

3. Klasse Silber, 8. Gesamt
6. Klasse Silber
Bronze

5. Klasse

2. Platz

KS Gold 5. Ges.

Herrmann W./Herrmann Chr.
Dr. Krieglsteiner/(Wach)
Kolb W./Sterr J.
(Jeschelnig)/Wurmannstätter A.
Kaufhold J./Verlaan G.
Naumann A./Naumann S.
Gerber K.H./Wutz G.
(Remele)/Scherer R.
Hesse E./(Götz)
(Oliv)/Thalmair R.
Appel E./Eilert B.
Rieger G./(Biedermann)
Krug A./Wutz E.
Loibl E./Nagel M.
(Sagerer)/Geier H.
Dadlhuber G./Krisam M.
Kollin N./(Bezdek)
Humpert K.H./Scholz H.
Garhammer A./(Fischer)
Puschner M./Conrad R.
Seegerer U./(Gestrich)
Freisler J./(Diebald)
Bender W./(Hirsch)
Ritter H./Pospichal H.
(Ondrusch)/Sterr K.

VW 1303 S	3. Kl. Gold
Opel Ascona 16 SR	KS Gold
Opel Ascona 19 SR	5. Kl. Gold
Peugeot 304 S	KS Gold
Opel Ascona 16 SR	2. Kl. Gold
Fiat 128 C	2. Kl. Gold
BMW 2800	2. Kl. Gold
Opel Rallye Kadett	3. Kl. Gold
Simca Rallye 2	2. Kl. Gold
BMW 2002	5. Kl. Silber
Opel Ascona 19	6. Kl. Silber
BMW 1602	6. Kl. Silber
VW 1300	5. Kl. Silber
Peugeot 304 S	7. Kl. Silber
Opel Ascona 16 SR	10. Kl. Silber
Ford Escort Sport	5. Kl. Silber
BMW 2002 til	8. Kl. Bronze
Ford Escort	8. Kl. Bronze
BMW 3,0 S	5. Kl. Erinnerung
Opel Commodore	ausgefallen
Opel Ascona 19	ausgefallen
BMW 2002	ausgefallen
VW 1303 S	ausgefallen
Fiat 128 SC	ausgefallen
Opel Kadett B	ausgefallen

Die Ergebnisse der Rallye München-Wien-Budapest stehen wegen einer Berufung noch aus.

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, Seidestraße 13-15, Einfahrt Denisstraße, Telefon 59 30 67

Geht's um BOSCH

geh zu MEINBURK

10. Internationale ADAC-Rallye

Im Regen trafen sie sich, die 155 Starter der Bavaria im Porschehof der Mahag bei wetterfesten technischen Kommissaren. Ganz schön kernig, so im Regen die Abnahme zu machen, wenn es 10 m vorher ein großes vorspringendes Dach zum Unterstellen gibt.

Start am Samstag in der Früh von der Rampe zu einer internationalen Veranstaltung! International waren **diesmal** wahrlich die Starter: Verini, Torriani; Tachini, Simoni; Bochelli, Rossetti; Ambrogetti Pregliasco, die Italienische Mitropa Cup-Mannschaft mit ihren bildschönen Autos. Der Käfertreiber – und roller Janger mit Münchner Co-Stroppe, hoppla, jetzt wird's lu-



*Osterreichs Rallye-Top-Star
Günter Janger mit Co Scuderianer G. W. Stroppe auf Salzburg-Käfer. Klassensieger und fünfte im Gesamt der Internat. Rallye-Bavaria 1973.*



Jeschelnig/Wurmannstätter auf Peugeot 304 S am Truppenübungsplatz-Rundkurs. Die zum Schutze der Scheinwerfer verwendeten Handtücher wären hinterher sicher ein Objekt für die Waschmittelreklame gewesen. Nach ihrer guten Platzierung führt Andreas Wurmannstätter weiterhin in der Gau-Rallye-Meisterschaft 1973.

stig. Auch deutsche Stars waren da. Heinbach/Biebinger und zum Aufwärmen für die Budapest Röhr/Berger auf einer Opel Commode.

Die Mitropa Cup-Fahrer Rack/Köhler mit Unterstützung Knorr, Pitz; sowie etliche bekannte Gruppe 1 – Treter wie Demuth, Duge, Memmel und der italienische Ober-Opel-Gruppe 1 Treter, Brai. Dann kam die heimische Prominenz, teils gesetzt, wegen der Gaumeisterschaft, teils im Feld reitend. Von der Besetzung her verhielt es einen heißen Rallyetag. Doch leider trübten so manche Fehler im Gebetbuch, in der Streckensicherung und die fehlende Ziel-ZK den Fahrergenuß. Die Straßen im Walde und durch Wie-

Bavaria – fast ein Motordrama

Für Jeschelnig/Wurmannstätter die gefährlichsten Verfolger in der Gau-Rallye-Meisterschaft, das Team Gerber/Wutz auf der großen BMW-Fregatte. Böse Zungen behaupteten - Heinz wie immer neben dem Weg. - Kleine Schwierigkeiten, das Schiff auf Kurs zu halten, zeigt das Bild schon.



sen waren wirklich schön, nachher bestimmt weniger schön wegen des zweimaligen Durchfahrens und so. Die letzten Fahrzeuge haben sich mehr durchgewühlt als daß sie fuhren. Die wahren Heizer zeigten dann auch wo der Bartl den Most (sprich die Strecke vorher trainiert) holt und legten ihre wohltrainierten Zeiten vor. Hier sollte sich der Veranstalter halt doch dazu durchringen, wenn er die Strecke genehmigt bekommt, daß er entweder nichts (absolut nichts) bekanntgibt oder wegen der Italiener (ich glaube, sie würden auch kommen, wenn sie blind fahren müßten) die Strecke bekanntgibt und die SE's und SP's zu einem bestimmten Zeitpunkt zum Training freigibt. Eine zeitliche Sperrung würde bestimmt durchzusetzen sein und die Bevölkerung würde nicht so überrumpelt werden. Es gäbe auch viel weniger böses Blut; denn was man weiß, macht einen nicht heiß.

Die anderen Minifehler waren nicht so gravierend. Die knappe Etappe durch die Dörfer wurde von den Sportkommissaren verlängert, nachträglich. Der Fehler im Streckenbuch war **vorher** (es ist bestimmt nicht kontrolliert worden) nicht berichtigt worden. Muß denn so etwas sein? Auch daß ein Krankenwagen beinahe mit einem Teilnehmer kollidiert, muß nicht sein. Der Starter sollte es doch wissen, daß bei einem Unfall auf der Strecke nicht gestartet wird. Funktionäre sind ein Problem, aber gewisse Grundkenntnisse müssen da sein. Oder welchen plausiblen Grund gibt es, ein Fahrzeug, das einen Schaden am Getriebe hat, nicht von der Strecke (RAC-SE) zu schieben? Vielleicht

überlegt der Gau Süd sich, ob er nicht einmal an einem Wochenende Funktionärsschulung im Hinblick auf diese Probleme machen sollte. Ein fester Funktionärsstamm verteilt über alle Clubs, die für Veranstaltungen eingesetzt werden können, das wär's oder vielleicht nicht?

So schlimm, wie es vielleicht klingt, war es nun aber auch nicht. Der Fahrer hatte viel Spaß bei dieser Veranstaltung und am Ziel wäre man am liebsten die Schleife noch einmal gefahren. Ob allerdings Verini noch einmal gefahren wäre, weiß ich nicht. Denn Schlitzohr Biebinger und schönster Beifahrer Deutschlands Pitz hatten seinen Beifahrer gewaltig gerollt. ZK Uhr geht vor, die zwei Räuber merken das, sagen Köhler Bescheid, stempeln heimlich ihre Karten und bleiben mit den Autos **vor** der ZK stehen. Torriani merkt das böse Spiel zu spät und fängt eine Minute, Verini verliert Mitropa-Cup und Rack/Köhler gewinnen ihn.

Ich hoffe halt, daß Rack/Köhler im nächsten Jahr diesen Cup nicht nur taktisch verteidigen sondern fahrerisch gewinnen.

Die vielen Preise und der pünktliche Ablauf des Aushangs (12 Std. nach Ende der Veranstaltung) versöhnten dann auch die meisten mit dem, was gewesen war. Zu wünschen wäre, daß nächstes Jahr die ganze Rallye etwas exakter und korrekter über Bayerns Straßen gehen sollte. Das meint J. Kaufhold.

P. S. Wieso ist die Ergebnisliste am 12. 10. 73 immer noch nicht da???

Orientierungsfahrt am 10. 11. 1973 Startplatz: Linde-Parkplatz Höllriegelskreuth Abnahme ab 15.30 Uhr Start: 17.01 Uhr Startgeld: 20 DM



J. Kaufhold, mit Orientierungsfahrt fing es an, doch so sollte es nicht weitergehen. (negatives driften)

Nr.	Starter	SP 1	SP 2	SP 3	SP 4	SP 5	SE 1	SE 3	SE 5	SE 6	SE 8	SE 9	SE 10	SE 11
1	Hainbach / Biebing, Gesamtsieger	122	252	251	126	313	45	93	23	83	0	31	72	0
7	Memmel / Ebert, Gruppe 1, Sieger	133	271	266	139	333	77	108	23	94	0	73	96	0
15	Herrmann / Herrmann	137	285	278	138	351	82	134	31	98	0	111	105	0
17	Oliv / Thalmeier	138	335	283	142	347	84	116	40	102	3	97	120	0
19	Kriegelsteiner / Wach	143	288	282	145	344	80	116	27	96	0	95	115	0
35	Puschner / Conrad						79							
36	Gerber / Wutz	136	278	277	138	342	85	107	37	107	13	101	128	0
44	Seegerer / Gestrich						90							
47	Freisler / Diebald	127	260	253	125	323	54	97	11	83	0	84		
50	Appel / Eilert	136	293	295	146	364	90	120	30	102	10	132	122	0
53	Kollin / Bezdek	143	294	285	144	349	90	178	22	99	11	115	118	0
61	Bender / Hirsch	138	298	281	153	355	72	108	15	86	7	124		
65	Rieger / Riedermann	153	293	285	149	368	100	137	38	104	23	133	123	0
72	Krug / Wutz	142	285	289	146	362	84	112	22	88	33	114	501	0
73	Hesse / Götz	146	299	288	148	383	74	125	29	94	157	132	133	0
75	Humpert / Schatz	138	277	278	141	346	265	110	31	97	0	65	89	0
76	Ritter / Fellinger	151	296				92	122						
82	Garhammer / Fischer	138	295	291	139	355	97	120	35	113	18	120	117	58
87	Kolb / Sterr	143	279	281	145	371	70	112	25	99	1	103	110	0
108	Kaufhold / Verlaan	146	289	290	140	366	87	120	24	92	2	117	109	0
109	Sagerer / Geier	153	303	301	152	419	104	137	47	122	32	133	153	0
158	Remele / Scherer	154	308	299	149	382	91	130	26	103	13	115	122	0
163	Dadlhuber / Krisam	155	303	296	148	376	96	150	37	129	126	115	126	0
164	Naumann / Naumann	150	303	294	147	370	79	129	24	98	35	103	129	0
166	Loibl / Nagel	160	335	329	154	405	128	153	90	123	60	140	288	0

Osterreichische Alpenfahrt Rallye-WM-Lauf Gesamtsieger: Freisler/Nagel

Protest, Ablehnung, Berufung, die Götter der FIA haben zu entscheiden, dabei stehen die Gesamtsieger, die Münchner Crew Freisler/Nagel, schon fest.

Die beiden Rallye-Fahrer haben sich bei der Alpenfahrt vorgearbeitet in die internationale Spitze der Motorsportphotographen. Die österreichische Motorsportzeitschrift „Auto-Revue“ brachte im Oktoberheft im Titel eine pophaftig wirkende Renault-Alpine und auf innerer Doppelseite Günter Janger auf Salzburgkäfer, bei den Aufnahmen von der Österreichischen Alpenfahrt, geschossen von Jürgen Freisler und Klaus Nagel. Die Janger-Aufnahme zeigt nicht nur ein optimal bewegtes Rallyegefährt, sie vermittelt viel mehr eine echte Rallye-Stimmung, wie sie nur selten durch ein Bild zum Ausdruck gebracht werden konnte. Um diese Stimmung zu erreichen, mußte aber Klaus Nagel erst einmal Kamera- und Beleuchterteam des ORF-

Motorama von einem besseren Aufnahmeplatz überzeugen. Dieses Bild alleine ist schon fast den Kauf der „Auto-Revue“ wert.

G.W.S. wollte in diesem Heft über die Alpenfahrt berichten, er wollte schreiben warum Warmbold doch im Recht ist, er wollte schreiben, wie die beiden südbayerischen Walter's die Österreicher schockten usw.

G.W.S. hat sich in Wien mit Herbert Völker unterhalten und meinte dabei, man müßte skizzenmäßig die strittige Warmboldstelle bringen. Das alles wollte G.W.S. im Report bringen, aber das tut er jetzt nicht mehr, weil Völker schon alles in der Auto-Revue gebracht hat.

Dafür hat G.W.S. von Herbert Völker die freundliche Zustimmung bekommen, seinen Bericht von der Alpenfahrt wiedergeben zu dürfen. Herzlichen Dank an H.V. und G.W.S. für die Vermittlung.

SCUDERIA-REPORT, 8000 München 90, Deisenhofener Straße 37, für den Inhalt allein verantwortlich: Heidi Verlaan, Franz Liebl.

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e. V. im ADAC, an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstraße 35, Telefon 0 89 / 40 31 34.

Die offiziellen Vertreter sind: Liebl Franz (1. Vorsitzender), Telefon 26 54 00 / 26 57 55 / 6 91 51 69; Scherer Rainer (2. Vorsitzender), Telefon 40 31 34; Verlaan Heidi (Schatzm.), Tel. 0 81 65 / 45 78; Eilert Bernhard (Sportleiter), Tel. 2 33 46 52; Naumann Axel (Sportwart), Tel. 53 49 65 / 64 37 97; Naumann Sieglinde (Schriftführung), Tel. 64 37 97; Schucan Reto (Verkehrsref.), Tel. 65 05 17; Krisam Martin (Beisitzer), Tel. 78 20 52; Verlaan Gerhard (Beisitzer), Tel. 36 77 37, 0 81 65 / 45 78; G. W. Stroppe (Pressereferent), München, Tel. 22 28 27 und 78 99 44.

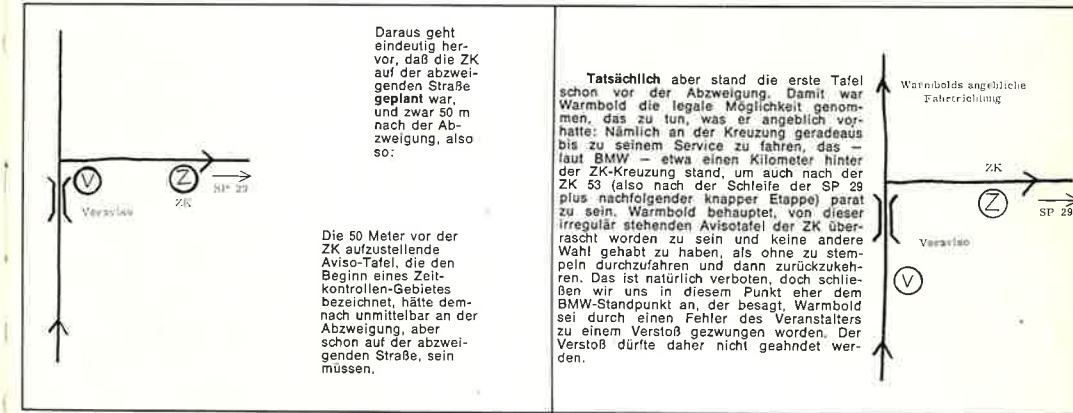
Clubabende: Jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im „Amberger Hof“, 8000 München 5, Corneliusstraße 2, Beginn 20.00 Uhr

Druck: Gebr. Giehrl, 8 München 22, Kaulbachstraße 51 a, Telefon 33 10 55, Telex 5 215 520 Klischee: Klischee-Meyer, 8 München 2, Augustenstraße 59

Fall 1: Die Zeitkontrolle 52

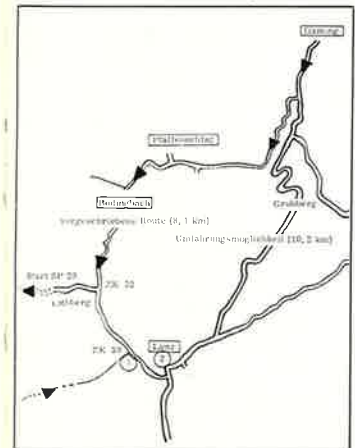
Warmbold wurde disqualifiziert, weil er zur Zeitkontrolle „von einer anderen als der vorgeschriebenen Richtung“ kam. Diese Entscheidung ist unserer Meinung nach unrichtig. Im Road Book – und das ist die offizielle Unterlage der Fahrer – war die Position der ZK 53 folgendermaßen eingezeichnet.

28,75	2,02	!
28,80	0,05	Sign Post
0,00		„Naturschutzgebiet“
0,10	0,10	



Der Haken:

Die Sache hat nur einen Haken: Hat Warmbold die ZK-Kreuzung tatsächlich vorher passiert und ist er dann zurückgekehrt – oder fuhr er gar nicht auf der Rallyestrecke, sondern wählte er einen anderen Weg, der ihn direkt über Lunz führte? So sehen die beiden Möglichkeiten aus:



- 1 Jener Punkt, an dem nach BMW-Darstellung das Service durchgeführt wurde.
- 2 Die BP-Tankstelle in Lunz, wo Warmbold nach Aussage des dortigen Pächters und Rüdiger Bochnicks Service machte. Dieser Punkt ist natürlich wesentlich einfacher auf der Bundesstraße über den Grubberg als auf der Rallye-route zu erreichen.

Der Weg über Lunz ist zwar um 2,1 km länger als die vorgeschriebene Route, aber wesentlich schneller zu fahren. Die AUTOREVUE testete die Route (mit einem Peugeot 504 Inj., der möglichst flott bewegt wurde): Die Route über Lunz brachte genau zwei Minuten Zeitgewinn gegenüber der offiziellen Route. Feststeht, daß Warmbold vor der ZK 52 dringend Service brauchte, da die Schweißstelle eines am vorherigen Abend eingebauten Schwingarms locker geworden war.

Wenn wir nun – entgegen dem Spruch der Jury – davon ausgehen, daß es gar nicht um die Anfahrt zu der – problematisch aufgestellten – Zeitkontrolle geht, sondern um ein anderes Vergehen, nämlich um das des Verlassens der vorgeschriebenen Rallyeroute, ohne diese Route am Ort des Verlassens auch wieder aufzunehmen, dann ergeben sich folgende Standpunkte, die beim besten Willen nicht unter einen Hut zu bringen sind:

Pro Warmbold:

Die Aussage Warmbolds: Er sei an der ZK 52 vorbeigefahren, habe einen Kilometer später Service gemacht und sei daraufhin zur ZK zurückgekehrt, um zu seiner Sollzeit zu stemeln.

Die Aussage Todts: Übereinstimmend mit der Aussage Warmbolds: Er habe seine Mechaniker befragt. Diese hätten ihm bestätigt, an dem von Warmbold angegebenen Punkt die Schwinne geschweißt zu haben. Warmbold sei aus der „richtigen“ Richtung – nämlich von der ZK 52 – gekommen.

Kontra Warmbold:

Die schriftlich zu Protokoll gegebene Erklärung Lindbergs und Eisendles (Startnummer 3), auf der Etappe vor der ZK 52 niemals von Warmbold (Startnummer 8) überholt worden zu sein, sondern ihn nur an der ZK aus der verkehrten Richtung auftauchend gesehen zu haben.

Obwohl jedem, der mit der Alpenfahrt zu tun hatte, klar sein mußte, um welches Problem es ging, fand sich bis Redaktionsschluß niemand

(weder Fahrer, Zuschauer noch Funktionär), der sich beim Veranstalter gemeldet hätte, um die Aussage zu machen, er habe Warmbold beim Passieren der ZK 52 gesehen. Hingegen machten mehrere Personen die Meldung, Warmbold beim Service gemacht zu haben, das zweite Mal (also aus der Lunzer Richtung) gesehen zu haben.

Der Pächter der BP-Tankstelle in der Norderfahrt (!) von Lunz gab zu Protokoll, den BMW mit der Startnummer 8 um ungefähr 14.00 Uhr (Start der SP 29 für das erste Auto war kurz danach) auf seinem Tankstellen-Gelände beim Service gehabt zu haben. Dabei seien Schweißarbeiten verrichtet worden.

Richard Bochnick (zu diesem Zeitpunkt schon ausgefallen und im Dienst des Veranstalters unterwegs) machte folgende Aussage: Er habe Warmbold kurz nach 13.30 Uhr beim Service an der Lunzer BP-Tankstelle gesehen. Er könne die Zeit deshalb ziemlich genau bestimmen, weil er nachdachte, wieso sich Warmbold hier aufhalten könne, und er sei zu dem Schluß gekommen, Warmbold habe bereits aufgegeben und lasse hier nur deswegen eine Arbeit durchführen, um mit dem offensichtlich defekten Wagen in sein Quartier fahren zu können.

Anmerkung: Natürlich würde allein die Anwesenheit Warmbolds an der BP-Tankstelle kein Vergehen darstellen, er könnte theoretisch die ZK 52 passiert haben, die wenigen Kilometer nach Lunz und dann wieder zurück zur ZK 52 gefahren sein. Abgesehen davon, daß dies ziemlich kaum zu schaffen gewesen wäre und daher unwahrscheinlich klinge, haben ja Warmbold, Todt und Neerpasch ausgesagt, das Service sei zwischen ZK 52 und Lunz durchgeführt worden, was in eine Zeitrechnung (vom Pro-BMW-Standpunkt gesehen) besser paßt. Aus diesem Grund wird die Tankstelle sehr wohl zu einer Schlüsselstelle.

Folgerung: Wenn die BMW-Darstellung stimmt, erfolgte die Disqualifikation Warmbolds zu Unrecht, denn die unplanmäßige Verlegung der ZK darf einfach nicht als „unerheblich“ angesehen werden. Wenn die BMW-Darstellung nicht stimmt, müßte Warmbold wegen „Verlassens der vorgeschriebenen Route“ disqualifiziert werden.

Fast 90% aller Scuderia-Ausweis- und Lizenzfahrer sind auch Mitglied im DSK. Gerade die Aktivisten der Aktiven wissen schon warum! Sollten auch Sie sich für den DSK interessieren, fragen Sie uns am Clubabend, oder fragen Sie in unserer Geschäftsstelle, oder besuchen Sie den DSK im November auf der Greger-Racing-Show in München.

Der DSK bietet seinen Mitgliedern folgende Leistungen:

1. Interessenvertretung

Durch die Zusammensetzung des Mitgliederkreises haben wir die Möglichkeit der Einwirkung auf Automobilsport-Institutionen. – Insbesondere bringen unsere gewählten Fahrervertreter bei der ONS alle an den DSK herangetragenen Vorschläge, Wünsche oder Anregungen unmittelbar bei den dafür zuständigen Stellen zur Sprache. Generelle Probleme können wir auf ONS-Sitzungen und in Kommissionen behandeln lassen.

2. Beratung

Der Beirat im DSK garantiert die kostenlose Beratung in den einzelnen Bereichen des Automobilsports.

3. Auskünfte

Über das Internationale Automobil-Sportgesetz der FIA, die ONS-Bestimmungen und deren Handhabung bzw. Auslegung geben wir Auskunft.

4. Rechtshilfe

Das Recht im Sport erfordert Sachkenntnis. Zur Unterstützung der Mitglieder steht unser Syndikus zur Verfügung.

5. Techn. Gutachten

Wir sind in der Lage, in technischen Dingen nicht nur zu beraten, sondern auf Wunsch auch spezielle technische Gutachten erstellen zu lassen.

6. Versicherungsfragen

Die Verhältnisse im Automobilsport bedingen besonderen Versicherungsschutz. Information erfolgt durch uns – wie auch die Vermittlung von Zusatzversicherungen für Rennen und Rallies. Darüber hinaus jederzeitige Hilfestellung bei der Abwicklung von Schadensfällen anlässlich der Teilnahme an Wettbewerben.

7. Sicherheit im Automobilsport

Zur Hebung der Sicherheit für Fahrer und Zuschauer werden geeignete Maßnahmen ausgearbeitet und deren Verwirklichung verfolgt.

DSK

8. Lehrgänge

Wettbewerbsstraining für Fahrer, Beifahrerlehrgänge, Schulung von Sportwarten und Ausbildung von Streckenposten werden durchgeführt.

9. Ärztliche Leistungen

Mitgliedern, die bei Automobilsportlichen Veranstaltungen ernsthafte Personenschäden erleiden, wird kostenlos medizinische Beratung und Betreuung gewährt.

10. Fahrer- und Beifahrer-Vermittlung

Der DSK verfügt über eine entsprechende Kartei, in die sich jeder eintragen lassen kann, der Fahrer oder Beifahrer sucht bzw. sich als solcher anbietet. Vermittlungen durch das DSK-Sekretariat.

11. Beschaffung von Homologationsblättern

Sofern die Anschaffung von Homologationsblättern Schwierigkeiten macht, übernehmen wir auf Antrag des Mitgliedes diese Aufgabe.

12. Industrie-Kontakte

Mit der Industrie halten wir zwecks gegenseitiger Unterstützung laufend Verbindung. Die Zahl der Förderer des DSK wächst ständig.

13. Gebrauchs-Tests

Automobil-Artikel werden gegen Entgelt durch Mitglieder auf die Verwendbarkeit im Motorsport erprobt und nach eingehender Prüfung bei positivem Ergebnis mit dem DSK-Siegel ausgezeichnet.

14. Gegenseitige Hilfe

Unser Kreis wird im Rahmen seiner Möglichkeiten nicht nur in besonderen Notfällen eingreifen; auch unsere Mitglieder sind zur gegenseitigen Hilfeleistung verpflichtet.

15. DSK-NACHRICHTEN

Zur allgemeinen Information werden laufend unsere Nachrichten versandt. Neben den offiziellen Mitteilungen des Präsidiums und des Pressereferenten kann auch jedes Mitglied zu Wort kommen. Die Öffentlichkeitsarbeit dient gleichzeitig Werbezwecken.

Aktives Interesse für die Interessen der Aktiven!

Die bestellten Killer

Die Bosse machen sich die Finger nicht schmutzig, sie haben ihre Mitarbeiter, die bezahlten Killer. Sie haben die Aufträge abzumurksen, wie sie es schaffen spielt dabei keine Rolle, es soll in erster Linie unauffällig sein und vor allem es soll sein. Die Bosse sagen natürlich nicht öffentlich, daß dieser oder jener weg muß, sie zucken nach vollbrachter Killerart nur unwissend mit den Achseln.

Wohl zuviel Krimi's gesehen, nein garnicht, nur zuviel an Motorsport gedacht!

Oberamtsrat Herold vom Bayerischen Staatsministerium des Innern meinte Anfangs des Jahres 1973, in zwei Jahren würde in Bayern niemand mehr vom Rallye-Sport sprechen. Er meinte es in echter Überzeugung. Das Ministerium und seine Mitarbeiter verbieten aber Motorsport nicht, auch nicht den Rallyesport, sie genehmigen für 1973 in Bayern mehr Veranstaltungen denn je. Sie wissen ja, die Genehmigung der Streckenführungen obliegt den unteren Instanzen und sie wissen auch, daß sie sich auf dieses Gefolge verlassen können. Diese unteren Instanzen verbieten aber nicht direkt, sie genehmigen bestimmte Sachen nicht, sie machen Auflagen, Auflagen, die so manchen Renn- oder Fahrleiter verzweifeln lassen, oder sie machen mit irgendwelchen fadenscheinigen Argumenten ihren Landkreis total zu. Die Veranstalter müssen hier natürlich in Unkenntnis der Auslegung von Verwaltungsvorschriften und vor allem in Zeitdruck unwillkürlich kapitulieren.

Damit ist auch der obersten Behörden Sinn und Zweck erreicht.

Sie werden schon bemerkt haben, es muß nicht

immer ein Krimi sein, wenn von Bossen und bestellten Killern die Rede ist.

Wer kann etwas dagegen tun? was kann man dagegen tun?

Jeder von uns kann etwas dagegen tun! Sachlich, übertrieben sachlich argumentieren! Das können wir dagegen tun. Angriff ist die beste Verteidigung. Aber wer hört es schon?

Gausportleiter Wilhelm Lyding trat in der Oktober-ADAC-Rundschau zum Frontalangriff gegen Behörden und Lobbyisten an. Er wirft alles in die Waagschale, was man bringen kann, um traditionelle südbayerische Rennveranstaltungen zu erhalten. Es bleibt nur noch die Frage, wer liest es? Ein kleiner Teil der viertel Million südbayerischer ADAC-Mitglieder, die Motorsportler. Es müßten aber alle lesen und jeder der irgendwie Allgemeinbeziehung zum Sport hat, müßte verständnisvoll mithelfen. Die Idee von DSK-Gründungs- und Ehrenmitglied Helmut Zick müßte verwirklicht werden, der meint, mit einem guten Presseemann über die großen deutschen Zeitungen „Welt“, „FAZ“ und „SZ“ etc. auf breiter Basis für (nicht wie bisher gegen) den Motorsport zu berichten. Nichts scheuen Behörden und ihre Mitarbeiter mehr als Angriffe gegen sie auf breiter Basis, also in der Tagespresse. Auch Profikiller wie in den Landkreisen Fürstfeldbruck oder Miesbach müßten dann doch etwas zurückstecken.

Mit Lyding's erstem Schritt und der DSK Absicht, die hoffentlich verwirklicht wird, begann der Wettlauf um den Tod des Motorsportes. Die Kondition, das Durchhaltevermögen wird entscheidend sein. Liebl

Verkaufe einwandfreien **Motor für OPEL ASCONA**, 1600 ccm, Irmscher getunt, optimal nach Gr. I, mit Anlasser, Drehstromlichtmaschine, Sportauspuffkrümmer, CCI-Vergaser usw., nur ca. 12 000 km gelaufen für DM 1900,-

Wagner, Telefon 0 73 04 / 23 86 nach 18 Uhr.

22./23. 9. 1973 ADAC-Bergrennen Samerberg Veranstalter: Motorsportclub Rosenheim e.V. im ADAC

Samerberg Bergrennen 1973; dieses Jahr besonders interessant, da es nicht nur um die Austragung sportlicher Wettkämpfe ging, sondern auch darum, das 50jährige Bestehen des MSCR gebührend zu begehen. Um dieses Jubiläum richtig zu feiern, hatte der Veranstalter eine ebenso passende wie ausgefallene Überraschung zu bieten. Ein Original-Bugatti mit Silberkühler und satten 150 PS in den blankgeputzten Speichenrädern, zeigte uns und den überaus zahlreich erschienenen Zuschauern wie auch einst ein Caracciola den Samerberg bezwang. Hätte man die röhrende Zigarre gezeitet, wäre mancher von uns erblaßt. Beim samstäglichen Training machte der Wettergott noch gute Miene zum schnellen Spiel, so daß sogar auf Gr. 1 Wagen Slicks montiert wurden.

Gewohnt, vom vorigen Jahr, traten die Konkurrenten jedoch am Renntag mit Regenreifen an.

Natürlich litten die Motorradfahrer am meisten unter dem Schnürlregen und den damit verbundenen wohlbekannten Verhältnissen. Nach den sturzreichen Motorraddurchgängen senkte sich für rund 100 Piloten der Vierradbranche die Startflagge im 30. sec. Abstand. Nach dem ersten Lauf sah es durchaus noch nicht nach superschnellen Zeiten aus. Da die Piste jedoch vor dem 2. Lauf ziemlich abtrocknete, konnte

sich Müller-Perschl vom MSCR mit neuem Streckenrekord den Gesamtsieg sichern. Als einziger Teilnehmer der Scuderia München belegte ich auf dem 120 PS starken Fiat 128 Gr. 2 der Firma Auto EDER den 2. Platz in der Klasse.

Geschichte am Rande: In der Klasse der 2sitzigen Rennwagen konnte ein Teilnehmer den vor ihm gestarteten Fahrer auf der Ziellinie einholen, wobei es zu einer leichten Kollision kam. Scud. Mü. Mitglied und Offiz. Zeitnehmer Manfred Kellerhals sah die 2 Boliden auf seinen Zeitnehmerbus zufliegen, zog den Kopf ein, schickte ein Stoßgebet gen Himmel... und zeitete trotzdem.

Pünktlich um 20 Uhr fand die Siegerehrung in Rohrdorf statt. Alles war da; Offizielle, Teilnehmer, Fans- nur die Klassensiegerkränze nicht. Sie waren versehentlich von der Herstellerfirma nach Rosenheim/Westf. verschickt worden. Rennleiter Pauer, der für das gute Gelingen der Veranstaltung verantwortlich war, konnte die Sieger und Nächstplatzierten mit Schleifen und geschmackvollen Pokalen entschädigen. Dem Veranstalter kann man also nur wünschen, daß dieses interessante Rennen vor den Toren Münchens auch nächstes Jahr wieder genehmigt wird.

P. Schöller



Peter Schöller auf dem Fiat der Fa. AUTO EDER

Mitropa-Cup 1973

Das gestiegene Interesse an diesem Cup wurde beim letzten Lauf, der Rallye Bavaria, noch einmal deutlich gezeigt. Nach der Rallye San Martino schied Sergio Babasio aus dem Kreis der Favoriten aus, und es rückte Maurizio Verini zum Mitfavoriten neben Rack auf. Rack selbst hatte beim zweiten italienischen Lauf etwas Pech, den er lag zum Zeitpunkt des Ausfalls sehr gut placierte.

Bei der Rallye Bavaria traten nun neben den Mitropacupstreitern auch noch potente deutsche und ein österreichischer Fahrer an, die zwar keine Punkte sammeln wollten, aber durch ihre Platzierung Punkte sperren und dadurch die Wertung beeinflussen würden. Die drei italienischen ersten Bewerber hatten eigentlich alle Pech. Verini schnappte an einer ZK eine unnötige Minute (trotz 20 Minuten Vorzeit), wobei wahrscheinlich

deutsche Spitzenbeifahrer hilfreich zur Seite standen. Man kann nur hoffen, daß die Italiener schnell vergessen und dies nicht in gleicher oder abgewandelter Form an uns im nächsten Jahr zurückzahlen. Diese Minute kostete Verini den überlegenen Gesamtsieg bei der Rallye Bavaria und den Sieg im Mitropa Cup. Auch der Lancia-Fahrer Ambrogetti wurde durch ein Mißgeschick zu einem Ausritt auf einer Etappe verleitet, die später neutralisiert wurde, da der Starter einer SE trotz Wartezeiten teilweise keine neue Startzeit gab, wodurch der „40“er Schnitt nicht zu halten war. Der letzte chancenreiche italienische Fahrer Bray auf Conrero-Ascona verlor, durch einen Ausritt auf der Castrozaspezialetappe, bei der Bavaria alle Hoffnungen auf die Gruppe I Wertung.

Dadurch kam es zu folgendem Endstand:

1. Rack/Köhler	D	Porsche Carrera	73 Punkte
3. Verini	I	Fiat Abarth Spyder	71 Punkte
4. Ambrogetti	I	Lancia Fulvia HF	48 Punkte (G. 3. Sieger)
5. Memel	D	Ascona 1900	47 Punkte (G. 1. Sieger)
6. Eberl	A	Ascona 1900	42 Punkte
7. Torriani	I	Lancia Fulvia HF	36 Punkte
8. Knorr/Pitz	D	Porsche Carrera	35 Punkte
10. Herrmann/Herrmann	D	VW Mahag	32 Punkte

Auch 1974 werden wieder die gleichen Läufe gefahren. Unter Umständen wird allerdings eine

Veränderung des Punktsystems vorgenommen.
R. Thalmer



Im Bild: Oliv / Thalmer, beim letzten Mitropa-Cup-Lauf der „Rallye-Bavaria“. Sie waren das einzige südbayerische Team, das in diesem Jahr sämtliche Mitropa-Cup-Läufe fuhr.



Preise für Sportfahrer

Überrollbügel	ab 165,-
Hosenträgergurte	ab 58,-
VDO Tripmaster	199,-
Marshall Breit 200 ø	49,50
Cibiè Super Oskar Weit	53,50
Gegensprechanlage	240,-
	u. MWSt.

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder,
Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-
Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer · münchen
Ampfingstraße 35 · Tel. 403134

Der erste Ernst in der Weibergaudi um den Ford-Escort-Pokal

fand am 30. September 1973 auf dem Hockenheim-Ring statt. Die Stuttgarterin Ute Glemser (Schwester des Deutschen Rennsportmeisters 1973) und die Scuderianerin Lisa Loibl erhielten ihre Autos von der Schwaben-Garage in Stuttgart. Im samstäglichem Training nahm die Münchnerin der Stuttgarterin flotte fünf Sekunden ab. Im Rennen am Sonntag sollte es aber dann anders aussehen. Als erste Information erhielten wir die Mitteilung, Glemser vorne in der Spitzengruppe, Loibl im Mittelfeld. Augenzeugen berichteten, sie hätte fürchter geschimpft, weil sie das schlechtere Auto bekommen hätte. Das Unverständliche, daß sie aber im Training vorne war, klärte sich zwischenzeitlich auf.

Lisa fuhr die ersten drei Runden sehr beherzt mit, ihre Ausbremsmanöver ließen ihre Fans erzittern und hatte die Ute bis dahin klar in der Tasche. Ab der vierten Runde lief das Gerät nur noch auf drei Hüten, sie fuhr aber weiter und belegte von 35 angekommenen Teilnehmern den 27. Platz.

Nunmehr verlautet von der Schwaben-Garage in Stuttgart „kein Verschulden der Fahrer“, ein Teil im Vergaser war gebrochen und in den Motor gefallen. Das soll nicht mehr vorkommen versprach der Sponser und stellt ihr das Auto für 14. Oktober für Hockenheim wieder zur Verfügung. Wir hoffen, daß sie es mit etwas mehr Glück schon schaffen wird.

120 km Fahrvergnügen

Altötting — 13. 10. 1973

Wochenlange Werbetrommel — Ausschreibung sehr professionell — Fahrleiter selbst aktiv — Nenngeld DM 10,— — optimale Preise — man fährt wieder Orientierung. War's reine Neugier, die uns nach Altötting trieb?

Samstag Nachmittag in der Wallfahrter-Gegend: Fahrleiter Gumpert erscheint am leeren BLV-Parkplatz mit 75 (!) schriftlichen Vornennungen unter'm Arm. Ein Slalom wird aufgebaut — der Platz füllt sich — immer mehr bekannte Gesichter — Altötting Geheimtyp?

1.00 Uhr Fahrerbesprechung — Franz Gumpert steht vor 108 Teams, die kurz darauf mit dem Slalom die Fahrt beginnen.

Optimale Fahrtunterlagen zeigen uns den Weg zu ZK's, DK's und besetzten OK's. Fünf Orientierungsetappen sorgten für Kurzweil (besonders rechts im Auto).

Die stummen Kontrollen wiesen uns in Verbindung mit DK- und OK-Stempeln durch den sich ergebenden Werbespruch auf die hilfreiche und

großzügige Unterstützung der örtlichen Sparkassen hin.

Nach 3 1/2 Std. war schon alles zu Ende (leider) und man wartete gespannt auf die Verteilung der wertvollen Ehrenpreise (Zinn!).

Der Gesamtsieger-Gutschein in Höhe des Chiemgau-Nenngeldes und ein Sparkassen-Brief über DM 100,— gingen an Zenta Hiltmair und Bernd Schönauer, die auch an der Spitze der Klasse über 1600 ccm standen. Zweite wurden Kroner/Zieglgänsberger als Klassensieger bis 1300 ccm, gefolgt von Schembera/Pest (im Slalom unterlegen). Auf Platz vier Sagerer/Geier (Klassensieg bis 1600 ccm), belohnt mit Zinnteller und Gutschein über einen Chiemgau-Rundflug.

Auf Platz fünf die Lokalfavoriten Jeschelnig/Zech.

Fazit: Ein gelungener Samstag-Nachmittag, der nebenbei dem BRK die Gesamt-Nenngelder (DM 1080,—) für eine Rettungswagen-Ausrüstung einbrachte.

Wenn's um Motorsport geht — SPARKASSE!

Hannes Geier

„2002 Tii“, 10/71, Tüv 11/75, 47 000 km, granadaro, 2. Hand, 5-Gang, 40-er Sperre, Überrollbügel, Unterschutz, Verbundglasscheibe, Bilsteinfahrwerk, Halogen Weit- und Breitstrahler, Anhängerkupplung, Hosenträgergurte, Antenne mit Lautsprecher, 2 M.u.S.-Reifen mit Felgen, optisch und technisch einwandfrei, Neupreis 18500 DM, für 9800 DM VHB zu verkaufen.

H. Wenz, Telefon 089 / 16 64 30

Championat d'Europe des Rallies pour Conducteurs

Unter diesem klingenden Namen stehen auf einem am Stadtrand versteckten Fabrikhof 94 Spitzenautos am Freitag früh zur technischen Abnahme. Von der sonst leicht zum Sport zu begeisternden Münchner Bevölkerung sind nur ganz Wenige, durchwegs selbst Aktive, darüber informiert, was hier überhaupt los ist. Keine einzige Münchner Zeitung verschwendet einen Artikel. Kein Rundfunk oder gar Fernsehen ist dabei. Wenn man die begeisterte Anteilnahme der Bevölkerung bei gleichen Veranstaltungen in Italien, Frankreich oder Österreich gesehen hat, muß man zu Recht fragen, warum gibt es keinen würdigeren Start für einen Europa-Meisterschaftslauf?

Die technische Abnahme geht trotz des heuer ungewöhnlich starken Feldes sehr zügig vonstatten und bald kann man den ganzen Wagenpark im Parc ferme bewundern. Munari hat zwar genannt, fehlt jedoch ebenso wie Maruffi oder



Knorr, der bereits auf der Anfahrt Maschinenschaden hat. So steht Walter Röhrl/Jochen Berger mit Start Nr. 11 an erster Stelle im Kampf um die so wichtigen Europameisterschaftspunkte, gefolgt von Rack/Köhler, dem Ungarn Ferjancz auf R 12 Gordini sowie K.-H. Gerbers Angstgegner, dem schwedischen Capri-Team Britth/Reppling (9. Gesamt bei der TAP auf Ex-Kleint-Capri). Ein sehr starkes österreichisches Privatfahrer-Aufgebot mit dem Gruppe 1 Starteam Zöckl/Böhs sowie der Däne Olsen ergeben den internationalen Charakter. Dahinter, teils „gesetzt“ teils wegen zu später Nennung mit astronomischer Startnummer, acht Teams der Scuderia-München.

Als ab 10 Uhr jede Minute ein Fahrzeug auf die 1400 km lange Strecke geht, beginnt der seit Jahren schönste und mit viel Liebe ausgesuchte deutsche Streckenteil. Schon auf der

Anfahrt zur ZK 1 ist der gehobene Schnitt über Feldwege und schmale Flurbereinigungsstraßen zu spüren. Manche Fahrer erzählen, daß sie durch Verlesen oder Bordbuchfehler bis zu 35 km mehr fahren mußten, als im Buch angegeben. Für den deutschen Streckenteil gab es vom Veranstalter ein sehr gut geschriebenes, astreines „Roadbook“, für Österreich und Ungarn mußte sich jeder Co mit dubiosen Fremdeinkäufen behelfen.

Sofort nach ZK 1 die erste Wertungsprüfung: Ein kaum zu Fuß passierbarer Waldweg im Dürnbucher Forst, der die Fahrer entscheiden ließ: muß ich überhaupt bis Budapest kommen?

Einige mußten nicht: der Däne Olsen, Krug/Wutz (Bruch der Benzinleitung) und einige andere „ließen fliegen“ – die Materie streikte. Mit einigen Kurzetappen gewürzt geht es quer durch Niederbayern nach Nieder-Alteich der SP2. Eine sehr schnelle Schotter-Wiesenprüfung im Donaugebiet über 18 km. Die Favoriten zeigen, wo sie stehen...



Im Bild links die Klassensieger Ritter/Scherer. Rechts das Team Seegerer/Smolej. Ihr Ascona zeigt bereits eine etwas veränderte Vorderachsgeometrie.

Einige fliegen zu hoch. Stoßdämpfer kommen durch, Auspuff weg, Unterschutz schleift nach – so kommen die gezeichneten Autos nach der Schleife wieder an den Start-ZK vorbei. Dillinger/Lode küssen einen Mast – aus. Zametzer/Botschen fast am Ende des Feldes nehmen einen Baum – beide verletzt, zum Glück nicht allzu schwer, – mit Sanka weg. Rote Fahne für die nächsten Fahrzeuge. Längerer Aufenthalt, Diskussion ob ein zweites Mal starten, hoffen auf Neutralisation, fahren hinter dem Feld her. Der abgelehnte Protest in Budapest gegen die Wertung der SP führt zur Berufung. Sollten

die Protestführer Recht bekommen, freuen sich die Italiener – Walter Röhrl verliert seine EM-Punkte, weil die Sonderprüfungs-km zu kurz werden.

Im Bayer. Wald zeigte der Veranstalter seine besondere Fähigkeit im Auffinden von Cross-Strecken und nur die stärkeren Teams bleiben ohne Streckenminuten.

In Österreich konzentriert sich die Entscheidung auf die zwei verbleibenden Sonderprüfungen und eine von der Jänner-Rallye bekannte Kurzetappe von Königswiesen (in 15 Min. über 21 km) nach Bärnkopf. Hier wird von fast allen Teams 1 Minute kassiert. Manche Beifahrer haben Organisations-Schwierigkeiten, denn ausgerechnet auf dieser knappen Etappe steht der Service. – Er sieht nur eine winkende Hand.

Die SP Bärnkopf ist tief verschlammt und in den schwächeren Autos taucht die Frage des Anschießens auf. Die SP 4 Langenlois ist jedoch von besten österreichischen Verhältnissen: Schotter bergab und schnell. – In einer Mitte links ein hüpfender Blauer – Happy Freisler beim Warnen. Sein Huber BMW steht im Graben seitwärts, als wenn er auf vier Rädern zuviel Platz wegnehmen würde. Ein niedergerissenes Gelände („Kaufhold was here“) zeigt, daß andere auch Schwierigkeiten hatten. Happy Jürgen berichtet von atemberaubenden Straßenrandtänzen.

Navigationsschwierigkeiten über die neue Krems-Brücke und die Suche nach unbekannten ZK-Standplätzen lassen keine Langeweile im Auto

Bilder zur München-Wien-Budapest (MWB)

Im Bild links die Gesamtsieger des Europameisterschaftslaufes „München-Wien-Budapest“ Röhrl/Berger auf Ascona Gr. II. Im Vergleich dazu rechts unser Team Kaufhold/Schucan auf Ascona Gr. I 1600 ccm. Kaufhold hatte diese SP ungefähr eine Stunde nach Röhrl gefahren,



aufkommen. Ein Funktionär, befragt, woher alle anderen wissen, daß die ZK ausgerechnet hier, 3 km außerhalb des angegebenen Ortes sei: „Wir stehen doch jedes Jahr hier!“

Wie immer – begeisterter Empfang in Ungarn! Einige Hundert an der ZK Győr, nachts um 3 Uhr. Viel Applaus entlang der ganzen Strecke. Trotz hoher Schnitte keine Probleme: Jede Ortschaft 4. Gang voll.

Bei der Sonderprüfung Sümeg wird es hell, man wünscht sich jetzt erst recht noch ein paar hundert PS. Zum Glück ist das Ziel (scharf links) um hundert Meter vorverlegt.

Die schönsten und längsten Sonderprüfungen der Veranstaltung folgen bei Bakonybel unmittelbar hintereinander. Die Fahrer bleiben gleich richtig warm. Herrliche Schotterstrecke, 18 und 21 km, eine Kurve an der anderen, quer durch die Wälder.

5 km vor dem Ziel der letzten SP steht K.H. Gerber – Hinterachse weg. Kurz danach sieht es aus wie bei Schindelar. Einige Autos, darunter Isopp, wollten einer rechts 3 nicht glauben.

Nach der SP ein Straßenrennen über Tatabanya nach Budapest, um an der ZK die Vorzeit zu vergrößern. Großer Bahnhof vor dem Hotel Budapest – herrliches Diner – wegen Berufung keine Ehrungen.

Übrigens, Budapest ist übrigens immer noch einen Rallyeausflug wert.

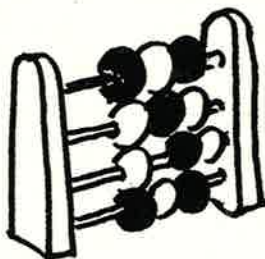
Näheres exklusiv in den St.-Pauli-Nachrichten! R. Scherer

die bis dahin erfolgte „Wegverbreiterung“ ist beachtlich.

Die Bilder von der „Rallye Bavaria“ und der „München-Wien-Budapest“ fotografierte Klaus Nagel. Das Titelbild wurde aufgenommen von Schulmeyer Frankfurt.



Sämtliche Büromaschinen, Schreib-, Rechenmaschinen,
Elektronenrechner;
Photokopiergeräte,
Büromöbel und Bürobedarf
zu besten Bedingungen
frei Haus



Peter Schöller,
8 München 80, Steinhauser Str. 37,
Tel. 4736 49

sonnig fruchtig  frisch



Siga-Getränke
Löschen jeden Durst
Limonaden,
Fruchtsaftgetränke,
Biere,
Wein und Spirituosen
liefern wir Ihnen frei Haus.
Wir erwarten Ihren Anruf

SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos

Heimdienst: München Tel. (08 11) 3 511 173
(0 8135) 2 09

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

Erlebnisse in Ungarn

Nichts Übles befürchtend starteten wir (Gerber/Verlaan) zur Rallye München-Wien-Budapest. Den deutschen Streckenteil bewältigten wir ganz gut, ebenso die Route durch Österreich. Bereits in Ungarn fahrend, die Strecke und SP's von der Rallye Cordatic her genau kennend, ahnten wir nicht was uns noch bevorstand:

Letzte Sonderprüfung „Bakonybel“ 21 km lang, um 6.17 gestartet. Nach einem leichten Ausrutscher in einer Linkskurve bleibt unser fahrbarer Untersatz plötzlich ohne Antrieb. Die Ursache war nicht zu übersehen, die rechte Hinterachsschwinge war gebrochen. Und das ca. 100 km vor dem Ziel! Durch Erzählungen anderer Fahrer gewarnt, beschließen wir den Wagen nicht aus den Augen zu lassen, sondern auf den Schlußwagen zu warten, auf den wir allerdings heute noch warten würden. Verlaan legte sich ins Gras, während ich im Wagen einschlief. Plötzlich Motorradgeknatter, zwei Ungarn erscheinen, begrüßen Verlaan mit Handschlag und begutachteten den Schaden! Nach kurzer Unterredung die Frage wie es mit dem Essen steht. Wahrscheinlich sah Verlaan sehr verhungert aus, denn ohne weitere Fragen führen sie los um 15 min. später mit Salami, Semmeln und Limonade wieder aufzutauchen. (Es war bereits 12 Uhr.) Verlaan weckte mich, der Tisch war gedeckt. Als nächstes tauchte ein Fiat 128 mit Vater und 2 Söhnen auf. Als Verständigung dienten Skizzen, Zeichensprache sowie der Ausspruch „Nix Problämä“. Sodann verschwanden die drei unter dem Auto, schraubten und hämmerten und tauchten erst wieder auf als die

ganze Schwinge ausgebaut war. Ich fuhr nun mit dem Vater nach Vinje, während sich Verlaan mit den Söhnen in ungarischer Zeichensprache übte. Vielleicht für nächstes Jahr. In einer Schlosserei konnten wir die Schwinge schweißen und fahren zurück. Dort wieder drei Mann unter dem BMW bis er auf 4 Rädern stand. Die drei sahen aus wie Kaminkehrer aber so stolze Gesichter sah ich selten. Doch die Mühe war umsonst, das Differential hatte auch gelitten. Doch dann das „Nix Problämä“, und mit seinem 128 Fiat zerzte er mein 1 1/2 Tonnen Schiff ca. 60 km weit nach Györ. Vor seinem Haus stellten wir meinen Wagen ab, tranken bei ihm Kaffee und wurden dann nach Budapest gefahren. Als Bezahlung konnte ich noch schnell die Tankrechnung bezahlen, alles andere lehnte er beleidigt ab. Am nächsten Tag fahren wir mit Werner Brust nach Györ um meinen Wagen nach Österreich zu schleppen.

Man höre und staune: Der BMW stand frisch gewaschen vor der Haustür, die zwei Söhne als Wache daneben. Mein nochmaliges Angebot einer Bezahlung wurde wieder abgelehnt, 4 Halogenbirnen dankend angenommen, jedoch mit der Frage was er dafür zu bezahlen habe. Der Name dieses Menschenfreudes: Laszlo Nagy.

Seine Begründung: Er sei selbst Rallyefahrer und es sei für ihn selbstverständlich mir zu helfen. Diese Einstellung ist leider sehr selten geworden. Für die Wahrheit dieser Geschichte verbürgen sich

Gerber/Verlaan

Sie haben „ihn“ ja sicher schon bestellt, den SCUDERIA-REPORT

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

Ausschneiden und unter Beifügung von DM 10,— in bar oder Briefmarken einsenden an:
Scuderia-Report, 8000 München 90, Deisenhofener Straße 37

Ich/Wir bestellen hiermit monatlich „Scuderia-Report“ 1973

name	vorname	clubzugehörigkeit
PLZ	ort	straße
Der Beitrag von DM ist beigefügt in bar / Briefmarken		

Ausschreibung und Einladung

hieß es, zur regelmäßigsten Scuderia-Veranstaltung, keine Asphalt- oder Schotter-, sondern die große Wies'n-Prüfung. Die pathologischen Clubabendgänger hatten ihre Startkarte längst in der Tasche. Das pünktliche Eintreffen machte doch einige Schwierigkeiten, es gab heuer keine Parkplätze um's Oktoberfest und so sollen doch einige erstmals mit der U-Bahn gefahren sein und dabei rallyemäßig auf den Funktionär gewartet haben, der ihnen die Bordkarte stempelt. Die großzügige Zeitauslegung eines Großteils brachte ein kleines Häuflein von Pünktlichen in die Verlegenheit vierzig Plätze gegen Übergriffe verteidigen zu müssen. Der Hinweis, daß alle Plätze für die Ringer von Neuaubing reserviert sind, war sehr erfolgreich. Die Plätze füllten sich aber dann doch mehr als vorgesehen. Ein erlesenes Starterfeld, die Profis waren gesetzt, d. h. sie erschienen als erste. Pickel und Schaufel — Ernst an Tisch eins gab zu, bereits seit mittags hier zu sein. Man glaubte es ihm, er zeigte bereits leichte Trainingsspuren. Schanis Lache ließ dann auch die müdesten Gesichter endgültig entgleisen. Kolb/Sterr vom zweier Tisch versorgten die Runde mit bayerischen Wurzeln aus eigener Aufzucht, da konnte sich so mancher eine Scheibe abschneiden. Reto entpuppte sich als der Radi-Ober-Aufschnaider. Auf den Hinweis, so könnte es nur die Bedienung vom Tegernseer Bräustüberl, gab er zu, es dort gelernt zu haben. Der Tisch drei war die Lehrerin und ihre aufmerksam lauschenden Schüler, meinte man, aber die drei Alt-PMC-ler und Jung-Scuderianer sorgten für die beste Stimmung an allen Plätzen. Ohne hinüber zu schauen, glaubte man, sie spielten Schafkopf, die Monika gewann einen Wenz. Der Tisch vier, von Hildegard mit der Kasse kräftig verteidigt, brachte den Boß ob seiner arithmetischen Un-

fähigkeiten fast zur Verzweiflung. Ab der vierten Maß kam er beim Brustzählen seines Vis-A-Vis immer auf fünf. Also nochmal eine Maß und nochmal zählen, Hilde zwei und Heidi zwei macht vier und Brust macht fünf. Nach der fünften Maß ging die Rechnung auf, es kam wieder eine gerade Zahl heraus, er sah den Werner doppelt. Kurz nach Halbzeit erschienen dann in der Manier von Party-Gängern, der Schutzpatron der Getränkehändler, Axel Pantschnlama und Martin im totalen Trachten-Styling, spät aber dafür hungrig. Eine Bedienung soll angeblich eine Stunde nur für ihn beschäftigt gewesen sein.

Motorsportliche Prominenz kam natürlich auch zu Besuch, Helmut Zick aus Hannover und Asmund Gahl, die ADAC Schleuderexperten sagte kurz Grüß Gott. Spät, aber nicht so spät, daß es kein Bier mehr gegeben hätte, kamen von der Bavaria-Boxe im Winzerer-Fähnle die Bavaria-Lodes und des Gaues Mitter(nachts)-reiter herüber. Da mußte man natürlich noch einmal in den Krug schauen bis man seinen Boden wieder sah. Jetzt wurden, so weit es überhaupt noch ging, motorsportliche Probleme diskutiert, da konnte es nicht ausbleiben, daß der „Teller-Mathias-vom-Gau“ den neuesten Report aus der Manteltasche zog, aber wahrscheinlich doch nur, weil auf Seite 16 der Heimweg-Aufschrieb von Stroppe stand.

So endete eine harte Veranstaltung wieder einmal mit den üblichen Hinweisen, auf die Nicht-gestarteten, die Aufgegebenen, die Zu-spät-gekommenen, die Klassensieger und den Gesamtsieger, der ein altes deutsches Sprichwort abwandelte in

der Appel ist nicht weit vom Krug.

Chris McClellan's

**fell-
boutique**

**Fina-Parkhaus
am Hofbräuhaus
Telefon 29 59 66**

**Spezialhaus für Felle aller Art
Für Dekoration und Inneneinrichtung**

Felldecken
Felltiere und viele kleine Geschenke

Felljacken in Anfertigung nach Maß

Neueste Schuhmodelle von
Sergio Rossi, Romea + Nebuloni

IAA '73

IAA '73 — aus der Sicht eines Motorsportlers
Ein innerer Drang zog mich drei Tage vor der Bavaria in die Hessen-Metropole — was gibt es Neues auf der IAA?

Von Test-Berichten und Neuvorstellungen in Funk und Presse überfüttert machte ich um die Stände der großen Automobil-Werke einen noch größeren Bogen, man hätte sie in den Menschentrauben sowieso fast nicht gefunden.

Mich zog es an die Theken der Zubehör-Firmen, über deren Produkte man meist nur durch Werbung ausreichend informiert wird.

Die interessanteste Neuerung für's Rallye-Fahrzeug zeigte die Fa. Recaro, Stuttgart. Eine Weiterentwicklung des Idealsitz S wird als Idealsitz LS ab 1974 für das Wohl unserer Knochengerüste sorgen. Ein paar Hebelchen mehr, die sich für den Individualisten jedoch bezahlt machen. Die Frage nach der Homologation blieb unbeantwortet, man war hier im Gegensatz zu allen anderen Firmen sehr unzureichend über den Motorsport informiert.

Römer stach aus der Verbesserungstendenz

der Gurt-Hersteller mit einer neuen Automatik angenehm hervor — meine Automatik-Hosenträger-Idee erhielt hier neue Nahrung. Man ist bei Römer auch nicht abgeneigt, kostenlose Muster zu Testzwecken zur Verfügung zu stellen, allein das war den Zweittages-Trip schon wert.

Speziell für Beifahrer war außer einer neuen Engemann-Kartenleuchte in vernünftigem Rahmen wenig geboten, doch hatte der IAA-Besuch einen sehr vorteilhaften Neben-Effekt: An (fast) allen Ständen traf man kompetente Leute aus den Sportabteilungen, die über die Fahrer-Betreuung (sprich Rabatte) genauestens und bereitwilligst Auskunft gaben. Leider muß man für dieses Wissen erst nach Frankfurt fahren, manche „Kollegen“ sind immer noch ängstlich darauf bedacht ihre Informationen für sich zu behalten.

Meine Erfahrungen aus über 20 Firmen-Besuchen kann ich aus Platzgründen nicht schriftlich wiedergeben, aber jede Frage wird gerne beantwortet!!

Hannes Geier

Opt. Ascona 1600 Gr. 1

Das Fahrzeug wurde unter Ausnutzung aller Möglichkeiten des Anh. J. in allen Punkten (Motor, Bilstein-Rennfahrwerk) optimal getunt. Ferner Sportgetriebe, Kupplung mit Rennbelag, Hi.-Achse 4,22 mit 75%-iger Sperre, Bj. 1972, Ges.-km 14.000, neuer Motor, ca. 2000 km.

Zubehör:

1 Hi.-Achse 1:4,75 mit 75%-iger Sperre, 1 Satz Goodyear-Slicks (ca. 50%) auf Felgen, 1 Satz Dunlop (356er Mischg.) auf Felgen, 1 Recaro-S-Sitz, 2 Hosenträgergurte, Unterbodenschutz, Tripmaster, Lampenbügel, 1 Satz Koni, 1 Satz Bilstein-Rallye, 1 Normalgetriebe.

Erfolge 1973: 4 x 1., 1 x 2., 2 x 3. Platz bei Bergrennen.

Wollen Sie schnell zu einer Lizenz kommen? Hier können Sie ein Spitzenfahrzeug für Berg, Slalom und Rallye erwerben. Der Preis ist Verhandlungssache und richtet sich nach dem Zubehör.

Ferner abzugeben: 1 Hänger für Rennwagentransport, Nutzlast 750 kg. Preis DM 800,-.
Karl Sedlmaier, Telefon: 75 61 00 / 75 67 00 (Büro) 88 89 24 (Geschäft).

Das neue FIAT 128 Sport Coupé erwartet Sie bei uns!



4 Modelle, ab 7.780,-

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

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

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

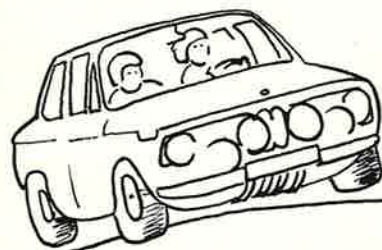
8035 Gauting bei München
Grubmühlerfeldstraße 52
Telefon 08 11 / 8 50 42 37

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



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

LESER-FORUM LESER-FORUM LESER-F

Neues von Sebastian

Sie gestatten, daß ich mich vorstelle — ich bin Sebastian, Sebastian der Zuschauer. Nicht, daß Sebastian nicht ab und zu auch mal selbst am Lenkrad drehen würde, aber dann heißt er nicht Sebastian. Sebastian ist also gewissermaßen der erste Pseudonym-Zuschauer (diese bahnbrechende Erfindung stellt er der ONS gerne zur Verfügung; die Ausgabe von Pseudonym-Zuschauer-Ausweisen — nach mindestens zehn besuchten genehmigungspflichtigen Veranstaltungen kann die Zuschauer-Lizenz beantragt werden — würde die chronischen Finanznöte dieser Behörde sicher beheben helfen).

Sebastian war also in letzter Zeit äußerst aktiv: So schreckte er nicht einmal davor zurück, zu nächtlicher Stunde aufzubrechen, um sich von den kleinen und großen Flurschädlingen der Rallye-Bavaria mit Steinen bewerfen zu lassen.

Die Rehlein in Scheyern waren sehr erschrocken über das wilde Völkchen, das da zu unchristlicher Stunde und noch dazu am Samstag über sie hereinbrach: Sehr schön Hainbach, sehr sehr schön auch Janger (wer war denn gleich wieder der Co?), und sehr, sehr sehr schnell und wild die Freunde aus dem sonnigen Süden. Wahrscheinlich waren sie deshalb so schnell, weil's ihnen in den bayrischen Wäldern zu kalt war ...

Am Nachmittag bei SE 6 (oder war's die Nr. 5, Sebastian leidet in letzter Zeit manchmal an Gedächtnisschwund — wahrscheinlich ist da auch Staub eingedrungen) trieb's dann einer zu weit: Volltreffer rechts vorn, Conrero muß wieder mal einen neuen Ascona aufbauen. Ist allmählich eine Gesetzmäßigkeit: Asconas treffen harte Gegenstände immer mit dem rechten vorderen Eck.

Auch ein weit über lokale Grenzen (Unterföhring) hinaus bekannter deutscher Driver hat in der laufenden Saison diese Erfahrung schon zweimal gemacht. Sebastian hat heftig nachgedacht und auch eine Lösung gefunden: Zu ungestüme Bewegungen des rechten Fußes bewirken Drehmoment um Heckachse des Autos. Alles weitere ergibt sich von selbst ...

Um bei besagter SE zu bleiben: Sebastian war immer der Ansicht, Spezialtappen würden ohne künstliche Hindernisse ausgetragen. Der ACB kam aber offenbar auf neue Ideen: Ein humorvoller Starter ließ ein nichtsahnendes Porsche-Team auf die Feld- und Waldweg SE, als Sanka und Streckenfunktionär die besagten zwei kleinen Italiener zum Start zurückbringen wollten. Sebastian hält seither sehr viel von der Fahrkunst bayerischer Sankateams: Hohlweg Vollbremsung, es reicht nicht, Bremse kurz loslassen, Wedelschwung in Ausweichstelle (Dank bl. Christopher!). Porsche heizt weiter auf blinde Kuppe zu — auf der Gegenseite naht inzwischen Funktions-BMW. St. Christopher bekommt Hilfe von Zuschauern (inkl. Sebastian): BMW landet in Wiese, als Porsche über Kuppe hüpft.

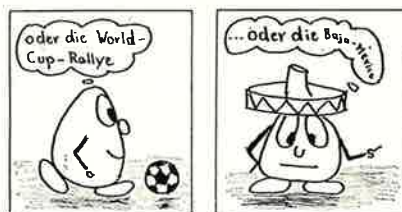
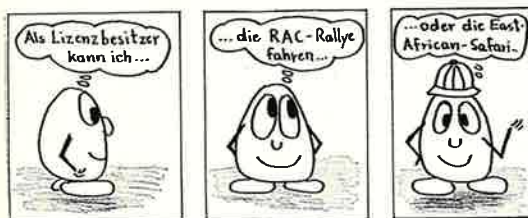
Abwechslung macht die Rallyefahrerei doch erst richtig schön — oder sind Sie etwa anderer Ansicht?!

Sebastian könnte noch viele andere Dinge berichten — von bösen Bauern, sehr tieffliegenden Scuderia-Käfern (so tief, daß er schon im Graben war) und anderem mehr. Aber es könnte dann das Gerücht aufkommen, diese Zeitung würde von Zuschauern gemacht. Und das möchte vermeiden

Ihr Sebastian



Bender / Hirsch beim Käfer-treiben



①

Hurra!



③



②

Lieber Wolfgang,
selbstverständlich hast Du mit
Deiner Scudi-Komentierung recht.
Unser Scudi hat sich aber nicht
disqualifiziert, denn im sechsten
Bild stellte es richtigerweise
fest "..... oder nichts!", und
nichts zu fahren ist doch nicht
verboten.

Die Red.

Wolfgang Druba's Kommentar zu unserem
September-Scudi !!



Wickenhäuser

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



Opel Wickenhäuser - Sportpokal

Aus den uns eingeschickten Erfolgsmeldungen unserer Kunden bei Motorsportveranstaltungen und den hierfür von uns ausgezahlten Prämien können wir entnehmen, daß um den OPEL-Wickenhäuser-Pokal heiß gefahren wurde. Der Zwischenstand zeigt zwar einen klaren Erstplatzierten, wobei die weiteren Plätze aber noch vollkommen offen waren.

Nun kommt die Zeit der Ehrungen mit den hierfür verbundenen Feierlichkeiten.

Wir werden anlässlich der 2. Internationalen Renn- und Sportwagenausstellung '73 in der Olympia-Halle eine Überreichung des Pokals vornehmen.

Am 23. November 1973, dem Tag der Rallye-Fahrer, werden wir in der Olympia-Halle um 16.30 Uhr auf unserem Ausstellungsstand bei einer kleinen Feierstunde die vier Bestplatzierten mit einem Pokal ehren.

Wir möchten alle Motorsportfreunde auf den Rallye-Fahrer-Tag aufmerksam machen, da an diesem Tag die Möglichkeit geschaffen wird, in der Ausstellung namhafte Rallye-Fahrer der europäischen Spitzenklasse, sowie Leiter von Rennabteilungen anzutreffen. Mit einem Diskussionsbeitrag im Presseraum soll dieser Tag ausklingen.

Da für das Jahr 1973 hiermit die Möglichkeit eines letzten Zusammenkommens gegeben wird, würden wir uns freuen, viele Freunde des Motorsports begrüßen zu können.



Wickenhäuser

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



Wenn's um Reifen geht FABRICIUS

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

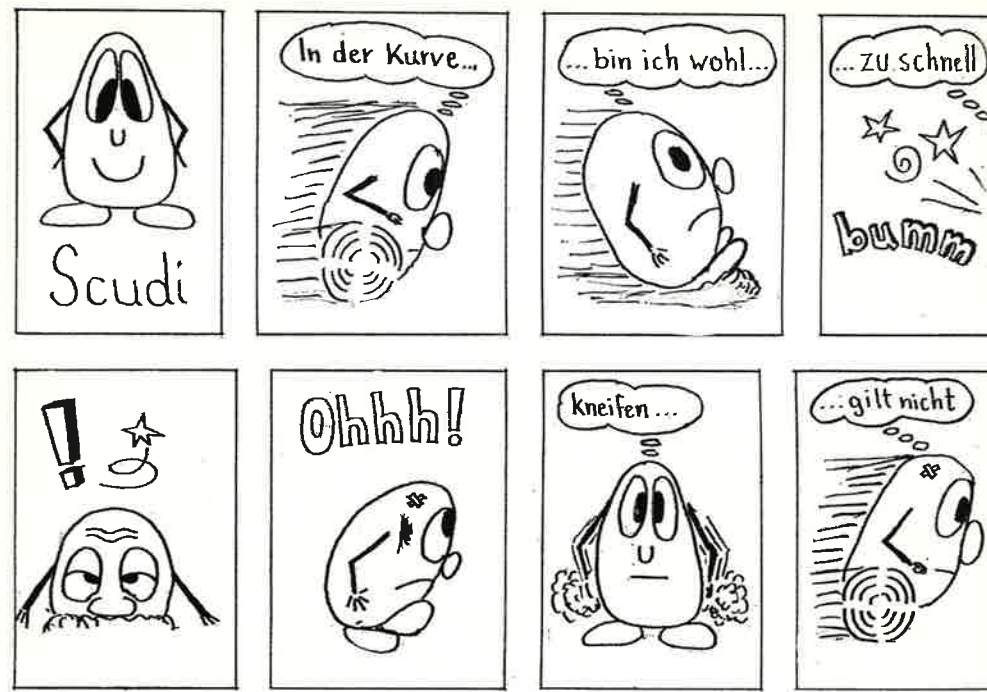
FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

Alles, was mit Reifen, Fahrgestell und Zubehör zu tun hat, finden LiebhaberschnellerWagen natürlich bei FABRICIUS – ebenso wie Wettbewerbsfahrer für Sportwagen- und Rallye-Konkurrenzen.

**Wenn's um Reifen geht – FABRICIUS
Moderne Reifen-Spezial-Betriebe**

FABRICIUS München-Moosach,
Wildermuthstr. 85, 800 m stadtauswärts vor dem Dachauer Auto-Kino

Die Weltelite fährt Goodyear.



**Eine Rallye
die keine Rallye war
aber eine gewesen sein könnte
vielleicht eine Rallye werden wird.**

Als wir zu Jahresanfang über die kleine Gau-meisterschaft mit den Kurz-Rallies berichteten schrieben wir, daß wir Anmeldungen von Ver-anstaltern renommierter Orientierungsfahrten vermißten. Wir führten dabei als Beispiele den PMC München und den AMC Ebersberg an. Aus diesem Grund haben wir uns die Nachtorientierungsfahrt „Silberschild“ des AMC Ebersberg am 6. Oktober 73 angesehen, eine Veranstaltung, die für den Münchner Wandpokal, leider aber nicht für den Junioren-Cup zählte.

Rallyeerfahrene Leute wie Hans Lenz, Armin Klopfer und Old-Franzer Günter Wach nutzten die Selektion eines Landkreises bis zum „geht nicht mehr“ aus und drückten das ganze in Form von vorbildlichen Fahrtunterlagen, Topo-Reproduktionen mit angegebenen Kontrollen und einer kurz gehaltenen klaren allgemeinen

Fahrtanweisung 75 Teilnehmern rechtzeitig vor dem Start in die Hand. Das optimale Ausschöpfen der Möglichkeiten, die im nichtgenehmigungspflichtigen Orientierungssport sein dürfen, ließ 36 Teams bis zur Bordkartenwechsel-ZK und nur 23 Teams in Wertung ins Ziel kommen. Der aufkommende Nebel tat das seine dazu. Rallyeerfahrene Teams kämpften mit der Karrenz (Conrad Rainer) oder schafften sie sogar nicht (Hiltmair/Schönauer). Winkler/Rudolph von der Scuderia Magra fuhren einsam dem Feld voran und einen verdienten überlegenen Sieg nach Hause.

Sollte der Veranstalter nicht schon die Absicht haben, im kommenden Jahr eine Kurz-Rallye zu machen, man müßte ihm den Mut dazu einimpfen.

DER KOMMENTAR

Die vielgeschätzten Verkehrsdurchsagen der Service-Welle „Bayern-drei“ bringen wieder einmal — Verkehrsstau am Brunnthal-Dreieck — Verkehrsbehinderungen auf der BAB München-Salzburg bis Holzkirchen. Also rechtzeitig runter von der Betonpiste und über Landstraße heim ins Tegernseer Tal. Trotz ruhiger Landstraßen-Verkehrslage bleibt der Service-sender drin und den weiteren Verkehrsdurchsagen wird aufmerksam gelauscht. Es folgen Durchsagen für Gegenden in Niederbayern, in Mittel- und Unterfranken, die alle gleichen Inhalts sind „starke Verkehrsbehinderungen durch Militärkolonnen“, die in dem Hinweis gipfeln „Verkehrsteilnehmer müssen bei Nacht mit unbeleuchteten Militärfahrzeugen rechnen“. Veranstalter dieser Kettenglieder-Nachtrallies ist die Firma Leber & Co. in Bonn. Der (100)-beschränkte Schorsch in Bonn hat beim Umzug vom Verkehrs- ins Verteidigungsministerium wahrscheinlich vergessen, die StVO mitzunehmen. Was hat das schon mit Motorsport zu tun, werden Sie fragen, wenn Sie selbst noch nicht weitergedacht haben. Hat es aber! Stellen Sie sich doch bitte mal die Verkehrsdurchsage vor „in verschiedenen Gegenden starke Verkehrsbehinderungen durch motorsportliche Auto-Rallies, mit nichtbeleuchteten Fahrzeugen muß gerechnet werden“!?! Es wären bestimmt die letzten Rallies, die in Deutschland stattgefunden hätten. Automobil-Rallies behindern aber den Verkehr nicht, eher umgekehrt. Trotzdem werden sie von den zuständigen Behörden gewürgt, durch Auflagen im Genehmigungsverfahren. Dieses ganze Genehmigungsverfahren entspringt den §§ über den Kolonnenverkehr, die übermäßige Benutzung von Straßen. Welche Auflagen haben dabei z. B. Militärkolonnen im Vergleich zu Rallies? Die zitierten Verkehrsdurchsagen berechtigen zu dieser Frage. Jetzt ist Herbst und damit Rallye-Zeit, nicht nur für die blauen, feuerfesten, sondern auch für die grauen Ehrenkleider. Und die Verkehrshinweise auf die Sandkastenspiele der Grauen kommen täglich, gestern Freitag, den 12. Oktober 1973 auch wieder, sogar mit dem Hinweis, die Verkehrsteilnehmer sollen noch vorsichtiger sein, denn es hätte bereits zwei Tote und sechs Schwerverletzte durch einen Unfall mit einem unbeleuchteten Militärfahrzeug gegeben. Die sind aber selber schuld, kein Autoradio und damit keinen Gefahrenhinweis. Amtlicherseits soll sogar verlautet sein, daß die Manöver bis jetzt weniger Opfer gefordert haben, als eigentlich angenommen wurde.

Welcher Rallye-Veranstalter kann, darf oder möchte so kalkulieren?

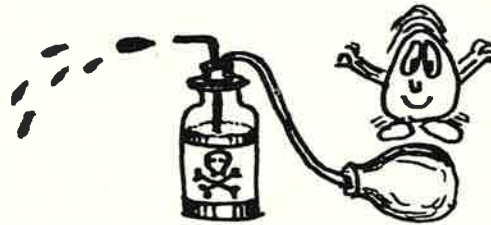
Wenn Sie von den Ministerien, den Regierungen und den sonstigen Ämtern, die mit Rallyesport zu tun haben, hören, oder in dem motorsportfeindlichen Gazetten lesen, daß die „Wilden“ unterwegs sind, dann sagen Sie ruhig und laut, daß im Oktober 73 die „Irren“ auch unterwegs waren.

Auch die beiden Toten werden der Ansicht sein, die unbeleuchteten Manöverspielen müssen sein, wegen der Erhaltung der Lebensqualität, denn die Lage ist ernst, sehr ernst, ernster denn je in Deutschland,

aber nur für den Fortbestand des Rallyesportes

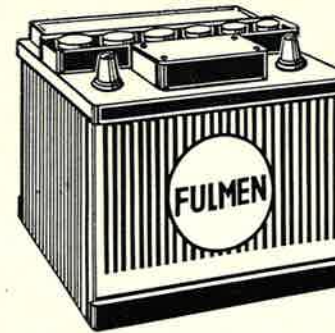
das glaubt

Ihre Giftspritze



Es stimmt nicht...

daß Seegerer den Smolej für a-d-W erklärt hat,
daß Ritter leidenschaftlicher Liftfahrer ist,
daß die Fortsetzung von Scherers Budapestbericht in den St.-Pauli-Nachrichten erscheint,
daß die nächste München-Wien-Budapest nur für Ledige ausgeschrieben wird,
daß Ernstl nur eine Maß zuviel hatte,
daß Kollin auf seine Lichtmaschine verzichtet, weil er ein heller Kopf ist,
daß Wenz immer noch den Staub von der Rallye Bavaria schluckt,
daß M-W-B München-Wien-Buff heißt,
daß Axel Druckfehler nicht sieht,
daß Fellingner seinen Ausweis mit Absicht verloren hat,
daß Hesse schon einen Beifahrer für die Monte 74 hat,
daß man für die Scuderia-Orientierungsfahrt Geometer sein muß,
daß das alles nicht stimmt.



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



FULMEN - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 0811/422363



BATTERIEN