



Fahr einfach weg mit eurocheque.

Erst einmal gründlich ausspannen. Weitab von allem,
was an den Alltag erinnert. Wir helfen dabei mit eurocheque
und Scheckkarte, dem Zahlungsmittel für Europäer.
Übrigens: Wir haben für Sie auch DM-Reiseschecks und
ausländische Banknoten.

Stadtsparkasse München 

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

42 10.75

scuderia report





Kadett GT/E

105 PS - Homologationsgewicht ca. 852 kg
sportlich abgestuftes 5 Ganggetriebe
Hinterachse 3.44 und 3.67
Homologation ab 1.10.1975 Gruppe 4
Anfang 1976 Gruppe 1

Kommen Sie zu uns, oder sprechen Sie mit unseren Mitarbeitern, die mit einem Servicewagen unsere Kunden bei Veranstaltungen betreuen.

Wir informieren Sie über das Auto, von dem in Zukunft noch viel die Rede sein wird.

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



Wickenhäuser

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



Das Rallyeereigniss Nummer 1 im süddeutschen Raum die vielgeliebte und auch oft geschmähte "BAVARIA" liegt zum zwölften Mal hinter uns. Gerade die Zahl 12 gilt es nach meiner Meinung hierbei besonders zu würdigen, da es nicht viele Veranstaltungen gibt, die in der neueren Zeit so oft und zugleich regelmäßig durchgeführt worden sind.

Die Bavaria lief heuer in einem modernen Rahmen ab. Also ohne Wertung der Verbindungsstrecken und auf Sonderprüfungen durch die es keinen zu großen Ärger gibt. So traurig es für den einzelnen Fahrer ist, nur solche Sonderprüfungen auf Teer und harten Naturstraßen ergeben die Möglichkeit, daß der Rallyesport in Deutschland weiterbestehen kann.

Bei der BAVARIA gab es viel Licht, wo aber Licht ist, sagt ein Sprichwort ist auch viel Schatten. Wie so oft bewahrheitete sich auch dieses Sprichwort. Im Schatten lag ja das sogenannte "Mauscheln" schon immer, aber diesmal lag es nicht im Schatten sondern im Dunkeln. Wie heißt es doch, im Dunkeln läßt sich gut Mauscheln. So war es dann auch hier. Offiziell wußte niemand etwas, nach der Rallye erhellte sich aber doch einiges, und es war doch schade, daß die groß angekündigten Gebetkontrollen nicht durchgeführt wurden. Warum eigentlich nicht? Hatte man Angst die Spitzenklasse zu erwischen oder gar Bedenken, wenn die Quellen bekannt würden? - und dann nicht der Gaubösewicht mehr herhalten könnte.

Mich würde nur noch interessieren ob die Entscheidung, die Gebetkontrolle wegfällen zu lassen, bereits vor dem Laienspiel am Freitagabend oder erst danach getroffen wurde!

Nun noch ein kleines Thema am Rande: Was halten Sie eigentlich davon, wenn ein Motorsportgremium beschließt, daß Mannschaftsnennungen bis spätestens zum Nennungsschluß beim Veranstalter vorliegen müssen, und der Vorsitzende dieses Gremiums dann zufällig der Fahrtleiter der Rallye ist, bei der dies erstmals nicht beachtet wird?

Raimund Thalmeier

Was war

12.-13.7. Rallye Vorderpfalz

Smolej W./ (Pitz W.P.)	Opel 1900	GS
(Klaus Chr.) / Nagel M.	Fiat 128 C	Silber

8. 8. Hunsrück-Rallye

(Koch) / Rauchfuß M.	Escort 2000	Gold 19 Ges.
(Heilig W.) / Wurmannstätter A.	Toyota 1200	Gold 3. Kl.
Humpert K.H. / Fellingner Chr.	Escort 2000	ausgef.
Wurmseher / Gerold	Opel 1900	"
(Klaus Chr.) / Nagel M.	Fiat 128 C	"
Kollin N. / Bezdeck	Fiat 128 C	"

15.-16.8. Rallye Taurus Ungarn

Brust W. / (Emme)	BMW 1600	7. Kl.
Gerber K.H. / Verlaan G.	Alpine 1600	ausgef.

17. 8. Slalom Kempten

Wiesheu S.	NSU 1200 TT	KS
------------	-------------	----

24. 8. Slalom ACI

Bender W.	Porsche 911	KS
Wiesheu S.	NSU 1200 TT	2.
Schreiber H.	Lotus Elan	2.
Kaufhold J.	Opel 1600	3.

28.-30.8. Rally San Martino di Castrozza

Kaufhold J. / (rosenmeier)	Opel 1600	4. Kl.
(Klaus Chr.) / Stroppe G.W.	Fiat 128 C	6. Kl.
Humpert K.H. / Wurmannstätter A.	Escort 2000	11. Kl.
(Koch) / Kaspar	Escort 2000	ausgef.

28.-30.8. Rallye Barum

Kolb W. / Schucan R.	Opel 1900	2. Kl.
Appel E. / Eilert B.	Opel 1900	ausgef.
Brust W. / (Emme)	BMW 1600	"
Gerber K.H. / Fellingner Chr.	Alpine 1600	r"

31.8. Slalom Ostbayern-Waldkraiburg

Wiesheu S.	NSU 1200 TT	2. Ges.
------------	-------------	---------

3.-7.9. Rallye Baltic

Smolej W. / (Pitz W.P.)	Opel 1900	GS
Kaufhold J. / (Rosenmeier)	Opel 1600	Silber
(Huber) / Pongratz	Fiat 128 C	Gold

13.-14.9. ÖASC Rallye

Herrmann W. / (Fischer)	DB 280 E	13. Ges.
Humpert K.H. / Wurmannstätter A.	Escort 2000	14. Ges.
Kaufhold J. / (Rosenmeier)	Opel 1600	18. Ges.
(Koch) / Rauchfuß M.	Escort 2000	26. Ges.

Die Ergebnisse der Rallye Bavaria werden im nächsten Report veröffentlicht.

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC, an die Geschäftsstelle München 80, Ampfingstr. 35 oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Rainer Scherer	T.: 403134
2. Vorsitzender	Raimund Thalmer	08106/8177
Sportleiter	Martin Krisam jun.	P: 781602 G: 782052
Sportwart (Orient.f.)	Erwin Wutz	159512
Verkehrsruf. NG-Slal.	Hans Wendt	21603479
Schatzmeister	Hannes Scholz	241185
Schriftführer	Georg Feldmeier	P: 358586
		G: 12002565

SCUDERIA-REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit dem Namen oder den Initialen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Scuderia München oder des Scuderia Reports dar, sondern nur die des Verfassers.

CLUBABEND: Jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat im Lokal "Die Sängerwarte" in der Pettenkofer-/Ecke St.-Paul-Str. Parkplätze jede Menge, gut bürgerliche Küche. Neben allgemeinen Informationen werden Ausschreibungen und eine gutflorierende Fahrer-Beifahrerbörse geboten. Auch 1975 werden wieder aktuelle Dia-Vorträge von Motorsportveranstaltungen in zwangloser Folge ohne spezielle Ankündigung geboten.

GÄSTE sind bei unseren Clubabenden sehr herzlich willkommen.

Wir sind die Spezialhandlung für Landkarten und Reiseführer



Topographische Karten
Deutsche Generalkarte
Autokarten-Autoatlanten
Wanderkarten-Wanderführer
Reiseführer-Sprachführer
Wörterbücher-Bildbände
Stadtpläne-Kreiskarten
Weltkarten-Weltatlanten
Globen
Markiermaterial

Leuchtlupe nur DM 7.80

Wunschkonzert für Walter Smoley

Verträge verhindern eine bessere Ausrüstung, könnte man als Unterschrift für die Startvorbereitungen von Walter (ausnahmsweise nicht Röhr1) wählen. Ein Privatfahrer hat es da schon viel leichter; er nimmt den Reifen, den er für seinen Einsatzzweck am geeignetsten hält. Man hätte dies alles nur wesentlich früher klären können und müssen, um seinen Fahrer nicht der ohnehin schon starken Nervenbelastung noch weiter auszusetzen.

Bei der Vorderpfalz galt es für die Irmscher-Mannschaft nicht auszufallen. In einem privaten Gespräch mit Günther Irmscher war herauszuhören, daß man mit einem 4. Platz rechne. Bei einem Ausfall wäre zumindest der Start bei der Baltic fraglich gewesen und somit ja dann auch die weitere Meisterschaftsrunde.

Kurz vor dem Start noch ein bißchen tüfteln am Schlangenweg, der ersten Sonderprüfung, wie gehabt im letzten Jahr, mehr für's zuschauende Volk. Anschließend Bettruhe für Smolinger. Ich hätte unter diesem Druck nicht schlafen können. Ansel, Fellingner und der Chronist schleichen im Fahrerlager umeinander und schauen, was es zu sehen gab. Knorr, mit dem neuen Universalprofil von Dunlop, irrte breit; mal sehen was hierzu die Unterarmmuskulatur zu sagen hat. Der Irmscher Ascona, verdächtig schmal auf den neuen Pirelli P7. Die anderen Spitzenleute und die Adabeis auf Slicks unterschiedlicher Schattierungen. Rausch mit einem neuen, wunderhübschen in polaris strahlenden BMW, Scheuschner ebenfalls in silber, anscheinend die kommende Rallyefarbe; Lackierer freut euch des Lebens! Hauck auf seinem betagten etwas zerschundenen Gruppe 3 Carerra, ebenfalls Altenheimer auf seinem bekannten Schaukelburschen-Carrera, Demuth auf einer Rechtslenker Celica, Höhling und Newcomer Peter Hermann auf Ascona Gruppe II, Wittreich auf neuem BMW mit weiß-blauem Rautendach, kurz erprobt bei der Amberg. Natürlich auch dabei Rack, Schewe und Warmbold. Letzterer mit ultraflachen Michelin-Slicks, auf dem Weg zurück zum Gipfel?

Strahlendes Wetter, 19.10 Uhr Ludwigshafen, wir stehen an der Autobahn, 1. heat: Es beginnt gleich mit einem Paukenschlag für die KWS-Truppe. Eine lange Gerade, drei Rechtsknicks verbunden durch eine kurze jeweilige Gerade, dann Gerade 150 m scharf links, rechts unter der Autobahn hindurch, Stoppuhr schußbereit für die Additionen. Startnummer 1, Warmbold, bremst auf der kurzen Geraden zwischen den beiden letzten Rechts knicks, die voll gehen; selbst ausprobiert, will herunterschalten, aus der Traum von Sekunden, die er Smoley androht hat, Ende der Durchsage mit einer explodierten Schwungscheibe. Dann Schewe, ruhig, zu ruhig, in Rallye-Manier bei freier Sicht Vollgas, dann hebt er schon das Bein und die Zuschauer sind happy. Bei Knorr ebenfalls andante, nur Gas geben brutalimente, dafür das Vorderrad höher. Von den hohen Herren keiner dabei, der gemerkt hat, daß man diese Kurvenkombination (dreifach rechts) in einem Bogen fahren kann. Spät außen: Spät, später usw. Dann eine gelbgrüne Offenbarung, nur kurz gelupft, ein Angsttröpferl zur Sicherheit, dann war da noch was, bei der dritten Rechts hätte man bedenkenlos über den Schotter innen fahren können, macht schnell und verringert den Kurvenradius. Demuths Toyota benimmt sich hier unorthodox mit drei Rädern in der Luft. Am schnellsten aber hier schon Hauck mit 2 sec. plus auf Walter Smoley. Ansonsten die üblichen Schwierigkeiten von "Don Schotter" auf Teer.

Dann zum nächsten Zuschauerplatz: Wildleinig an der Brücke, alle Jahre wieder, schaurig schönes Bild der rotglühenden Bremsscheiben in der tiefen Nacht, schaurig aber auch die Versuche vom Fräulein vom Amt bei ihren Telegrafierversuchen. Auffallend ruhig und beherrscht schnell der einheimische Langholztransporteur aus Frankenweiler, wahrscheinlich spricht er hier jeden Strohalm mit Namen an.



freudenberger autoglas

bei Glasschaden
immer für Sie bereit

München 2, Theresienstr. 13

Tel. (089) 281156 - 283986 bis Samstag 13 Uhr

Samstag sowie Sonn- und Feiertag **N o t d i e n s t**

Tel. 289913 Herr Nässl - Tel. 289813 Herr Schmidt -

Tel. 3152731 Herr Bansch

Großlager an Verbundsicherheitsglas-Windschutzscheiben

Auch der Gelb-Grüne aus Winnenden hinterläßt hier Staunen, was man alles mit dieser fliegenden Großmarkttüte anstellen kann, wenn man es kann. Hauck an dieser Stelle mit einem Plus auf Walter mit 5 sec, alle anderen dahinter. Ausgefallen schon Warmbold, wie gesagt. Einziger Schock für die Zuschauer, als zwei Teilnehmer versuchen nach der Brücke rechts abzubiegen, da standen wir, mit weichen Knien in vorderster Front. Dieter Günther auf dem KWS-Gruppe I Escort unauffällig, was ja meistens bei schwachen Untersätzen zu einer schnellen Zeit verhilft.

Während die Wilden Reiter und Limonaden-Joe weitere Sonderprüfungen absolvieren, machen wir uns auf den Weg nach Igglbach. Tatort lange Gerade bergab, weite sehr schnelle Rechts ins Ziel und hinein in den Pfalzdschungel mit seinem vielfältigen Sprachenwirrwarr, dazwischen wir drei Bayern, noch dazu ein Niederbayer darunter, daneben Schewe-Fans im breiten Hagen-Platt.

Äwä kummd'ä, aber es dauerte eine ganze Weile, bis sich der erste hinunterschoß. Die Rechtskurve ins Ziel hatte es in sich, nach außen auch noch hängend. Wieder Hauck mit Vorsprung auf Smoley, der auch hier wieder, man muß kein Freund unseres Kärntnerimportgewächses sein, bestechend den Ascona in einer ausgefeilten Renntechnik, sliding, rüberläßt. Man muß ihn gesehen haben, wie er sein Gerät mit seiner ihm typischen, naturburschenherrlichen, fröhlich, aber ungemein sicheren Manier bewegt. Walter was here. Da kann Herr Nieborg Smoley in seinen Berichten ruhig vergessen. Wenn ich Herrn Nieborg nicht selbst gesehen hätte, könnte man direkt meinen, er tanzte auf der verkehrten Hochzeit. Anscheinend waren die vorangegangenen SP's etwas herzhafte, denn beim Fußvolk kam eine gewisse Lustlosigkeit auf. Die häufigen botanischen Erkundungsfahrten von Rausch haben sein Temperament auch zügeln helfen, schön vorsichtig rumgetippt um's Eck. Rack schon nicht mehr mit von der Partie. Auch für Wittreich endet die Vorderpfalz ruhmlos, Matter kauft die Schrottkarosse, wie man hört. Knorr kommt sehr spät und mit dünner Rudi-Altig-Bereifung. Nur einmal wird es ruhig im Unterholz und an den Lagerfeuern, Demuth mit seiner Schlitzaugen-Rikscha nimmt sein Herz in beide Hände und spielt mit den Nerven der Zuschauer, wahrscheinlich auch mit seinem eigenen. Opfer der Rodeo-Einlage war das DK-Schild, es hat nicht mehr ganz gereicht. Äwä woor ä doo!

Dann ab nach Wattenheim zur Zwangspause, man wollte doch sehen, wie es genau steht. Erbsensuppe mit Würschtla. Keiner weiß genau Bescheid. Hauck in Führung vor Smoley, dahinter Schewe, Altenheimer; über die Abstände alle paar Minuten ein anderer Stand. Wir auf den schnellsten Weg ab nach Waldleiningen zum Brücklerl der Gewissheit, die Zuschauer sind noch, oder wieder, dieselben. Wiederum Smoley mit ein paar Sekunden langsamer als Hauck unterwegs. Den schnellen Schewe sieht man auch nicht mehr. Wenn nur nicht Hauck ausfällt und Walter vor Altenheimer bleibt, dann läuft's wieder in der Meisterschaft für das Haus aus Winnenden.

Bei uns legt sich auch das Temperament, besser gesagt, langsam wird man müde, auch denkt man an den restlichen Weg zum Nürburg-Ring, denn wir drei wollen noch zum Sechs-Stunden-Rennen. Wie man hört zerwirft Knorr ganz zum Schluß noch sein Auto und erhöht damit sein Rauswurfkonto wieder einmal. Hauck gewinnt vor Smoley und Altenheimer, was letzterem gar nicht gefällt. Wie war das noch gleich im letzten Jahr? Also raus mit dem Flieder und 4 Mille hingeläutert, für Montagekostenvorschuß und protestiert. Keine Frage, was sich wir und noch einige andere wünschen, erhoffen sich auch der Walter und Helle Bein mit Günther Irmscher.

Brummi

Lustloses Doppel am Ring

Kaum war die Vorderpfalz mit ihrem Motorgeräusch verklungen, die strapazierten Trommelfelle hatten ca. 3 Stunden Ruhepause, ging es zur Sache mit einem Lauf zur Castrol GTX Trophy und um den VW-Goldpokal mit der Formel Super Vau. Trainingsschnellster, wie schon so oft, Keke Rosberg. 5 Runden waren zu absolvieren.

Vom Start weg gleich eine Gruppe mit Rosberg, Scharmann, Kozarowitzky, Bross, die sich leicht absetzen kann vor Perrson, Poldi von Bayern, Arpiainen, Lampe, Teves, Engel, Klein. Von Anfang an versucht der Flying Finn vom Feld wegzukommen, aber seine drei Verfolger passen höllisch auf, daß der Vorsprung nicht über eine Windschattenlänge hinauswächst. Hierfür tut am meisten Peter Scharmann auf dem bildhübschen TOJ MSV 2, den Wallberg-Besucher schon begutachten konnten. Bross dagegen, wie schon öfters in der letzten Zeit, fällt langsam ab. In der dritten Runde gibt der Kern-Kaimann in Breitscheid Freie Fahrt für Mikko, so steht es am Auto, denn Kozarowitzky wäre zu lang. Ein Motorschaden beendet die Reise für Kejo Rosberg. Zwar versucht Scharmann an den ATS-Lola T 324 heranzukommen, aber der gewitzte Finne, polnischer Abstammung, hält schön die Hand über Scharmann, daß dieser nicht zu frühlich wird. Volle Punktzahl für Kozarowitzky, der damit näher an Rosberg in der GTX-Trophy heranrückt, der immer noch mit 92 Punkten führt, während der Lola-Fahrer nun 80 Zähler hat. In die Punkte kommt dann auch noch der Herr von Bayern.

Dann um Punkt 12 Uhr werden die Big Bangers auf die Reise geschickt, von denen eine ganze Reihe diesmal angetreten sind, alte und neue und mein ganz spezieller Freund Axel Sonntag mit seiner Uralt-Commode, der als einziger neben Peter Wisskirchen allein fährt, was diesmal erlaubt ist, nachdem dieses Rennen auch dem Rotstift einige Opfer hat bringen müssen und auf 4 Stunden verkürzt worden war.

Vorne weg Kelleners, der das IMSA-Coupé, zusammen mit Harald Grohs, pilotiert, jetzt unter der Flagge von Faltz-Alpina-Weisberg und Sir John Fitzpatrick auf den Filterstumpen-BMW von den Schnitzer-Brothers. Alain Peltier, zusammen mit Ewig-Co-Sponsor Siegi Müller, richtet sich auf ein längeres Rennen ein und macht am Anfang die Parforcejagd der beiden mit, dahinter Thomas Betzler und Hartwig Betrams auf dem Norisring-Grohs-Coupé, dabei noch auf einem Gruppe I Commodore Weisheidinger und Auer aus München. Keller/Schurti sowie Brun/Arm vervollständigen den Schweizer Block, während Zondler sein Gefährt im Training zerschmiß und nun für Quester ein Unterkommen im Krebs/Fitzpatrick Auto suchte, was sich aber als überflüssig herausstellen sollte, denn Sir John sucht in Breitscheid, dem tiefsten Punkt der Rennstrecke, das Weite und stellte sein Coupé mit malträtiertem Differential ab. Nun war der Weg frei für eine saubere aber spannungslose Fahrt zum Sieg für das Streifenauto aus Essen, vor Müller/Peltier und Betzler/Betrans. Vorbei ist die Zeit, wo halt Strietzel-Stuck diese Ungetüme in einem Gewaltakt um den Ring schmiß. Vorbei die weiten Sprünge ausgangs Pflanzgarten von den Dunkelblauen, auch vorüber die Zeit der Weiß-Blauen aus Köln unter Mass und Lauda, die begeistern konnten.

Auch das Äquivalent, normalerweise die Zweiliter-Klasse taugte diesmal nicht viel. Heyer mußte nach einem Trainings-Flug in das Auto von Hennige und Denzel steigen, während der zweite heiße Escort unter JOLLY-Flagge mit Mohr/Colzani auch nicht viel zeigen konnte. Beide wurden von Anfang an von diversen Wehwehchen geplagt, wobei es einem fast die Tränen in die Augen trieb, wenn man mit ansehen mußte, wie Hans Heyer seine Runden mit stotterndem Motor zurücklegen mußte, nachdem er anfangs das 2-Literfeld anführte. So wurde es dann eine Beute von Karl Tibor und Peter Ochs auf BMW. In der Klasse bis 1600 ccm

fehlten die schnellen Renn-Toyotas aus der Küche von Charly Frey, nachdem man in Köln gerne gesehen hätte, daß Fritzinger ein Auto bekäme, was aber den Eidgenossen nicht so recht schmecken wollte. Wieder eine Farbe weniger. Blieb dann nur noch der Dählhäuser-Scirocco und ein ebenso schnelles Pendant.

Bernd Herlitze hatte eine Schneiderfahrt zum Ring hinter sich, nachdem in der Anfangsphase sein Chef Walter Struckmann sein Auto beim Bergwerk hinausfeuerte, was seine Bergpokalkollegen natürlich mit unverhohlener Schadenfreude zur Kenntnis nehmen werden. Derweil jagte Willi Bergmeister auf seinem Jägermeister-TT hinter Dählhäuser diversen BMW's her, aber nur ganz knapp, zum Schluß aber so vehement, daß es zum 4. Platz im Gesamt reichte, während der Alleinfahrer und Ringfuchs Axel Sonntag an 6. Stelle einlief. Kein Ring ohne Sonntag, kein Sonntag ohne Sonntag.

Bis 1150 und 1000 ccm: In diesen Klassen hatte der Qualifikations-teufel gewütet, war doch eine Zeit von 10.54 zu schaffen. Bei den Tausendern nur 5 am Start und zwei im Ziel, alle NSU out: Sieger Eckhard Casteel auf einem IMP, sie halten also doch, vor dem Patscheider/Handels Abarth TCR, eine stolze Leistung für das betagte Hupferle.

Langstreckenrennen haben ihre eigene Philosophie und werden einen Neubibergbesucher niemals begeistern können, aber dafür bietet diese einmalige Rennstrecke in Deutschland halt die Möglichkeit, das Rennen während der Veranstaltung von verschiedenen Streckenabschnitten zu betrachten, die alle immer wieder einen faszinierenden Reiz ausüben.

Also, wenn die Vorderpfalz wieder so günstig mit dem 6-Stunden-Rennen zusammenfällt, dann bin ich wieder dabei und hoffe Ihnen dann im nächsten Jahr vom Ring wenigstens Ergiebigeres berichten zu können.

bei auto-sport scherer

Autoflug-Automatikgurte

DM 59.-

Goodyear-Gürtelreifen

155SR13 DM 63.-
schlauchlos

165SR13 DM 66.50
schlauchlos

PHILIPS-Autoradio UKW/MW

DM 145.-

Mobil **shc** - Formel für Sieg

1 Liter Aktionspreis für Sportfahrer DM 11.-

Alle Teile werden sofort montiert.
Alle Preise verstehen sich + 11% MWSt.

Ampfingstr. 35
Tel. 403134



Eine Rallye mit Hindernissen

Obige Frage wurde - so oder in anderer Form - am Freitag, dem 27. Juni 1975 wahrscheinlich vielen hundert Udinern gestellt, und das nicht nur von uns Deutschen, Österreichern usw. Die Antwort war, natürlich in exaktem italienisch, meist dieselbe, die Sie mir auch geben würden, nämlich nein. Die wenigen, welche nicht nein sagten, veranlaßten uns, bereits eine Rallye vor der Rallye zu fahren.

Was hat es nun mit ORMU auf sich? ORMU ist ein sehr idyllisch, in einem lichten Wald, ca 5 km westlich Udine, gelegener Gebäudekomplex und an diesem Ort fand die Abnahme zur

"11. Int. Rallye Alpi Orientali"

statt.

Am Freitag brachen wir auf, um uns ins Abenteuer Udine zu stürzen, sehr früh sogar, um auch noch dem in dieser Jahreszeit üblichen Urlaubertatzelwurm eins auszuwischen. Glücklicherweise angekommen, "begaben wir uns" zum Abnahmeplatz (s.o.) in einer wahren Odyssee. Und als wir den endlich erreicht hatten, erfuhren wir, daß seit 10 Minuten "Siesta" sei und daß erst in ca. 3 Std. wieder weitergemacht würde. Also Zeit zum Mittagessen. Als weiteres Hindernis stellte sich für uns, nun gesättigt, heraus, daß wir im Programm gar nicht aufgeführt waren und somit nicht starten durften. Schließlich stellt sich heraus, daß unsere Nennung nur zu lange bei der ONS gelegen hatte (oder bei der ital. Post?), wir deshalb in eine Durchführungsbestimmung (Nachtrag zur Starterliste) aufgenommen worden waren (welche erst nach der Abnahme ausgegeben wurde) und wir deshalb doch starten durften. Ein fehlender Zusatz zum Homologationsblatt war an diesem schwarzen Freitag das letzte Hindernis, welches auch glücklich umschifft werden konnte. Apropos! Freitag. Sie lesen schon richtig. Das alles war am Freitag. Der Start allerdings, wie bisher auch schon, erst am Samstag 22 Uhr. Aber man war ja schließlich Prädikatswettbewerb geworden und da mußte man doch etwas dafür tun, um echt zu wirken. Nun also großes Warten. Inzwischen lief das Reifenroulett auf vollen Touren. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß die meisten "Prova spezialies" fast ausschließlich auf Teer stattfinden sollten, unmittelbar dahinter bis zur nächsten ZK jedoch brandheiße Etappen auf Schotter warteten, war die Verwirrung komplett. Welche Reifen, "das ist hier die Frage", frei nach William Shakespeare. Winfried Hermann wollte auf seinem Daimler mit Racing durchfahren. Österreichs Gruppe 1 As Vic Dietmayer hatte heftige Diskussionen mit dem Pirelli-Service wegen neuer Gürtelreifen, die er dann doch bekam. Als dann abends vor dem Start noch wolkenbruchartiger Regen einsetzte, wußte keiner mehr, was nun die beste Besohlung sei. Der Start kurz vor Mitternacht sah uns dann auf Racing. Nach einem kurzen Aquaplaningzwischenpiel waren wir froh, daß unser Service in Cividale bereits mit Schotterreifen auf uns wartete. Die ersten 3 Sonderprüfungen waren ein Alptraum. Das Fahrzeug wollte einfach nicht so, wie wir es gern gesehen hätten. Auf der Verbindung waren wir allerdings sehr froh. Dann Wechsel auf Gürtel an unserem zuverlässig stehenden und sehr schnell arbeitenden Service, moralisch unterstützt von unserem Simmerl. Vielleicht wird es besser, nachdem es zu regnen aufgehört hatte. Wir waren auch schneller, aber nur bis zu jener Rechts 4-2, an der wir ca. 8 m unterhalb der Straße zum Stehen kamen. Rund 25 kleine, kernige italienische Rallyefans (Zuschauer am nur 200 m entfernten Ziel) trugen das Auto buchstäblich auf die Straße zurück.

Auf der folgenden PS ereilte uns schon das nächste Mißgeschick, welches uns wieder 5 Min. an der ZK und die entsprechend schlechte Zeit in der Sonderprüfung einbrachte. Von da an lief es endlich im wesentlichen problemlos.

Die 2. Schleife sah uns bereits bei Tageslicht. Eine verstellte Spur machte uns arg zu schaffen. Und hier ist es an der Zeit, über eine kleine Episode zu berichten.

W. Hermann kurz vor uns - sein Service mit Harald Demuth bereits am Abbau mitten in den Bergen. Wir fahren also Winfried's Service an und bitten um Hilfe, welche uns sofort gewährt wurde. Also Auto aufbocken - Spur einstellen - Auto runter - weiter gehts.

Immer noch leichte Schwierigkeiten mit der Spur.

Nach der folgenden PS fahren wir wieder Winfried's Service an - wieder Auto rauf - Spur nochmal nachstellen - Auto runter usw. Auf dem Weg dann, nach Absolvierung der folgenden PS, zu unserem Service in Cividale kurz vor der Stadt ein Bild für Götter:

Hermanns Serviceauto am Straßenrand in einem kleinen Ort, Harald uns winkend und zum Anhalten auffordernd und dann Winfried's Servicemann, der auf einem Tablett 2 Tassen Kaffee aus dem gegenüberliegenden Gasthaus geholt hatte und uns diesen servierte!!! Freunde, recht herzlichen Dank!

Vom nächsten Service in Cividale an lief auch unser Fahrzeug wieder optimal, und als dann nach der einzigen reinen Schotterprüfung Paularo auch wir auf gute Reifen wechselten (Racing), lebte Humpi so richtig auf. Noch abtastend, aber optimal auf Mieli, legte er auf der folgenden PS Passo Pura noch einen Zahn zu. Der Höhepunkt war dann aber die aus dem Vorjahr schon bekannte PS Passo Rest. Humpi ließ dann nicht mehr locker und fuhr auch die 3 letzten Sonderprüfungen optimal, womit wir uns doch noch unter die Punkteempfänger für den Mitropacup kämpfen konnten.

Neues von der unterfränkischen NG-Szene

Der MSC Bad Königshofen im Grabfeld veranstaltete den 3. Lauf zum Main-Rhön-Pokal. Da meine Co-Pilotin und ich im 2. Lauf recht gut abschnitten, strengten wir uns hier natürlich mächtig an. Leider wurden uns eine raffiniert, aber korrekt (alte Karte), versteckte SK und 2 OK's auf der heißen Orientierungsetappe zum Verhängnis. Nur 3 Teams schafften sie in der knappen Zeit, nach 25000. Karte, mit 0 Pkt. Wir hatten zwar Vorzeit an der ZK, aber ein Nachholen der SK's war nicht drin (sonst Wertungsausschluß). Zwei Sonderprüfungen waren zu fahren, wobei die eine Denksport, die andere Spitzenklasse war. Die erste: Eine überschaubare Strecke von ca. 300 - 400 m war in einem Schnitt zu durchfahren, der einem unmittelbar beim Starten nachgerufen wurde. Mit 1,1 sec "Fehl-fahren" hatten wir hier ein rein zufällig gutes, aber unbedeutendes Ergebnis. Aber die SP 2 brachte es wirklich. Wegen unserer hohen SK-OK-Punktzahl zwar nicht allzu wichtig (das wußten wir ja noch nicht), machte diese SP riesigen Spaß: Länge ca. 500 m, Start, 70 m, 90° rechts, 180 m bergauf, mit einem leichten Hüpfen in eine Linkskurve, übergehend in rechts, übergehend in links, 30 m Ziel. Und alles wunderschöner Schotter, trocken und recht griffig, toll zu fahren, einfach Spitze. Die Bestzeit war 30,7 sec, meine Zeit 30,9, die zweitbeste (von 63), und die des nächsten 31,7 (Scuderia verpflichtet). Mein KRUG-Käfer fand Bewunderung, und wieder mal glaubte keiner an nur 60 PS.

Rainer Greubel

Der gute Geist der Rallyefahrer - Schotter aus dem Oberland

Überschläge, wilde Schotterritte, viel Schrott machte Schotter in seiner frühen Zeit. Wenn's zum Service geht, entzieht ihm Schnod den durstlöschenden Saft. Aber - Schotter findet immer wieder einen Platz, der für eine Rallye gut ist - Werkzeugkasten, doppelter Boden im Regal. Er vertritt die bawäriän trinking in selbstloser Weise. Unser Ruf der Schotterreiter wird von ihm fundiert - ohne ihn hätte sich ein Wittreich/Oliv nicht in die Spitze gefahren, denn sowas wie den Schotter braucht man als Maskottchen, der, bis er bewusstlos unter einem Wagen herausgezogen wird, schweiß, arbeitet, schraubt, löscht, hämmert, biegt kalt und warm und fährt. Wie zur Baltic 73, drei Tage ohne Schlaf. Den der schläft, hat die Tölzer Service Crew auch dabei, er ist Weltmeister im Schlafen und Obermoser läßt er sich rufen. Drei Tage ohne Schlaf - Hirsche, so groß wie Saurier's, Ren's zweimal so groß wie ihr Transit und Regen, Regen bis auf die Haut durchnäßt. "Auhappy" kommt, Kupplungswechsel schafft er an und legt sich schlafen. Ausrücklager besorgen, sie bekommen keinen Dorn, aus einem alten Holzschraubenzieher wird einer gebastelt. "Auhappy" kann nach 4 Stunden ein durchgechecktes Auto übernehmen. Kein Schlaf, nur Regen, Regen, Regen. Ein Hamburger Kadett bekommt eine Schotter-Spezialschweißung, Achsträger mangels Schweißmaterial mit einem Schraubenschlüssel heiß verbunden, die Funken sprühten. Wittreich wird noch schnell der Auspuff mit 8er Schrauben dicht gemacht. Und der Regen - eiskalt sind seine und Schnod Obermosers Händchen. Kein Schlaf, die Flasche wärmt. Absolut high wird noch ein Pirmasenser an den Schweißbrenner genommen, das Hosenrohr. Als man Schotter unter dem Wagen herauszieht, lachen die ausgeruhten Fahrer, ein Feixtanz in Trance, aber Schotter übersteht auch dies, nach 1 1/2 Stunden ist er wieder für sie unterwegs.

Seine Improvisationskunst mit Schweißgerät und Eisen in allen Formen findet auf der Hessen einsame Höhen. Eine Hardischeibe mit Draht zusammenflicken!! Fahrgastraum mit einer Blechschere aufschneiden geht vielleicht am Teppich, also Brenner her, Teppich schmört, Schnod gießt, in den Schaltmechanismus Draht hinein und das Gestänge ist wieder frei. Wittreich kann wieder. Humpert braucht Stoßdämpfer anschweißen, daß dabei Teile des Kotflügels entlackt werden geht auf Humperts Konto, warum stört er ihn auch mit einer Zigarettenpause. Maritim 75 Arne Herz freut sich über seinen Sieg. Auch Schotter freut sich mit der ganzen oberbayrischen Schottercrew im Dirndllook. Arne süffelt seinen Wodka-Bitter - ein Hirschfänger saust in die polierte Bardecke, Arnes Brillengläser wackeln, Schotter hat seine Agression über den vernutteten Maritim Service loswerden müssen.

Einen Fiat hat er aufgebaut, will selber wieder eingreifen - um die südbayrische Rallyemeisterschaft solls gehen. Service fährt er weiter für die alpenländische Schottertruppe und hilft weiter jedem. Helft auch ihm auf den Weg, zur Meisterschaft. Brione - er glaubt es heißt Schotter - auf jedenfall klingt es gut und es ist ein schöner Name für ihn. Das "o" ist wie seine kurzgedrehte Schweißflamme, das "Br" sind die Funken, bleiben noch drei Buchstaben und "nie" gibt es für ihn nicht.

GWS



VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 0 89 / 95 42 67



Vorbereitung aller VW Typen nach Gruppe 1 und 2 für Rallye-, Renn- und Slalomsport.

Krug tuning

MÜNCHEN

Ausflug in die CSSR

Bereits am Ziel der Moldau-Rallye 74 stand für Pater und mich fest, diese Veranstaltung in diesem Jahr wieder unter die Räder zu nehmen. Weil jedoch auch für Veranstalter nicht alles nach Wunsch läuft, mußte diese herrliche Fahrt auf die Absageliste gesetzt werden. Eingesprungen ist dafür zum selben Termin die im Ostblock schon seit Jahren beliebte

Int. Rallye Skoda 1975

mit verschiedenen Startorten á la Monte und als Zentralort der Skodastadt Mlada Boleslav. Als Startort erwählten wir Prag, die "Goldene Stadt". Aus der ONS Startgenehmigung ersahen wir schon, daß wir nicht die einzigen aus unserem Gaugebiet waren. Am Grenzort Bayrisch Eisenstein, dem Treffpunkt, stellten wir dann fest, daß wir mitten in einen AC Bavaria-Familienausflug geplatzt waren. Wir wurden freundlich aufgenommen und gehörten damit (fast) zur Truppe. Ein kurzer Abstecher nach Pilsen führte uns am Geburtshaus unseres "Gau-Rallye-Kommissions-Vorsitzenden" vorbei und in Prag gestattete uns OK auf der Anfahrt schon einen kurzen Einblick in die Schönheiten dieser Stadt. Das Speedwaystadion, von vorhergehenden Wolkenbrüchen völlig überschwemmt, sah die administrative Abnahme und den Start zur Anfahrtsetappe. Auf dieser Anfahrt, welche auf einer Schleife nach Süden zum Böhmerwald und bis nach Brünn führte, kamen die Belfahrer (wenn sie wollten) wieder mal voll auf ihre Kosten; sie "durften" ihr Franzerkönnen nach Karten 1:600.000 unter Beweis stellen. Der Veranstalter dürfte die vorgeschriebene Strecke jedoch wohl selbst nicht abgefahren sein, sondern wie viele andere Teilnehmer, die Schnellstraße benützt haben. Wie anders sollte es sonst möglich sein, daß die tatsächliche Streckenlänge über 150 km länger war als angegeben. Das erste Tageslicht sah uns in Brünn. In gemütlichem Reisetempo (oder was Rallyefahrer so nennen) ging es durch das landschaftlich herrliche Mährische Hügelland über Königsgrätz nach Mlada Boleslav, das ehemalige Neubunzlau. Die Ankunfts-kontrolle war bereits an der Startrampe auf der während 4 Tagen hermetisch gesperrten Hauptstraße dieser Stadt, die darauf folgende "Technische" und der obligatorische Parc-ferme am Stadion. Im nahen Hotel machten wir uns frisch und trieben etwas Augenpflege, um beim Rundkurs auf einem abgesperrten Autobahnkreuz den vielen tausend Zuschauern etwas zeigen zu können. Wir waren zwar dann nicht besonders schnell, dafür aber mit quietschenden Reifen ziemlich laut, was die Zuschauer auch freut. Am Abend nach nochmaliger kurzer Ruhe Start in den 1. Abschnitt, eine Schleife Richtung Riesengebirge und polnischer Grenze. Die ersten 3 ZK-Etappen mit ca. 70 km Schnitten und auflockernd dazwischengewürfelten 5 Sonderprüfungen (selbstverständlich ohne neuer Startzeit) liefen glatt und mit doch recht ansehnlichen Sonderprüfungszeiten, hatten wir doch nie weißes Licht von hinten, dafür aber bei den längeren SP's meist das rote Rücklicht unseres Vorderwagens in Sichtweite. Die beiden nächsten Etappen durch das Riesengebirge bedeuteten das "out" für uns. Eine Brücke über die "junge" Elbe, aus roh behauenen Baumstämmen bestehend, mit sehr tiefer Querrinne vorher, sah die letzten Meter in Wertung für den blauen Peugeot aus dem Chiemgau. Einea der Bremstrommel blockierende hintere linke Felge zog das Fahrzeug nach fürchterlichem Absprung und ebensolchem Aufsprung langsam aber sicher von der Straße weg. Wir hatten nun Zeit, die uns nachfolgenden Teilnehmer und deren Fahrtechnik zu bewundern und zu warten, ob und

wann jemand in dieses 1,5 km von der polnischen Grenze entfernte, abgelegene Waldtal kommen würde. 2 junge Burschen, welche 5 km vorher an der Strecke beim Zuschauen waren, kamen nach 1 Stunde und organisierten den "aus-dem-Graben-Transport" unseres Fahrzeuges. Die Wartezeit verkürzten wir uns durch ein romantisches Lagerfeuer auf Riesengebirgswaldwiese. Leichte Verständigungsschwierigkeiten bei unserer anfänglichen Unterhaltung und späterem Schnarchkonzert können mich nicht abhalten, das Ganze als Akt der Völkerverständigung anzusehen.

Mit heilen Knochen und unverletztem Peugeot (außer einer Felge) erreichten wir auf dem kürzesten Weg Mlada Boleslav und konnten vom Hotelfenster aus noch einen Teil des stark dezimierten Teilnehmerfeldes in den Parc-ferme einfahren sehen.

Ein gutes Frühstück und eine Mütze Schlaf brachte uns wieder neuen Tatendrang. Wir beschlossen, noch bei einer Sonderprüfung der 2. Schleife im Elbsandsteingebirge als Zuschauer anwesend zu sein. Dabei können wir unsere professionellen Rallye-Zuschauer in ihrer Aussage vom stark abfallenden Leistungsniveau nur bestätigen. Auf unserer Rückfahrt zum Zielort betätigten wir uns noch als Touristen und ließen uns vom Elbdurchbruch und dem Lausitzer Hügelland mit Reichenberg (Lieberec) und Gablonz bezaubern. Aus unserer wohlverdienten Nachtruhe schreckten uns dann nur noch die letzten verbleibenden Teilnehmer, bei deren Start zur 3. Schleife und Zielankunft.

Während sich die letzten Fahrzeuge noch einmal beim abschließenden Rundkurs um die Ohren fuhren, verabschiedeten sich Pater Bernhard und ich von Mlada Boleslav mit der Gewißheit, so Gott will, im nächsten Jahr wieder dort zu starten. Auf der Rückfahrt in die Heimat nutzten wir die Gelegenheit zu einer kleinen Rundfahrt durch Prag. Unsere letzten Kronen vernichteten wir mit "echt Pilsener" in Pilsen.

Alles in allem, trotz Ausfall, ein gelungener Ausflug.



AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

8 München 70
Brudermühlstraße 49-51
Telefon 089/7 23 31 47

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

samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf - Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

14. Taurus-Rallye

68 Teams aus 6 Nationen, darunter 3 Münchner Teams, K. H. Gerber-G. Verlaan auf Renault Alpine / O.K. Klemens-Dieter Lode auf Opel Commodore und Werner Brust-Peter Emme auf dem Bayrischen 1600; außerdem aus deutschen Ländern: Hohlheimer-Huber auf Fiat 128 / Bohne-Moormann auf Opel Ascona / Peters-Witzmann auf Alfa 2000 und Lippmann-Meditz, ebenfalls Opel Ascona; aus Österreich, da diese Veranstaltung zur Österreichischen Staatsmeisterschaft zählte, mit Startnummer 1 K. Russling-P. Schuller auf einem Gruppe 4 Carrera, F. Wittmann-E. Schatz auf Ex-Zöckl 16 Ventiler, G. Fischer-H. Gottlieb auf Annessi Ascona, der Ungar A. Ferjancz auf Renault Alpine 1800 Gruppe 4, der Belgier Staepelare auf Werks-Escort und sonstige bekannte und unbekannte Flieger stellten sich am 15.8.1975 in Budapest zur 14. Int. Taurus Rallye, einem Europameisterschaftslauf, dem Starter.

Es waren 16 Sonderprüfungen mit insgesamt 210 km und dazu 1000 km Strecke zu bewältigen. Die Sonderprüfungen durften nur an 6 Tagen, in der Zeit von 19 Uhr bis anderntags 5 Uhr trainiert werden.

Auf einer Anfahrtsstrecke von 150 km erreichten wir die SP 1 von 20 km Länge. Die ersten Kilometer kurviger Asphalt, der Rest Schotter. Die Bestzeit setzte hier die Startnummer 2, Ferjancz mit 12.26, Russling 12.32, Wittmann 12.53, Staepelare 13.01 und Bohne 13.06. Die ersten Ausfälle waren hier schon zu verzeichnen. G. Fischer war einer der Ersten. SP 2 = 11 km, 2,7 km Asphalt bergauf mit Serpentin, dann schöner Schotter und die letzten 1500 m brutaler Eisenbahn-Schotter bergab. Bestzeit mit 7.20 wiederum Ferjancz auf Alpine, gefolgt zeitgleich mit 7.40 von Russling und Bohne, dann Staepelare mit 7.44. In dieser SP erwischte es dann P. Lippmann und einige mehr. SP 3 mit 13 km die schönste der gefahrenen SP. Sehr kurvenreicher Asphalt durch Wälder mit vielen Kuppen und reichlich Wild. Der schnellste hier wieder Ferjancz, aber diesmal zeitgleich mit Bohne 7.02, dann Staepelare 7.09, Wittmann 7.14 und Russling 7.25. Die Etappe nach dieser SP hatte es in sich. Eine 4,5 km lange Straße, nein, es war keine Straße sondern ein Panzerweg mit Löchern, so groß und tief, daß man darin ein Auto verstecken konnte. Dann SP 4, 10 km Asphalt, etwas Sand und viel Wald. Hier erwischte es Russling, der sich beim Abbiegen verbremste und erst hinter einem großen Kieshaufen zum Stehen kam. Er kam aber wieder flott und fuhr eine Zeit von 10.06. Als Ferjancz hier an Russling vorbei kam, fuhr er extra langsamer und winkte Russling zu! Bestzeit fuhr hier Staepelare mit 5.04, gefolgt von Ferjancz 5.16 und Bohne 5.27. Hier erwischte es F. Wittmann an der gleichen Stelle wie Russling, was für ihn jedoch das Aus bedeutete. Man fuhr auf Normalstraße in mehreren Etappen wieder zur SP 1, die nun als SP 5 gefahren wurde. Bester war hier Russling mit 12.31, Ferjancz 12.36 und Staepelare mit 13.34. Hier verabschiedete sich Bohne. SP 6: Sieger Staepelare mit 6.49, Russling 6.55 und Ferjancz 7.00. SP 7: Staepelare 7.05, Ferjancz 7.11 und Russling 7.21. SP 8 wie gehabt, Sieger Staepelare 5.18, Ferjancz 5.26 und Russling 5.32. Dann kam die Zwangspause von 3 Stunden mit kostenlosem Frühstück in Sümeg. Um 6 Uhr 01 Start des ersten Fahrzeugs in Gegenrichtung und die zweiten acht Sonderprüfungen begannen. SP 9 war die SP 4 und SP 8 rückwärts und wurde von Staepelare gewonnen. SP 10 siegte wiederum Staepelare. SP 11 kam dann das Aus für Ferjancz, dem das rechte Vorderrad abriß. Auch für Gerber-Verlaan, zu diesem Zeitpunkt auf 7. Platz Gesamt liegend, kam nach dieser SP das Ende.

Ein Stein war Schuld. Staepelare hatte hier wieder die Nase vorn. SP 12 gewann Russling, die restlichen SP, 4 außer der Zahl, gingen drei an Staepelare und eine an Russling. Bei der Siegerehrung am Sonntag konnte dann Staepelare mit einem Vorsprung von 4.09 min. vor Russling den Sieg mit nach Hause nehmen.

O.K. Klemens/Lode	2. Kl.	7. Gesamt
Hohlheimer/Huber	4. Kl.	8. Gesamt
Brust/Emme	7. Kl.	

O.K. Klemens nannte auch eine Mannschaft Namens "Bayerisches National Team", die Platz 4 erreichte.

Insgesamt gesehen war die Veranstaltung sehr schön, aber hart. Für nächstes Jahr ist sie aber sicher wieder empfehlenswert.

Seehund



Wie ein Lauffeuer hatte sich der Geheimtip unter den Rallyefahrern verbreitet, daß jährlich im August ein Leckerbissen auf Fahrer aus dem In- und Ausland wartet. Ausrichter dieser Rallye ist das "Sportfahrerteam Hunsrück" und der Titel der Veranstaltung.

Hunsrück - Rallye

Um dem Wahrheitsgehalt dieses Gerüchtes nachzugehen, beschloß ich, in diesem Jahr Erntearbeiten Erntearbeiten sein zu lassen und einen Ausflug nach Idar-Oberstein zu unternehmen.

Das Nennungsergebnis, wie bei echten Meisterschaftsläufen, bereits mit der Nennbestätigung zugesandt, bestätigte bereits das Gerücht, daß 265 Teams darauf warteten, am 9. August auf die 530 km lange Strecke geschickt zu werden.

Es waren bekannte Namen darunter wie Schewe und Hauck auf Porsche Carrera, Lars Carlson und Höhing, Fritzinger, Demuth und Dieter Günther. 76 Ausländer aus 10 Nationen bewiesen die Internationalität dieser Veranstaltung. 6 Fahrzeuge mit "Scuderia"-Voll- oder Teilbesatzung stellten das Kontingent aus dem Münchner Raum, außerdem noch einige Teams der RGR und der SFG Region Oberland vervollständigten das Oberbayrische Aufgebot.

Die Frage, ob als "First Driver" oder als "Co" teilgenommen wird, klärte sich, als anläßlich einer Sitzung des "Organisationsteams" Inn-Chiemgau-Rallye Walter Heilig einen Co für seine Toyota-Corolla 1158 ccm mit 58 PS suchte. Als feststand, daß für unsere Klasse - 1150 - 1300 ccm - 36 Meldungen vorlagen, rechnete sich Walter einen Platz zwischen 15 und 20 aus und hoffte nur, noch eine der letzten "Silbernen" zu bekommen. Meine Rechnung dagegen war, daß es bei 35 Startern 7 "Goldene" gibt und eine doch wohl für uns dabei sein sollte, worauf mich Walter entgeistert anstarrte.

Nun über unsere "übertrendenden Zeiten" zu schreiben, wäre wohl vermessen und nicht den Tatsachen entsprechend. Was jedoch Walter aus dem unterlegenen Fahrzeug herausholte und wie er, vor allem bergab, Sekunde um Sekunde gutmachte, ließ mich vor ihm und der bestens vorbereiteten Corolla (Lipp-Tuning) alle Hochachtung empfinden.

Am Freitagabend also führen wir los, das bereits vorbestellte Hotelzimmer war auch noch reserviert und wir konnten noch eine Mütze voll Schlaf nehmen, bevor wir uns am frühen Samstagmorgen frisch und ausgeschlafen zur Abnahme begaben. Ohne lange weitere Wartezeiten ging es an den Start und bereits nach kurzer Fahrt erreichten wir ZK 1, unmittelbar dahinter die erste (und einzige) Gebetbuchkontrolle und dann warten warten warten auf den Start zur WP 1 "Erwelskopf", einer kombinierten, wenig Schotter viel Teer, Prüfung im Truppenübungsplatz Baumholder. Das konnte ja gut werden - wenn überall solche Wartezeiten auftreten würden, könnte der Veranstalter kaum die Hälfte aller geplanten WP's im Zeitplan durchführen können. Der Grund für das Warten, und das bei 33° im Schatten (und wo hatte man solchen?) lag an den 25 bereits in dieser WP "weggeworfenen" Fahrzeugen, die sich an den sicherlich von Asterix oder Obelix an den Straßenrändern aufgestellten Hinkelsteinen festgebissen hatten. Dieselbe Asterixmanier (Hinkelsteine) trafen wir auch auf WP 2 an, wo auch schon wesentlich weniger Fahrzeuge das Zeitliche gesegnet hatten. Am Start zur 3. WP, einem 2 x zu durchzufahrenden Rundkurs von 22,7 km Länge, trafen wir die ersten bekannten Gesichter. Humpi, wegen defekter Ölwanne in WP 2 ausgefallen, gab uns Tips und warnte uns vor der gemeingefährlich glatten Linkskurve an Start und Ziel. Daß diese Warnung berechtigt war, zeigte sich nach Beendi-



gung der 1. Runde, als Walter trotzdem zu schnell war und leicht in den, von unseren Vorstartern bereits von hindernden Hinkelsteinen befreiten, Graben fuhr. Die hilfreichen Arme von Humpi, Fellinger, Gerold und Wurmseher waren so schnell zur Stelle (ob sie wohl nur darauf gewartet haben?), daß ich nicht mal zum Aussteigen kam. Vielen Dank an dieser Stelle! Problemlos meisterten wir die 2. Runde einschl. besagter Kurve. Mit bereits völlig durchschwitzten Hemden nahmen wir nun die schönen WP's an der Edelsteinstraße mit viel Schotter und wenig Teer in Angriff, um einige Stunden später die bereits geschilderten Prüfungen in Baumholder wieder unter die Räder zu nehmen. Die Gorolla lief und lief und lief und es schien nichts zu geben, was dieses brave Fahrzeug übelnehmen könnte. Im 2. Durchgang Trüßpl. wurde auch die in der 1. Runde neutralisierte Bergab-WP gefahren, die mir leichtes Schaudern verursachte. Der 2. Durchgang Edelsteinstraße stand nun auf dem Programm. Abschließend zu diesem war eine "Zwangs-pause" vorgesehen, die jedoch dem "Feld-zusammenzieh-Rotstift" zum Opfer fiel. Starter der hohen Startnummern haben einfach mehr Kondition, die brauchen so was nicht!!!! Oder doch? Der "Public-Relations"-Höhepunkt, ein Cross-Rundkurs in der Nähe Idar-Obersteins, genannt Stadtpfprüfung und gespickt mit tausenden Zuschauern, war der nächste Leckerbissen. Nur schade, daß wir statt 3 nur 1 Runde drehen durften.

Um auch noch die letzten heil gebliebenen Fahrzeuge anzuknacksen bzw. konditionsschwache Fahrzeuge ausfallen zu lassen, wurden wir nun zum 3. Mal, angefangen vom "Erwelskopf" bis zum Rundkurs (diesmal statt 3 nur 2 Runden) in den Übungsplatz gehetzt. Die Devise, verhalten zu fahren, schien sich jedoch schon so stark durchgesetzt zu haben, daß kaum noch gekämpft wurde. Sogar wir, die wir durch konsequentes "Vorstempeln" (erlaubtes) weit in die 2.1 Klasse vorgedrungen waren, um alles bei Tageslicht fahren zu können, wurden auf 46 km Sonderprüfung nicht ein einziges Mal überholt. Das darauffolgende Ziel in Idar-Oberstein mit Sektempfang und Musikkapelle sah uns auf völlig intaktem Fahrzeug. Nachdem wir uns geduscht und frisch gemacht hatten, begaben wir uns sofort ins Hotel Merian, um unsere Leistungen im Zwischenaushang (12 von 19 WP's) zu begutachten. Wie war ich - und erst Walter - erfreut, uns auf dem 3. Platz zu sehen. Auf der anschließenden Rallyeparty sah man den Teilnehmern kaum noch die durchgestandenen Strapazen an. Vor allem die früh Ausgefallenen konnten hier noch ihre gute Kondition beweisen.

Pünktlich erfolgte am Sonntag der Aushang, der uns als im Gesamt zweitbestes Fahrzeug mit Scuderia-Besatzung auf Platz 46 hinter Koch/Rauchfuß sah. In der Klasse erkämpften wir einen 3. Platz und damit Heiligs erste "Goldene". Insgesamt eine Veranstaltung, die manche teurere und mit Prädikaten versehene Rallye glatt in den Schatten stellt.

Wurmi

Sportfahrerstammtisch

Jeden Sonntag ab ca. 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und noch oder wieder passiven Mitglieder und Freunde der Scuderia in unserem Clublokal der Sängerküche zu einem gemütlichen Plausch. Allerdings Einer muß jeden Sonntag den Ersten machen und die Stellung halten, sonst werden es erst spät am Abend mehr Stammtischschwestern und-brüder.

Der Kommentar

Die moderne Art der heutigen Rallyeveranstaltungen lockt naturgemäß wesentlich mehr Zuschauer an die Strecken als der frühere Veranstaltungstyp. Nachdem Simmerl ebenfalls nur noch als Zuschauer unterwegs ist, freut er sich auch, wenn er an einer geilen Stelle Sportkameraden trifft.

Diese Freude wird aber oft getrübt, wenn die Kameraden Flaschen, Schachteln und sonstiges Verpackungsmaterial in Wiesen (die kräftig niedergetrampelt wurden) zurücklassen oder wie lustig in ein kleines Rinnsal werfen. Nachdem die Veranstalter bereits genug Schwierigkeiten mit Umweltschutz und Anliegern haben, ist es eigentlich nicht zuviel verlangt, daß unsere eigenen Leute nicht unseren Gegner noch zusätzliche Munition liefern. So wie die Genehmigungsbehörden bereits meist ein Trainingsverbot verlangen, kommt irgendwann dann noch ein Zuschauerverbot. Ein solches würde, da nicht durchführbar, dann wahrscheinlich das Ende bedeuten.

Sehr beliebt bei jeglicher Art von Motorsportveranstaltungen ist außerdem das mehr oder weniger offene Beschimpfen von Polizisten. Auch mich erfreut nicht jeder Polizist an der Strecke. Man sollte aber nicht vergessen, daß diese die Wochenenden auch gern anderweitig verbringen würden.

Auf der Sonderprüfung Kösching war man ja ziemlich froh, daß unsere Freunde die Strecke freimachen ließen.

Etwas mehr denken würde nicht nur den Veranstaltern und Fahrern, sondern auch den Zuschauern gut zu Gesicht stehen, glaubt zumindest

SIMMERL

Bayern im Vormarsch

so könnte man den Verlauf der diesjährigen deutschen Meisterschaften überschreiben.

Vor allem in der Rallyemeisterschaft hat Bayern mit Smolej, Demuth und Wittreich, nicht zu vergessen unser "aller" Freund Warmbold heiße Eisen im Feuer. Die Pokalwertung für nat. Lizenzfahrer ist durch Tröndle und Huber praktisch fest in bayerischer Hand.

Auch in der Rennsportmeisterschaft, im Bergpokal sowie in der Slalommeisterschaft sind wir durch Stenzel, Zacherl, Förster, Öppinger und Wagenstetter stark vertreten. Nur im Rundstreckenpokal sieht es trübe aus, allerdings was nicht ist kann auch noch werden.

Nachdem wir durch den Gausportleiter Lyding (lt. Otto Sensburg hat er nur den Fehler, daß er unserer Sprache -noch?- nicht ganz mächtig ist) auch in der ONS vertreten sind, kann man nur hoffen, daß bei der Vergabe der Meisterschaftsläufe für 1976 dieser bayerische Aufwärtstrend entsprechend gewürdigt wird, hofft

Mucki

Rally San Martino di Castrozza

Wie jedes Jahr rief auch diesmal am letzten Augustwochenende der Automobilclub Venezia die Rallyefahrer aus nah und fern zu seiner Veranstaltung in die Dolomiten nach San Martino di Castrozza. Der Koeffizient 4 der Europameisterschaft für Fahrer sollte an sich ein internationales Spitzenfeld garantieren, was jedoch nicht der Fall war. Anscheinend haben die ausländischen Spitzenfahrer zu großen Respekt vor den Italienern auf heimischen Boden (sprich: in heimischen Spitzkehren). Lediglich Androuet/"Biche", die Polen Jaroszewicz/Zyskowski und Rack/Köhler waren von der Spitzengarde zu sehen, Androuet sogar noch unter italienischem Bewerber. Dafür waren unsere Mitbewerber um den Mitropa-Callenge-Cup Gruppe 1 vollzählig und stark vertreten.

Die Veranstaltung wurde wie jedes Jahr wieder in 2 Nacht/Vor-mittagsschleifen von je ca. 600 km durchgeführt, die Strecke führte uns jedoch diesmal nicht mehr nördlich über den Passo Rolle, sondern ausschließlich südlich und auf das Hochland von Asiago, den "Sette Comuni", einer ehemaligen deutschen Sprachinsel. Was es letztes Jahr für ein ausgewogenes Verhältnis zu viel Teer gab, war es diesmal mehr Schotter, und dieser zum Teil noch sehr grob, also eine fahrzeugmordende Angelegenheit.

Für mich bei Humpi völlig neu war die Tatsache, daß dieser sich Zeit für 1 Woche Training nahm. Er fertigte mit Rauchfuß einen Aufschrieb an, der mich angenehm überraschte und so ziemlich das optimale darstellte, was ich jemals so zum Vorlesen in die Hand bekommen habe. Daß dieser Aufschrieb, obwohl er von Kaufhold bestellt war, dann von diesem wegen zu hohem Preis nicht abgenommen wurde, finde ich schände und unsportlich, da der verlangte Obolus noch lange nicht die Erstellungskosten deckte.

Der Start am Donnerstagabend sah Humpi mit optimal vorbereitetem Fahrzeug und gutem Reifenmaterial. Unsere Hauptkonkurrenten im Mitropa-Cup, Vic Dietmayer/Blieberger aus Österreich und Fellbaum/Otto vom ADAC Hessen waren wie wir nach italienischem System "teingesetzt", d.h. die bekannt schnelleren Fahrer aus niedrigeren Gruppen und Klassen werden unter die heißen Gr. 3 und 4 Lancias und Fiats gemengt.

Nun konnte also der große Kampf um Punkte und Sekunden, der immer äußerst fair und fast mehr freundschaftlich geführt wurde, beginnen. Auf der ersten Prova Speciale Passo Brocon, laut Veranstalter 6,65 km lang mit Sollzeit 8 Min., echt jedoch 11,7 km lang, lag Dietmayer 13 sec. und Fellbaum 2 sec. hinter uns, wobei auf dieser reinen Teerprüfung alle Racing fahren. Die nächste PS, reine Teer bergauf, sehr eng, 9,8 km lang mit 7 Min. Sollzeit, sah uns 3 sec. vor D. und 18 sec. hinter Fellbaum. Nun ging es zur ersten kombinierten Teer/Schotter-Prüfung, 11,5 km mit 7 Min. Ein leichter Nieselregen sorgte dafür, daß die offensichtlich für schmierigen Teer besser bereiften D. und F. uns jeweils 10 und 4 sec. abnahmen. Der Regen wurde stärker und die vom Vorjahr bekannte "PS-Monte Tomba", eine reine Teer-Kurvenorgie bergauf-bergab, 12,9 km mit 9 Min. in Angriff genommen. Wir konnten D. mit 18 sec. distanzieren, Fellbaum jedoch, vom Vorjahr her nicht gewarnt, strich uns gleich 30 sec. auf. Nun wurde auf Schotter gewechselt, denn die längste der 3 aufeinanderfolgenden Schotter PS's, Marcesina - 22,7 km/14 Min. wartete auf uns. Hier ließ Humpi die Kiste fliegen (der selbst angefertigte Aufschrieb war ihm auf den Bergabpassagen doch etwas zu schnell); das Ergebnis: Zeit unter den besten 20 im Gesamt; D. um 35 sec. und F. um 43 sec. verblasen. Die nächste PS, die grimmigste von allen war Ghertele, 7,8 km/6 Min., von Walch/Rothfuß vor Jahren schon als schlecht bezeichnet. Auch hier mußte D. mit 55 sec. wieder Federn lassen,

F. jedoch konnte uns 9 sec. abnehmen. Auf losem und sehr schmierigem Kalkgestein am Rande der ital. Tiefebene fand die PS Cavaletto statt (12,1 km/8 Min.), wo wir D. 1 sec. und F. uns 1 sec. abnahm. Nach einer 20 Min. Servicepause mit nachfolgendem Aufschließen des Feldes ging es nun in das Massiv des Monte Grappa mit 2 komb. Teer/Schotter-Prüfungen. Auf der ersten der beiden, PS Monte Grappa - 20,4 km, davon zu Beginn ca. 11 km Teer - 13 Min. - ereilte uns das Unglück. Nach ca. 6 km vom Start hielt mir Humpi plötzlich den Schalthebel vor die Augen, als ob ich ihn an seinem angestammten Platz nicht genauso gut sehen könnte. Fieberhafte Reparatur und dann nur 2. Gang bis ins Ziel (und das bei Spitzkehren steil bergauf) ließ D. 136 sec. und F. 122 sec. entteilen, also jeweils über 2 Min. Auch der Auspuff bekam hier seinen entscheidenden Schlag und brach unmittelbar hinter dem Krümmerflansch ab. Die provisorische Reparatur dauerte gerade so lange, daß wir noch in der letzten Minute vor unserer Zeit an der ZK und damit am Start zur PS San Giovanni - 19,25 km/14 Min. - eintrafen. Der nach kurzer Zeit bereits wieder am Boden streifende Auspuff stachelte Humpi so an, daß uns D. nur 10 sec. abnahm, wir jedoch 5 sec. schneller waren als F. Spätestens seit dieser Sonderprüfung ist der Schreiber autorisiert für Streckenbuchansage mit Zeichensprache, da man in unserem Auto sein eigenes Wort nicht verstehen konnte und die Sprechanlage schon lange einen Knacks weg hatte. In irrwitziger Fahrt jagten wir nun zu unserem Service zwecks Reparatur und zur nächsten PS Arina, welche wir bei Nacht schon mal absolviert hatten. Da die Reparatur beim besten Willen nicht schneller zu machen war, mußten wir an der ZK Arina 3 Min. auf unser Konto schreiben. Es regnete noch immer und unsere Gürtelreifen schmierten fürchterlich, sodaß uns D. und F. 8 bzw. 25 sec. abnehmen konnten. Die Revanche folgte jedoch schon auf der nächsten Teer/Schotter PS Valnevera, welche auch nachts schon gefahren wurde. D. mußte uns 6 sec. Fellb. jedoch gleich 30 sec. davonziehen lassen, unsere Zeit wieder hervorragend im Gesamt. Nun ging es zum Etappen-



ziel nach San Martino, wo uns bei strömendem Regen 1 Std. Servicezeit zur Verfügung stand. Gerold und Freunde arbeiteten wie die Berserker an unserem Fahrzeug bis sie buchstäblich keinen trockenen Faden mehr am Körper hatten. Sie brachten unser Auto jedoch so weit hin, daß wir als 55. im Gesamt abends zur 2. Schleife starten konnten. Aufzeichnungen über die Zeiten der 2. Schleife konnte ich leider nicht mehr machen. Kurze Zeitenvergleiche an den ZK's jedoch ergaben meist einen mehr oder weniger großen Vorteil zu unseren Gunsten, wobei aber auch wir hin und wieder Federn lassen mußten. Insgesamt ergab sich doch für uns ein Vorteil von geschätzt gut einer Minute, besonders zu Dietmayer. Unser Fahrzeug lief problemlos und die von Koch zur Verfügung gestellte Sprechanlage ließ auch meine Stimmwerkzeuge wieder etwas zur Ruhe kommen. Unser Service stand wie eine Eins an jedem vereinbarten Punkt und es sollte also alles in Butter sein. Bis zur allerletzten PS ging alles gut. Hier jedoch, die Parole zum Ankommen war von mir bereits ausgegeben, schlug das Unglück nochmals arg zu. Am Start zur PS stellte Humpi bereits hohe Temperatur fest, und nach der 1. Kehre ließ schon die Leistung nach. Im Folgenden wurden wir immer langsamer und nur mit Mühe erreichten wir den höchsten Punkt der Prüfung. Hinunter konnten wir es nun ohne Motor laufen lassen, jedoch unter fortwährendem Hupen, da die Zuschauer z. T. bereits ihre Plätze verließen, um auf der Strecke ihre Fahrzeuge zu erreichen. Unmittelbar an der Ziel-DK stand unser Service, welcher uns sofort half. 1 Std. 10 Min. später rollten wir mit eigener Kraft über die Zielrampe mit Händeschütteln und in den Parc-ferme. Auch hier hatten wir unserem Service sehr viel zu verdanken. Alles in allem eine schöne - wenn auch harte - Veranstaltung. Ich warte nun nur noch auf die Veranstaltung, bei der uns das Glück genauso gesonnen ist wie im letzten Jahr.

Wurmi

Rallyefahrer auf Abwegen

Mundpropaganda flüsterte es einem Rallyefahrer zu, Slalom des AC-Isartal in Lenggries. Kurzentschlossen wurde genannt. Der Chronist und der Propagandist trafen sich also in der Prinz Heinrich Kaserne zu Lenggries. Eine 1.400 m Strecke erwartete die Slalomartisten. Es waren wirklich die Artisten der Truppe da: Förster, Öppinger, Wiesheu, Wagenstetter J., Kerndl u.v.a.

Die Basis für die Streckenführung waren die Straßen der Kaserne. Es wechselten Wedelstrecken mit Ecken, Beschleunigungsgeraden und weite Kurven. Zum gutgesteckten Slalom kam dann auch eine gute Abwicklung, nach dem Trainingslauf wurden sofort die 3 Wertungsläufe in Angriff genommen. Hier hoffte der Chronist, daß es stark regnen würde, damit den Artisten wie J. Wagenstetter oder W. Tuch vielleicht ein bisserl Paroli zu bieten war. Dasselbe hoffte auch F. Wittreich.

Also gings um die Wurst! Nur trocknete es ab. Jeder fuhr was das Zeug hielt. Durch die abgetrocknete Strecke kamen nach 3 Läufen die 2 Liter immer stärker auf. Aber, jeder patzte. J. Wagenstetter sogar fünfmal. Der Chronist konnte im 2. Lauf eine Zeit von 1.13,05 realisieren. 1 Sec. nur hinter Wagenstetter, wollte er es im letzten Lauf wissen, (und zog etwas zu kräftig an der Handbremse - die Redaktion). Trotzdem landete er auf Platz 3 in der zusammengelegten Klasse bis 2 Liter hinter F. Wittreich. Dessen gleichmäßige Fahrten hatten ihn auf Platz 2 gebracht. Nur W. Tuch war noch deutlich schneller. Den Gruppensieg holte sich der Rosenheimer Baumann auf Commodore GSE.

Bei den heißen Brüdern, mit dem gedämpften Auspuff versteht sich, war unser Clubmitglied Simon Wiesheu auf NSU 1200 TT mit dem Tagesbestenlauf erfolgreich. Im Gesamten aus drei Läufen triumphtierte aber J. Heuschmid auf BMW 2002.

Nachdem es wieder zu regnen angefangen hatte, wurde es in den GT-Klassen lustig. Da rutschten sie auf schönsten Troc-kenslicks durch den Parcour, als würden sie bei Asmund Gall auf der Schmierseife üben. Da lachte Walter Bender das Herz im Leibe; mit neuen Pirelli P 7 war er über S. Kerndl und H. Breuer erfolgreich.

Während bei den Serien GTs Heinz Schreiber vorsichtig (bei trockener Strecke) den ersten Slalom mit seinem Lotus Elan fuhr. Bei zunehmenden Regen fühlte er sich dann immer wohler, typisch diese Engländer (Asterix würde sagen, die spinnen alle - die Red.), trotzdem reichte es beim ersten Start noch nicht ganz. Er wurde erfolgreicher Zweiter. Hatte der andere doch Regenracing!

Das ganze gab's für 45.-- DM, für die Erfolgreichen mit Pokal und Kranz und einem Polaroid Siegerfoto, eine nette Idee.

Schrotti

P.S.: Dem umfassenden Bericht eines Rallyefahrers bleibt von Seite des Propagandisten nur wenig hinzuzufügen:

Höchstens, daß auch jahrelange Schotterfahrrerei den einmal gekonnten Slalomstil nur unmerklich beeinflußt - abgesehen davon, daß sich ein Ascona nur ungern per Handbremse durch ein Slalomtor bewegen läßt.

Oder auch, daß Sportkommissar Dr. Lichtenberg zu zusätzlicher Denkarbeit kam: Der Propagandist kam auf die Idee, der vor nichts zurückschreckende Rallyefahrer führte sie aus: Wenn am Ausgang einer 90°-Kehre eine freitragende Panzerabstellhalle ohne Panzer steht, ist es doch eigentlich nur logisch, den Kurvenradius zu vergrößern und den Weg quer durch die Halle zu suchen, zumal das nächste Tor sehr weit weg war... Dr. Lichtenberg murmelte etwas von "a.d.w.", weil Strecke verlassen, aber nur, wenn ein Protest käme.....". Eigentlich einmal eine ganz interessante Frage für die Herren der ONS - wird eine Slalomstrecke durch etwas anderes als durch Tore bzw. Pylone festgelegt?!!

Im übrigen: Die Absurdität des modernen Rennreifenbaus zeigte sich nicht nur in der Formel 1 - Rennen dieser Saison - offenbar wird auf Slicks auch ein Slalomauto bei lachhaften Geschwindigkeiten unkontrollierbar, wenn nur mäßiger Regen einsetzt.

Ob das wohl technischer Fortschritt ist?!

Meint "TIGER"



Anmerkungen zu einem Bergrennen

Schauplatz: Kelheim, den 6./7. September 1975

Name: Ratidbona-Bergrennen, 21. Auflage

Daß es die 21. Auflage war, merkte man allerorts: Oder können Sie sich eine Stadt in deutschen Landen vorstellen, die über 2 volle Tage in einem ohrenbetäubenden Geräuschpegel getaucht wird, ohne zu rebellieren? Ganz im Gegenteil: Begeisterung allerorts... Garnicht zu reden auch davon, daß die Rennstrecke ca. 50 m am Kreiskrankenhaus vorbeiführt! Eigentlich habe ich so etwas bisher nur in England erlebt.

Apropos Rennstrecke: Vielleicht kennen Sie die "Brückerl"-Passage etwa 1 km vor dem Ziel. Zwischenstopnungen an dem dort einsehbaren Streckenteil ergaben z.T. amüsante Ergebnisse:

Schnellster Gr. 1 - Audi 50:	12,8 Sec.
" - Simca R 2:	12,5 "
Sepp Greger (Porsche Prototyp):	12,5 "
Schnellster Gr. 2 NSU TTS:	11,3 "
Mario Ketterer auf Super V:	10,8 " (Schnellster)

Kommentar überflüssig, höchstens, daß der gestoppte Streckenteil eine reine Fahrwerkspassage darstellt. Bemerkenswert auch, daß Mario Ketterer seinen Tagessieg nicht auf dem genannten Super V, sondern auf Obermoser-Toj erzielte. Ja, ja die lieben PS....

Im übrigen Kompliment an den Veranstalter: Für 140 Wagen - Trainings- u. 2 Rennläufe an einem Tag (die Kollegen von der Zweirad-Zunft waren am Samstag dran), das ganze exakt im Zeitplan trotz z.T. naßer Strecke und die dadurch bedingten Ausrutscher.

Es geht also, nur heißt es dann nicht im Terminplan 10.30 - 11.30 Klasse X, Gruppe X, sondern eben 9.27 - 11.04. Und gestartet wird eben im 30 Sekunden-Abstand.

Das jedenfalls ins Merkbuch all der Veranstalter, die sich nicht in der Lage sehen, eine 80-Wagen Veranstaltung über 2 Tage ohne stundenlange Verzögerungen abzuwickeln. Notwendig ist dann aber halt auch, daß im Morgennebel über der Donau um 6.15 eine lautsprecherverstärkte Stimme ertönt: "Achtung Fahrerlager, Achtung Fahrerlager.....". Daß sich auch hierüber niemand beklagt, ist wiederum eine andere Story - aber bei diesem Thema waren wir ja schon.

Kelheim ist wirklich eine bemerkenswerte Stadt, meint jedenfalls

Heinz Schreiber

Es stimmt nicht, ...

daß, man nach längerem Zuschauerdasein überhaupt nicht mehr selbst fahren will, weil die schlechten Straßen und die großen Steine dann noch schlimmer aussehen

daß, es nicht auch an dem dann noch deutlich sichtbarerem Gefälle liegt

daß Rallyefahrer Faschingsbärte nur während dem Fasching tragen

daß die Funktionärsfahrzeuge grundsätzlich als Ersatzteillager dienen

daß seit der Bavaria alle "preußen" wissen, warum der bayrische Löwe den Schwanz so hoch trägt

daß Steißbeinverletzungen nur bei der Tausendseenrallye vorkommen

daß die Mauschler auf die Goldenen freiwillig verzichten, um nicht aufzufallen

daß der gute Stern auf allen Straßen nur für Rallyefamilien mit Kleinkindern geeignet ist

daß Schani durch Winfried derart ermutigt wurde, daß er sich nach der Homologation des 600er erkundigt hat

daß E. Hesse und J. Dick für Einsätze im R-5-Pokal 1976 bereits bei der Bavaria trainiert haben

daß der Morgenspaziergang in Obing nur Mangels Mitläufern ausgefallen ist

daß die Mitglieder die den Weg zum Sommerfest nicht gefunden haben, den Festgästen sehr abgegangen sind

daß Handbremseinlagen immer so aussehen, wie sich dies die Künstler beim kühnen Griff vorstellen

daß für FIA-A-Fahrer andere Spielregeln gelten

daß die Setzsysteme bei allen Rallyes sinnvoll durchgeführt werden

daß manche Mauschler nur mauscheln, um "in" zu sein

daß es bei den heutigen Nenngeldern nicht mehr möglich ist, Sonderprüfungszeiten in der Ergebnisliste abzudrucken

daß man auch auf die Gesamtstrafpunktsumme verzichtet, weil durch den Abdruck der so wichtigen Startnummer dafür kein Platz mehr frei ist

Nach Redaktionsschluß:

Die Aussichten für die Rallye München 1975 haben sich durch Schwierigkeiten im Genehmigungsverfahren verschlechtert. Unser Fahrleiter Georg Feldmeier wird nun versuchen die Veranstaltung durch einen wesentlichen Streckenumbau zu retten.



Sind Sie Sportfahrer?
Oder fahren Sie gern sportlich?

Dann kommen Sie zu uns, wenn Sie Ihren FORD verbessern wollen. Wenn Sie aber schon einen "heißen" FORD fahren, dann kommen Sie auch zu uns, denn wir haben nicht nur ein gut sortiertes Ersatzteillager mit erprobten Original-FORD-Rallye und Renntuning-Teilen, sondern auch erfahrene Spezialisten, die Sie in allen technischen und motorsportlichen Fragen bestens beraten können.

Unsere reichen Erfahrungen die wir in vielen Renn-Einsätzen sammeln konnten, kommen bei uns nicht nur den Sportfahrern zugute, sondern allen unseren Kunden, die unsere Werkstätte aufsuchen.

Oder möchten Sie ein "Gruppe I" - Fahrzeug probefahren? Unser Fahrzeugpark steht Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Kommen Sie doch einmal bei uns vorbei
- ganz unverbindlich natürlich -
Als Deutschlands führender Rallye-Sport-Händler
und Ford-Tuner freuen wir uns auf Ihren Besuch.

Autohaus
JOSEF DIERMEIER
25 Jahre Ford-Haupthändler
und Rallye-Sport-Händler
8 München 50 (Allach)
Pasteurstr.5, Tel. Sa. Nr. 8121085