

**TOP SERVICE
DRUCK
+
COPYCENTER**



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

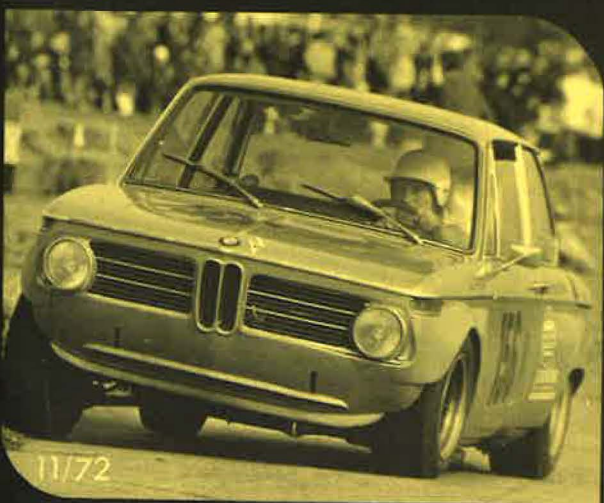
**Während Sie bei uns
eine Tasse Kaffee trinken,
machen wir Ihre
geschätzten
Druck-
Aufträge fertig.**

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

**scuderia
report**



Sport- moden von



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

NOVEMBER 1972

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, die Scuderia ist nicht, wie viele meinen, eine Rallye-Gemeinschaft. Auch wenn der Rallyesport überwiegend betrieben wird, so zählen dennoch alle motorsportlichen Disziplinen, von Slalom über Berg bis zur Rundstrecke. Unser Titelbild zeigt Axel Naumann auf seinem Ex-BMW-Alpina am Rundkurs. Warum wir Ihnen aus der Vielzahl der eingegangenen Bilder ausgerechnet dieses zeigen wollen, hat ausser dem Grund, daß es sehr schön ein optimal bewegtes Fahrzeug zeigt, auch noch den Werbe-Hintergrund, für uns.

Die Scuderia München wird in der kommenden Saison erstmals ein Rundstreckenrennen veranstalten, Ende März und damit wahrscheinlich überhaupt das erste Rennen der Saison. Dieser Veranstaltung sollen noch weitere drei ONS-genehmigungspflichtige Wettbewerbe folgen. Damit hat der Club endlich den Mut zur Veranstalter-Aktivität, die der Teilnahmebereitschaft seiner Mitglieder gerecht wird. Wenn alle Clubmitglieder zusammenwirken, dann müßte dieses Programm und auch die drei Fahrerlehrgänge, die für Clubmitglieder und unsere engsten Freunde gedacht sind, über die Bühne rollen können.

Freunde, wenn das alles klappt, dann könnten wir mit Motorsportclub -made in Austria- konkurrieren. Der Sendung "Mehr als 1 PS" des Österreichischen Rundfunks entnahmen wir, daß der BAK (Badener Automobil-Klub) mit rund fünfzig -Aktiven- bei circa zweihundert Mitgliedern und drei Veranstaltungen im Jahr der zweitgrößte Motorsportclub des Kontinents ist.

Daß die Scuderia München diese "Traum-Meile" schafft, das glaubt und wünscht ihr der

SCUDERIA REPORT

Verlaß dir J. Linn

TERMIN | KALENDER

was ist,

was war,

Teilnahme und Erfolge der Scuderia-Mitglieder

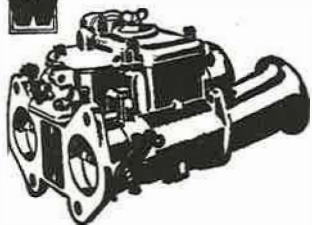
- 4./ 5.11. Rallye Nordpfalz
5.11. Slalom München, Scuderia München
11.11. ADAC-Münchner-Kindl-Fahrt, Scuderia München
17./19.11. Int. ADAC-Hunsrück-Eifel-Fahrt
25./26.11. Rallye Kohle u. Stahl
2.12. Kurzz rallye Waldkraiburg
- 18.11. Orientierungsfahrt, MSC a.Tegernsee (BCO)
25.11. MSC Herrsching, Orientierungsfahrt
25.11. Orientierungsfahrt, Scuderia Magra WP
2.12. Orientierungsfahrt, Geretsried
- 9.12. ADAC-Meisterehrung im Bayerischen Hof
15.12. Scuderia-Jahresschlußfeier im Reitercasino
Unterföhring mit Ehrung der Sieger im Gaupokal
f. Orientierungsfahrten
- 16.12. Jahresschlußfeier des PMC (Schwabingerbräu)
mit Ehrung des Meisters der befreundeten Runde.
- 17.12. Weihnachtsfeier , MSC-Süd, Gaststätte Scharfes Eck
18.12. Weihnachtsfeier, DTC, Gaststätte Scharfes Eck
1.12. Weihnachtsfeier AC-Bavaria, Bayerischer Hof,
mit Ehrung der Sieger im Bavaria-Wickenhäuser-Cup
für Slalom und Orientierung, Ehrung der Sieger
im Junioren-Cup f. Slalom.
- N a c h t r a g
- 18./26.11. Rennwagenausstellung, Olympia-Sporthalle, München
25.11. Orientierungsfahrt, MC-Dachau
- 30.11. S c u d e r i a -skat- R e n n e n

17. 9. Bergrennen Griesbach
Freisler Jürgen Formel Vau 8.Pl.
- 8.10. Bergpreis Steibis
Stürz Peter Scirocco 1300 KS
- 14.10. Stuttgarter Sportliche Prüfungsfahrt
Kolb W./Sterr J. Opel Ascona 1600 3.Pl. G
Kollin N./Humpert K.H. BMW 2002 ti 3.Pl. S 9.G.
(Klemenz) Scholz H. BMW 2500 4.Pl. B
Bengesträte J./Zbinden B. BMW 1600 ausgefallen
Kaufhold J./Bender W. Opel Ascona 16 SR ausgefallen
Sterr K./Eilert B. BMW 1600 ausgefallen
- 15.10. Augusta Bergrennen
Freisler J. Formel Vau 5. Pl.
- 28./29.10. 1. DMV Chiemgau-Rallye
Smolej W./Wutz E. BMW 2002 ti Gold, KS, Gs 1.
Thalmair R./Eilert B. Opel Ascona 16 SR Gold, KS, 2.G.
Freisler J./Schucan R. Peugeot 504 J. Silber 3.K., 4.G.
Dr. Krieglst. P./ (Wach G.) BMW 1600 Gold 2.K., 8 G.
Scherer R./Fischer A. Opel Kadett 1900 Gold, KS, 9.G.
Gerber KH/Wutz G. BMW 2800 Gold, KS, 10.G.
Herrmann W./Herrmann Ch. VW 1302 S Gold, 3.K. 11.G.
Humpert KH/ (Diem) Lancia HF Gold, KS
Kolb W./Sterr J. Opel Ascona 16 Silber 6.K.
(v. Knorring)/Keul H. Opel Commodore 2,5 Gold KS
(Oliv)/Stroppe GW BMW 2002 ti Silber, 3.K.
Schenk W./Huber K. Fiat 128 R Silber, 2.K.
Appel E./Scholz H. Opel Ascona 19 Bronze, 5 K.
Rieger G./ (Biedermann) BMW 1602 Bronze, 4.K.
Naumann S./Naumann A. Ford Escort 1100 Bronze, 4.K.
Sedelmair HG/ (Goldberg) BMW 2002 ti Bronze
Krisam M./Liebl Fr. BMW 3,0 S nicht gewertet
Kollin N./Seegerer U. BMW 2002 ti ausgefallen
Bengesträte J./Zbinden B. BMW 1602 ausgefallen
- 29.10. Inntal-Slalom Rosenheim
Verlaan G. Kadett 1100 3. Platz
- 5.11. ADAC-Slalom-München
Erfolge und Teilnahme der Scuderia-Mitglieder
auf Seite 33
- 4./5. 11. Rallye Nordpfalz
(Oliv)/Fischer A. BMW 2002 ti 3.Pl. S
Gerber KH/Wutz G. BMW 2800 nicht gewertet

HUBER TUNING



WEBER-VERGASER
Vertragwerkstätte



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

Siegfr. Huber

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

Scuderia - Report

8000 München 90, Deisenhofener Strasse 37

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

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

Die offiziellen Vertreter sind:

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

Clubabende:

jeden ersten und dritten Dienstag im Monat im "Amberger Hof" München 5, Corneliusstrasse 2, Beginn 20.00 Uhr.

5. dezember, 5. dezember, 5. dezember, 5. dezember, 5. dezember,
wichtigster Termin des Jahres, wichtigster Termin des Jahres

für Scuderia-Mitglieder, denn zu diesem Zeitpunkt müssen Sie Ihre Punktemeldungen für das Sportjahr 1972 spätestens abgeben. Füllen Sie Ihre Erfolgs- und Teilnahmemeldungen für alle Veranstaltungen, die Sie zwischen 1. Dezember 1971 und 30. November 1972 gefahren sind, aus und senden Sie diese an die Sportleitung. Ablieferung am Clubabend ist ebenso möglich.

Für die Sportmeisterschaft zählen Ihre vierzig besten Ergebnisse. Für das Leistungsabzeichen zählen alle Veranstaltungen, die Sie gefahren haben. Es können für dieses Abzeichen auch Ergebnisse des letzten Jahres noch angemeldet werden, wenn dies noch nicht erfolgt ist.

Für Wertung in der Sportmeisterschaft 1972 ist Funktionärstätigkeit bei der Rallye München 1972 Voraussetzung.

Das Punktesystem wollen Sie bitte dem Report März 1972 entnehmen, oder über Tel. 53 49 65 anfordern.

Ob Sie eine Placierung in der Sportmeisterschaft erreichen, oder ein Leistungsabzeichen erringen, oder auch nicht, melden Sie bitte Ihre Punkte an.

und noch ein Wettbewerb,

im letzten Jahr haben wir Sie gefragt nach der Anzahl der Rallye-starts und der Anzahl der Goldplaketten, die Scuderia-Mitglieder errungen hatten.

Diesmal lautet unsere Aufgabenstellung:

1. wie oft kommt das Wort "Scuderia" in den Ausgaben Jan. 72 bis Nov. 72 im Scuderia-Report vor?
2. wie oft kommt das Wort "Scuderia" in den ONS-Mitteilungen Jan. 72 bis Nov. 72 vor? (natürlich nur "Scuderia München")
3. wie oft sind Scuderia-Mitglieder bei genehmigungspflicht. Veranstaltungen ausgefallen oder waren nicht gewertet? (hier zählt die Anmeldung der Sportabzeichenpunkte für das Scuderia-Leistungsabzeichen)

Senden Sie Ihren heißen Tip an die Adresse des Reports, bis spätestens 4. Dezember 1972.

Hochprozentige Preise stehen für die besten Rater (oder Zähler) bereit!

Viel Spass
Viel Erfolg



I G O R

23. Oktober 1972



An

Redaktion von
Scuderia-Report

8 München 90
Deisenhofenerstraße 37

Dieses Brief betrifft: "Igor, der Hilfsbereite".

Liebes Herr Redakteur,

Igor hat gewählt stundenlang in Archiv seinem, um zu finden Rezept über "Salat russisches" allgemeiner Art für Frau Bullmann. Waren sich aber Bemühungen leider vergebens. War nur zu finden Etikett über "Znojmic" wo sich ist "Tatra-Salat slowakischer". Steht sich auf Etikett, wo liegt bei Brief diesem, Zusammensetzung. Ist sich ja Tschechoslowakei nicht weit von Rußland und hat sogar ca. 70 km gemeinsames Grenze mit Rußland. Hat Igor aber noch Rezept über "Russisches Salat spezielles", wo ist Familien-Geheimnis und wo nicht abgegeben darf werden an Personen fremde. Macht Igor aber gern Ausnahme für Frau Bullmann und wird verraten Rezept unter 4 Augen bei einem Gläschen Wein. Kann Igor bekommen Adresse von Frau Bullmann um zu senden Einladung??

Hat Igor vergessen zu schreiben in letztes Brief, daß bei Rallye Bavaria Freund Brust ist gefahren in Geographie und hat auch gekämpft gegen Opel GT, wo ist gestanden in Acker. Hingen Lampen am blau-karierten BMW, wie überreife Früchte an Baum. Sah sich furchtbar lustig aus.

Text "Internationales Rallye Bavaria" war nicht von Igor. Hätte Igor aber bestimmt (?) etwas genützt mit Erfahrungen seinigen, wenn er hätte mitgewirkt bei Ausrichtung von Veranstaltung dieses. Stimmt Information von Igor, daß routinierte Club-Mitglieder von ACB, haben versagt Hilfe bei Organisation von Rallye 72???? Haben damit dem Club bestimmt einen "Bären-Dienst" erwiesen.

Freut sich Igor übrigens sehr, daß Briefe seine gelesen werden auch in England.

Hält Igor Vorschlag, daß Leser Versandkosten für Report übernehmen für richtig. Legt deshalb für 1972 nachträglich DM 10.-- bei. Verzichtet darüberhinaus auf Honorar, da sich ja mit Brief vom 18.5.72 zur kostenlosen Mitarbeit, wo ihm macht riesigen Spaß, bereit erklärt hat.

Hat Igor festgestellt, daß Rainer muß sitzen fast immer in komischen Autos, wo gehen einfach kaputt, oder wollen nicht bleiben auf Straße, wie zB. bei Orientierungsfahrt von AMC Gauting. Hat sich aber mit 3. Platz bei PMC-Fahrt wieder gezeigt bessere Leistung.

Dankt Igor von Herzen für Hinweis, daß Falko hat trainiert für "Western-Erfolg" seinigen bei Rallye Bavaria, vorher in "HOT-GUN-TOWN" Grafrath. Wird auch Igor trainieren dort um zu werden "hartes Mann" für Saison 73. Will aber nicht werden "Falko II", sondern auch weiterhin bleiben fair.

Anlage:
Etikett
DM 10.--

Es grüßt herzlich

I G O R

Ein Hundeleben



am 22. September 1972 hat Arno Fischer mit seiner Kamera geschossen, am Startgelände der Int. Rallye Bavaria. Viele Gesichter hat er auf Celluloid, heitere, rallye-gelaunte und ein nachdenkliches, nachdenkend über was? Als Scuderia-Vorsitzender, Rallye-München-Fahrtsekretär, Slalom-München-Rennsektretär-Sekretär, Münchner-Kindl-Fahrt-Fahrtleiter, Report-Redakteur u. ä. darf er doch nachdenklich sein, oder soll er sogar sein, aber was? Die zwanzig Mille die Fürstenfeldbruck will? die Report-Vertriebskosten? die Slalom-Starter-Zahl? die Aktualität des nächsten Report's? Fahrtleiter der Münchner-Kindl-Fahrt, wo er doch die Strecke noch gar nicht kennt?

Da er aber kurzfristig lebt und denkt wird er auf dem Bild gerade in Überlegung sein, hoffentlich finde ich meine ZK-Stellen. Zum ersten Male bei einer "internationalen" als Streckenfunktionär will er sich doch nicht blamieren, wo doch in seinen Funktionsunterlagen steht "Hohenfels" und das ist doch nur tausend Quadratkilometer groß. Da darf er doch einmal länger nachdenken

Aus Österreich verlautet, daß die dortige Regierung für 1973 nur zwei Rallies genehmigt hat, die "Semperit-Rallye" und die "Österreichische Alpenfahrt".

Auch die "Jänner-Rallye" ist gefährdet, weil der Veranstalter die Zusage für das Truppenübungsgelände noch nicht hat.

Lieber IGOR, herzlichen Dank für Brief deiniges und den "blauen" für 1972. Igor hat immer Vorteil gegen Report-Leser übrige, zu wissen, was Igor hat geschrieben an Report. Wegen "Bären-Dienst" haben wir auch nur gehört gerüchtweise, daß früheres Fahrtleiter hat kurzfristig geworfen Handtuch. Ist sich gottseidank nicht unser Problem. Soll jeder haben eigenes Besen für eigenes Platz vor Türe. Wegen "russisches Salat" und Gläschen Wein und ohlalah, die Adresse ist sich München 22, Widenmayerstr. 31 Tel. 299773. Report wünscht schönes Feier.

Schönes Feier wird auch sein für Redaktion Report Anfang Dezember. Redaktion wird feiern einjähriges Geburtstag von IGOR. Natürlich in russisches Spezialitäten-Lokal "Romanoff". Wissen aber noch nicht, wohin ist zu senden Rechnung für Geburtstagsschlemmerei. Können doch dort nicht sagen, Geburtstagskind Igor kommt vorbei und bezahlt. Oder kommt Igor mit zur Feier?, wir sind nicht viele, nur ganz kleines Redaktion! Und total sozialistisch, keiner erhält weniger als der andere.

Nach Igor-Brief dieses (nicht November-Nebel, sondern Brief jetziges) hat Pater Bernhard neu in Verdachtskreis aufgenommen: Gestrich Ist sich aber Schwabe, vielleicht Donau-Schwabe?

Schotter. Asphalt. Sollzeit. Bestzeit. Welche Reifen wann?



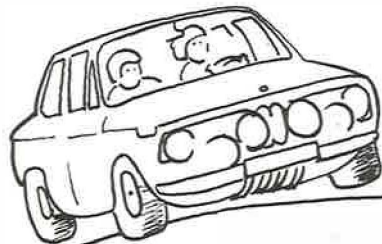
**Spezialservice, Montage, Auswuchten,
Beratung — und natürlich die ganze
Ausrüstung für sportliche Fahrer
von
auto-sport-scherer-münchen**

Ampfingstrasse 35 Tel. 403134 und Humboldtstrasse 30 Tel. 653684



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

Nichts daran ist Utopie!

oder doch ? oder doch ?
oder doch ? oder doch ?

Utopie, Utopie ist etwas
das man will, obwohl man
weiß, daß man es nicht er-
reicht, oder vielleicht nur
erreicht, mit Glück.

Wenn die Scuderia München dieses Glück hat, dann hat sie in der Saison 1973 vier genehmigungspflichtige Veranstaltungen, ein Rundstrecken-Rennen, acht Tage später die Rallye-München, einen Renn-Slalom und wieder eine Kurz-Rallye. Diese vier Veranstaltungen sind zumindest bei der ONS für 1973 angemeldet worden.

Dazu kommen noch eine Orientierungsfahrt (1972 hatte die Scuderia keinen nicht-genehmigungspflichtigen Wettbewerb), sowie drei clubinterne Fahrerübungen, oder Lehrgänge. Ein Fahrerlehrgang am Salzburger Ring, irgendwann im Herbst, das Fahrertraining auf Eis, auf dem Obinger See, zeitlich so nach Witterungslage und ein "finnisches Wochenende" in der ersten Hälfte Januar 1973.

Die Verwirklichung dieses Programmes ist fast zu schön, um wahr zu sein. Denn bis jetzt hat die Scuderia einen, der sich bereit erklärt hat, für eine Veranstaltung verantwortlich zu sein, für das Rundstreckenrennen, aber die anderen Veranstaltungen sind ja erst später und da werden sich schon noch welche "Leiter" finden.

.....
Finnisches Wochenende (keine Sauna)

an einem der ersten Wochenende im Januar 1973 haben die Mitglieder der Scuderia München und unsere allerengsten Freunde die Möglichkeit zum Fitness-Training für die Saison 1973. Auto und Ski (Ski können Sie u. U. weglassen) Samstag früh: Theorie in Bewegung auf Auto und Ski, vormittags Praxis in Auto, nachmittags Praxis in Ski, abends Praxis in Auto, denn Rallye-Fahrer fahren manchmal auch nachts. Und anderntags geht es weiter, bestimmt ohne Langeweile.

Dieter Günter (Bildstreifen auf Report-Titelseite) hat Instruktorität bereits zugesagt. Für die Skifahrer instruiert der staatl. geprüfte Skilehrer Jürgen Kaufhold.

Und lachen Sie bitte nicht, dieses ganze winterliche Fahrertraining soll bei Regen stattfinden.

Wir wünschen nur, daß GWS sein Vorhaben schafft.

niki kollin verkauft seinen
optimalen BMW Gruppe 1, TÜV 1974, Motor 30.000 km
5-Gang neu, Sperre, Überrollbügel, Recaro-Sitze, H-4,
Cibie und viel Zubehör, Verhandlungsbasis DM 8700.--
Telefon 0811 - 43 38 32 oder 0811 - 28 80 96

1. Chiemgau Rallye

Das Rezept, sich Freu(n)de zu machen

Der MSC Trostberg ging mit seiner Erstveranstaltung vom Orientierungssport zum Rallyesport über. Im Rallye-Idealgelände des Chiemgaus sollte zur "Hatz" in einer Ende-oktobernach geblasen werden. 3000 Km wurden für eine optimale Rallyestrecke zu finden, abgespult und vermessen.

Die Genehmigungen liefen, als Oberförsters Beamtenwille nicht wollte was Andrä Wurmannstätter und Hannes Rothfuss an Rallyesuppe für uns zusammengekocht hatten. Delekatte Edelhappen an Forstwegen, die uns oberbayerischen Sandpiloten wie Pfifferlinge mit Rahm und Semmelknödel geschmeckt hätten. Die Spezialtappen wären wie gespickter Hasenbratenrücken unter unseren Reifen zergangen. Oberförster will seine "Rehkeule im Orangenbett mit Sauce Steinpilz" à la Serpentine bergab selber essen.

Schade, innerhalb kürzester Zeit mußten sie umbauen, der erste Teil wurde von Andrä neu gekocht, er hat etwas zu viel Salz (Flurbereinigung) in seinen Linsentopf gebracht, und Spätzle (Kartenfehler) liebt er vielleicht wie der Verfasser dazu. Mit etwas Kartoffeln hätte er das Salz mildern können, aber zum Kartoffelschälen hatte er keine Zeit mehr. Mit Kartoffelschälen meine ich die Flurbereinigungen noch in die Fahrtunterlagen zu zeichnen. Plötzlich standen wir an einem asphaltierten T ?????????? wo gerader Sandweg hätte sein müssen.

Wenn man die Strecke verließ und sich selbst einen Weg zur nächsten ZK suchen wollte, stand man völlig auf den Schlauch, denn im sehr flurbereinigten Chiemgau stimmt keine Topo mehr.



Der 2. Abschnitt, von Hannes in gleich kurzer Zeit zubereitet, war nach dem sättigenden Linsentopf für manchen zuviel. Er hatte nicht mehr die Konzentration des Feinschmeckers für den Hauptgang und die Nachspeise.

Der Hauptgang war die Strecke zur ZK 7, nach den streckenkilometergewinnenden Etappen zur ZK 6, die satt machen sollten, vergaßen die tripziehenden Copiloten, sich die zum Chinesen gehörenden Topokopien anzusehen. Das Blatt 3a war vor den Streckensymbolen auf 3b. Umgeblättert dem Fahrer nicht aus der Topokopie vorgelesen. An ZK 7 war dann die Idealzeit vorbei. Was soll das? Da hat man als Beifahrer doch nichts mehr zu tun! Nur am Trip zu ziehen?!



Zur ZK 12 gab es Chicoréesalat mit Remouladensoße - ist mit den Fingern zu essen. Wer wieder nur am Trip zog, fuhr nach St. Leonberg am Wonneberg. Wonnig waren aber die satten Rülpsen über die unverdaulichen Minuten nicht.

Von ZK 13 zur ZK 14 ein erneuter Gang, die Nur-Zieher verdarben sich jetzt den Magen. Für das Dessert (Siegerehrung) waren sie nicht mehr aufnahmefähig. Schade, vor allem die Kritik unserer Starorientierungsbeifahrer, die diesen Abschnitt nicht gut fanden. Aber Rallyefahrten werden von einem Team bestritten. Und wenn ich mich an den Trip setzte und sonst nichts tun will, andererseits aber mit Karte, Blättern, Ausführungsbestimmungen, Bordkarten und Kartenfehlern rotieren will, dann soll man bei Orientierungsfahrten um den Kirchturm bleiben und Nummern zu Fuß im Grase suchen.

Ein besonderes Schankerl wie "Salzbürger Nockerl" war der Truppenübungsplatz SE 5, etwas angebrannt waren sie zwar, weil der am Start stehende einigen sagte, daß 2 SK in der SE sind, andere von diesen Kontrollen aber überrascht wurden.

Naumann/Naumann ziehen mit weißem "BDA" durch die Regennacht. Er orientiert, rotiert, brilliert und schickt seine Sieglinde ca 17 x im ersten Abschnitt in die Wüste. An den ZK's pfeift und winkt er seinem angeschnallten Weibe am Steuer.

Den 2. Abschnitt schnallt sich Sieglinde hinter den Master auf den Sitz. Es ist ja reine Fahrersache und macht als Beifahrer keinen Spaß. Nur dazusitzen und am Trip zu ziehen! Axel übernimmt aber weiter das Stempeln an den ZK's. Axel pfeift, winkt, der "BDA" kommt nicht, pfeift nochmal und der "BDA" rührt sich immer noch nicht. Eine Hl-Birne geht ihm auf, er läuft zum Wagen und wuchtet sich wieder hinter serienmäßige Lenkrad. Im Regen verschwindet der Wagen, läßt schmunzelnde Funktionäre zurück. Andere Geschichten erzählt die Zeitsuppe, die "Happy" Freisler gekocht hat.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Strafpunkte SE
1 Walch/Hager	77	25	22	63	160	12	8	48	58	26	499
4 Hermann/Hermann	98	42	35	97	176	25	23	73	88	61	718
8 Thalmeier/Eilert	103	37	36	91	246	26	24	86	115	68	832
9 Krisam/Liebl	112	39	38	101	248	40	29	85	131	62	885
10 Kriegelsteiner/Wach	108	50	37	98	218	29	27	83	111	68	829
11 Gerber/Wutz G.	102	35	31	76	192	22	16	71	81	64	690
12 Smoley/Wutz E.	81	33	32	72	180	12	7	56	64	36	573
13 Scherer/Fischer	87	38	35	79	209	19	11	73	84	50	685
14 Appel/Scholz	95	43	36	88	182	26	24	80	92	52	718
15 Freisler/Schucan	77	28	25	76	169	9	8	54	57	34	537
16 Oliv/Stroppe	96	37	36	89	203	25	19	91	106	67	769
22 Humpert/Diem	98	31	34	75	185	16	16	73	95	85	708
34 Diem/Gückelhorn	103	50	39	85	217	35	32	94	100	67	822
68 Naumann/Naumann	115	51	55	92	200	28	25	101	88	56	811
19 Kollin/Seegerer	95	39	36	80							

Leider fehlen die Zeiten von Wolfgang Kolb in dieser Zietsuppe.

Von den im Regen stehenden ist zu berichten. Wir von der Scuderia haben noch keine Rallye gefahren, auf der so gut funktioniert wurde. Es goß, schüttete, spritzte aus Pfützen, aber die Funktionäre standen im Wind, der ihnen den Regen ins Gesicht peitschte. Wir Fahrer können nur Danke sagen. Der Schnupfen, Influenza, die fast Lungenentzündung mildert unser Dank vielleicht. Aber wenn Ihr die Zeilen lest, seit Ihr hoffentlich wieder gesund. Hatschaschuja - Gesundheit. Die, durch die neue Streckenführung aufgegebene Selektion brachte uns dann der Regen - Idealrallyewetter. Das Grußwort von Landrat Schmucker, bittet den Wettergott das Seine beizutragen. In München beim Abholen der Karten, bedauerte der Verkäufer, daß es regnete. Eugen Hesses und meine Beteuerung, daß das unser Wetter sei, ließ seine Kinnlade herunterklappen. Na gut - ihm das erklären, wäre sinnlos.

Das Dessert war vortrefflich "Cup Castrol, Opel, Pirelli, Fiat, Dunlop usw.". DM 500,- gab es für den Gesamtsieger Smolej (nur so werst schnöö) und "Mut"Wutz. Im Siegerwagen lagen ca 10 Pokale, Becher, Verbandkästen und was noch alles. Der Sekt, bezahlt und gewonnen, floß, schön wars. Einer gewann eine Kiste Sekt, wann will er den saufen? Die zweiten Gewinner Thalmair/Eilert mit Kaufhold Opel konnten es auch kaum derschleppen. Die Zeiten von Raimund sprechen für die tragende Fahrweise auf fremden Auto. Sein Satz Dunlop Reifen und ein Autoradio belohnten die die Spitzenorientierung von Bernhard Eilert. Freisler/Schucan konnten den 4. Platz belegen. Der Tisch sah gut aus, wie das letzte Mal vor 2 Jahren. Die Scuderia München stellte bei der Rallye Ulm, mit Winneberger/Trübsbach den Gesamtsieger und die von der Scuderia besetzten Klassen wurden alle gewonnen oder platziert vergoldet.

Münchnern ist ihr Leben nur 2,3 Pfennig wert

München (AZ) — Genau geführt wurde, spendeten 2,3 Pfennig ist den Münchnern ihr Leben wert! Bei einer Sammlung für das „Kuratorium Rettungsdienst Bayern“, die am Wochenende nach einem ADAC-Slalom durch-	dinge nicht erschüttert: „Nicht alle sind so geizig. Bei einer anderen ADAC-Veranstaltung haben 400 Zuschauer über 4000 Mark gespendet. Vielleicht liegt das miese Ergebnis auch an der Anage des Strecken-Sprechers. Horst Popp, Geschäftsführer des Kuratoriums ist vom Ergebnis aller-
--	---

AZ v. 7.11.72

Der Streckensprecher möchte sich bei denen entschuldigen, die Ihren Schlips unter sein loses Maul brachten. Unabhängig davon wollen W I R eine gute Sache unterstützen. Den Clubmitgliedern ist ihr Leben mehr wert. Denn inzwischen sind es 118,25 Mark, von einigen wenigen gestiftet Den die Sammlung durchführenden Damen, Frau Bender und Frau Gandler herzlichen Dank.

G.W. Hoppe

◀ Dieses Bild aus dem ersten Fahrtabschnitt, zeigt Smolej in Action. "Mut"Wutz, mit verorientiertem Blick versucht beizufahren.

gws



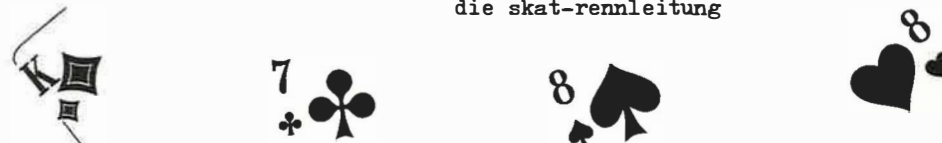
KARTENKÜNSTLER G E S U C H T

18 20 nur nicht passen

teilnahmeberechtigt ist jeder, mit oder ohne lizenz, gute oder schlechte spieler
das skatrennen findet am 30. november um 20.00 uhr in der gaststätte "scharfer Ritter", reisingerstraße statt. gespielt wird nach der -bielefelder-liste-. klasseneinteilung erfolgt nur nach geschlechtern. spieleinsatz beträgt dm zehn. es lohnt sich mitzuspielen, da es schöne preise (keine pokale) gibt. die technische abnahme (gesucht wird nach gezinkten karten und und falschspielern) ist um 19.45 uhr.

nennungen sind zu richten an die tel nr 53 49 65
contra und re wünscht ihnen

die skat-rennleitung



S o l l z e i t achtuhrdreißig am Tor zum Fahrerlager des Salzburg-Ringes.

So war's gedacht und so wußten es die ca. 25 Scuderianer, die sich für das Fahrertraining gemeldet hatten, die unter Anleitung der rundstreckenerfahrenen Instruktoren Thalmeier, Krisam und Naumann einen ganzen Tag lang Slalom und Ring üben wollten. Man hat hochgerechnet, maximal eineinhalb Stunden ins Salzammergut, also sieben Uhr morgens in München ab. Aber wehe, kaum zehn Kilometer Autobahn abgespult, da wußte man, die selbst taxiierte Fahrzeit ist nicht zu halten. Petrus hatte den Froster eingeschaltet und ließ es in fester Form regnen. Mehr oder als längs, man hatte ja die Sommerlatschen an, wegen der Blaserei am Ring, versuchte man Salzburg näher zu kommen. Am Bernauer Berg war dann der erste Scuderia-Treffpunkt, mitten auf der Autobahn. Pater Bernhard stand in auffälligem Gelb da und winkte freundlich, so als wollte er sagen, "der Instruktor Nummer eins hat soeben demonstriert, wie man es". Beim Versuch anzuhalten merkten die bis dahin unbekümmert Schnellen was eigentlich los ist. Entsprechend vorsichtiger fuhr man dann weiter, sodaß bis zum Salzburg-Ring keine weiteren Ausfälle mehr zu verzeichnen waren.

Daß der Ring unter derartigen Bedingungen nicht benutzt werden konnte war jedem verständlich und so machte man halt eine kurze Orientierungsfahrt durch Salzburg "wo ist ein Frühschoppen-Lokal?"

Ein gemütlicher Sonntag-Vormittag mit nassen Füßen und der Erkenntnis, daß der Fahrerlehrgang ja bereits zwischen München und Salzburg stattgefunden hatte.

Frühwinter



Auch dem erfahrenen Rallye-Fahrer Rudolph Thaler (linkes Foto, rechts) wurde der Oktober-Schnee zum Verhängnis: Er baute einen Aufhängenfall. Werkstatteiter Fritz Gandgruber (links): „Das ist jedes Jahr dasselbe – wenn vor dem erlaubten Spätes-Termin Schnee fällt, kracht es häufig“

Freunde

haben wir viele einige haben uns auch wieder geholfen, Sie wissen schon, so wegen der Vertriebskosten.

Der Tegernseer Rallyefahrer Saagerer, der DAF-Ritter Würth und Herr Neumann, Herausgeber der "Bavaria-kurz und aktuell" zahlten in der Geschäftsstelle je DM 10 für Report-Bezug, Igor schickte sie im Brief. Ein Gedicht erreichte uns mit Briefmarken für 13,20. Die am originellsten übermittelte Spende kommt aber aus Berchtesgaden. Die auch anderen Clubs gegenüber immer hilfsbereite Familie Kretschmer aus Berchtesgaden (Funktionär Rallye München, Olympiarallye) war natürlich auch bei der Chiemgau-Rallye dabei. ZK, Start zu einer ganz kurzen Etappe. Naumann hat noch knapp zwei Minuten Zeit zum Stempeln, ein paar freundliche Worte gewechselt mit ZK-Funktionärin Kretschmer und sie drückt ihm noch ganz schnell zehn Mark in die Hand, -für'n Report-, die Minute ist da, Axel stempelt und ab, er weiß nicht, ob er überhaupt noch danke sagen konnte.

Viele Sportkameraden draußen haben Verständnis und sagen auch: warum verlangt ihr nichts?

Damit hat sich die Vorstandschaft befaßt und den Entschluß gefaßt, ab 1973 den Report nur noch gegen Bestellung und Bezahlung abzugeben.

Das Wie, Wann und Wo können Sie dem nächsten Heft entnehmen.

BMW 1600-2 Bj. 71
40.000 km, viel Zubehör
Preisbasis, je nach Zubehör-
übernahme, ab DM 7900.--
Tel. 0811-357978 (ab 19.00)

Nebestehendes Bild haben wir der Illustrierten "Quick" Nr. 46 entnommen.

ADAC Slalom München

1971 einer Bundeswehr-Entscheidung zum Opfer gefallen, und doch für 1972 wieder vorgesehen und angemeldet, aber da passiert auch schon die Panne. Irgendwie war der Kalender nicht in Ordnung, denn es erschien im Handbuch der 4. November 1972 als Veranstaltungsdatum. Das merkte der Veranstalter aber erst sehr viel später, daß dies ein Samstag war und normalerweise ist doch so etwas

sonntags. Fiat stellte großzügig den für Olympiazwecke ausgebauten Parkplatz zur Verfügung. Es konnte also aufgehen. Mit den von den Rallyefahrern gewohnten Nennpünktlichkeit war aber bei den Slalomfahrern nichts zu wollen. Zum offiziellen Nennschluß lagen so wenige Meldungen vor, daß in einem Programm kaum eine Seite zu füllen gewesen wäre. Zum Schluß lagen dann doch noch 81 Nennungen vor, ein neues Problem, die zeitliche Hochrechnung, ob's denn nicht in die Nacht hineinginge, zumal die Behörde den Beginn plötzlich erst ab 10.30 Uhr erlaubte.

Mit etwas Treiben und Ausfall der üblichen Mittagspause konnte dann das zahlen- und namenmäßig gut besetzte Starterfeld glatt über die Runden gebracht werden. Heiße Namen, die bei solchen Veranstaltungen selten zu finden sind, tauchten auf, Schmid Dieter, Martin Hans, Neureuther Hermann. Der Veranstalter durfte sich freuen, wer ihm alles sportliches Vertrauen entgegenbrachte. Kritik blieb natürlich nicht aus, manche meinten etwas unübersichtlich. Aber es waren gar nicht so viele, die sich am Parcours verführten. Schaut man die Ergebnisliste an, dann kann man feststellen, daß sich manche davor auch schon bei anderen Slaloms verfahren haben.

Einige meinten, das Fahrerlager wäre zu klein gewesen, das stimmt natürlich voll, wenn man so wie einige Teilnehmer unnütz Platz verschwendet. Das hätte besser gehen können, wenn selbige gewollt hätten.

Wir glauben aber, daß sowohl die Teilnehmer als auch der Veranstalter mit dem Ablauf der Veranstaltung, vor allem von der sportlichen Seite her gesehen, zufrieden sein können. Und vor allem hat natürlich auch Petrus mit dazubeigetragen, daß eine kleine Aktivierung des genehmigungspflichtigen Slalomsports in Südbayern nicht ins Wasser fiel.

In den einzelnen Klassen siegen:

Klasse 1:	Auer Norbert, München	Fiat 850 S	
Klasse 2/3:	Wohlschläger Herbert, Deis.	NSU 1200 TT	
Klasse 4:	Martin Hans, Stockach	Opel Ascona 1600 u.	Gruppensieg
Klasse 5:	Wagenstätter Nikol., Forst.	BMW 2002 ti	
Klasse 6:	Lode Arnulf, Waldkraiburg	Opel Commodore GS	
Klasse 7/8:	Feldmaier R., Denkendorf	NSU 1000 TTS	
Klasse 9:	Mayer Walter, Aschau	Fiat 128	
Klasse 10:	Keller Herbert, Bad Oy	NSU 1200 TT	Gesamtsieg
Klasse 11:	Weltrowski Heinz, Nürnberg	Alfa Romeo	
Klasse 12:	Förster Peter, München	BMW 2002	
Klasse 13:	Dr. Ehrlicher F., Pappenh.	Ford Capri	
Klasse 14/15/16:	Reiner Helmut, Nürnberg	VW 914/4	
Klasse 17/18:	Neureuther Herm. Geroldsh.	Porsche 914/6	

Die siegreichen freuten sich genauso, wie die kleinen Kinder, für die GWS ein Herz und eine Idee hatte.

X

L O N D O N, 28. 10. 1972

,englische Woche'

So geht's - da schreibt man unschuldig und nichtsahnend zwei Briefchen und schon hat man die zweifelhafte Ehre zum Hilfsauslandskorrespondenten des Ihnen vorliegenden Druckerzeugnisses zu werden. Und kommt man ebenso nichtsahnend wieder für einen halben Tag nach München, um unter anderem einige der im Vereinigten Königreich verlorenen Pfänder wieder aufzuholen, so wird man beim Vertilgen eines Steaks vom Herrn Oberredakteur aufgegriffen und schleunigst nach England zurückbeordert, denn schließlich habe ja der werthe Leser Anspruch auf aktuelle Berichterstattung etc. etc. ...

Hier also Report Nummer drei aus Britannien:

Wenn Sie 'mal Lust haben, anstelle von Motorsport in unseren modernen Konservenbüchsen Rennen mit echter Qualitätsware zu betrachten, so haben Sie hierzu die Möglichkeit: Auf so ziemlich allen brit. Rennstrecken werden während der Saison Rennen zur "Historic Racing Car Championship" ausgetragen. Der Verfasser hatte das Vergnügen, den Endlauf dieser Meisterschaft in Crystal-Palace mitzuerleben. Säuberlich in Altersklassen und je nach Typ (Monoposto oder Sportwagen) aufgeteilt, werden die klassischen Boliden um den Kurs bewegt und das in echtem Renntempo! Attraktive Einzelstücke gab's zu viele, um einzeln darauf eingehen zu können; besonders fiel jedoch ein 24-Liter (!) Bentley auf, der dampfmaschinengleich mit dumpfem Gebrabbel seine Runde zog; Spitzendrehzahl so bei 2500 U/min Das Monster war auf spindeldürren Reifen natürlich langsam in den Ecken, aber wehe, wenn's geradeaus ging! Der Veranstalter hatte ein komplettes Starterfeld für Monopostos der frühen Vorkriegsjahre zusammenbekommen: ERA's, Bugatti's u. ä. lieferten sich mit heulenden Kompressoren und in Rizinuswolken harte fights. Nettes Detail am Rande: der Sieger dieses Rennens (auf einem ERA, Silbergrau) schleppte sein Auto von Lauf zu Lauf mit Bentley, silbergrau, Baujahr so um 1925 Englischer Snobismus??, Wohl kaum, wenn man den Fahrer mit 3-Tage-Bart und uralten Jeans, bei denen ein Ölwechsel fällig war, betrachtete ...

Am gleichen Nachmittag neben anderen Klassen auch ein Lauf der Grand-Prix-Wagen, Altersklasse bis 1958. Unter den Maseratis, Ferraris und Vanvalls auch der Original Fangio-Maserati von 1957, mit dem der Argentinier damals die WM gewann. Es muß wahrlich harte Arbeit gewesen sein, nichts drin von wegen aus dem Handgelenk fahren

Heute ging in London die internat. Automobilausstellung zu Ende. Wie üblich auf der Motorshow, versuchen die Aussteller (manchmal) altgewordenes Blech durch (meistens) junge Pin-Up-Girls zu verschönern. Erstere wie letztere sahen am heutigen Tag schon ziemlich abgegriffen aus ...

Große Neuigkeiten gab's keine (jedenfalls was den technischen Bereich anbelangt - was die Pin-Up-Girls betrifft, so kann der Verfasser dies nicht beurteilen....) Honda macht hier große Anstrengungen mit dem neuen 1200 auf den brit. Markt zu kommen (60 PS, Frontantrieb, sehr kompakt - ein interessantes Rallyeauto?!?) Porsche mit dem 911 Carrera und BMW mit dem "Turbo" waren natürlich auch da. Meistumlagerter Stand bei Lotus, wo Fittipaldi's WM-Siegerfahrzeug zu bestaunen war. Nur ausgewähltes Publikum durfte näher ran und man hatte spezielle Gründe vorzutragen, um die geheiligten Polyesterflundern genauer inspizieren zu können.

Noch ein vielleicht ganz interessantes Detail: beim neuen Surtees F 1 1973 sitzt (oder besser: liegt...) der Fahrer in einer rohen, völlig ungepolsterten Polyester-Schale, deren Form jedoch von der Rückseite des jeweiligen Fahrers abgegossen wurde; so kann man im Polyester Wirbel und Rippen des Fahrers abzählen!

Zum Schluß noch eine kurze Vorschau auf die RAC: Wie ja schon bekannt, diesmal ein sehr begrenztes Starterfeld, nur 200 Nennungen wurden akzeptiert. Am Start u. a. 3 Werks-Saab, 4 Ford, 3 Lancia und 3 Fiat-124-Spider aus Italien, 3 Datsun 240 Z, 8 finnische-schwedische Opel; wie voriges Jahr auch Waldegaard wieder auf (noch zu bestimmenden) Porsche.

Das war's für heute - bei weiteren Neuigkeiten meldet sich wieder

Heinz Schreiber

Hinsichtlich der wegen Redaktionsschluß gebotenen Eile, hatte der Brief noch den Vermerk "..... bitte deshalb im Rallyetempo, nur mit größerer Zuverlässigkeit, an Stroppe weiterreichen. Gruß Heinz"

Das von wegen -Rallye-Zuverlässigkeit- hat den schnellen Schani aber hart getroffen.



Haben Sie auch einen Reportleseort?

Olympia-Rallye 1972

13.—19. August 1972

Klasse

Start-Nr.

VIELE

ALLE

Als Nachtrag zu unserem Bericht von der Olympia-Rallye bringen wir noch die Zeiten unserer Klubmitglieder. Die Startnr. 123 Herrmann/Herrmann fuhr nur die erste Prüfung, Mölln 3:18.6. Das Team 338 Hesse/Hoefner bestritt 7 Prüfungen und erzielte dabei für einen Kadett Carawan, 1,1 Liter, beachtliche Zeiten, die sie nach den Sonderprüfungszeiten an die 1. Stelle in ihrer Klasse bis zum Ausfall am Heseberg brachten.

WP1	WP2	WP3	WP4	WP6	WP7	WP8
3:31.4	9:13	2:41	3:11	5:08.2	8:02.4	6:31

Die Gesamtbestzeit ist dem Olympia-Rallye-Bericht im Heft September zu entnehmen. Wir sind ganz schön deklassiert worden.

	WP1	WP2	WP3	WP4	WP6	WP7	WP8
152 Rieger/Mitterer	3:18.0	8:27	2:27	3:03	4:05.8	7:03.1	5:53
203 Scherer/Gerber	3:01.3	8:38	2:41	3:15	4:01.4	6:57.2	5:54
217 Seegerer/Gestrich	3:12.5	8:07	2:25	3:02	4:02.1	6:51.1	5:34
300 Scholz/Eilert	3:29.4	9:18	2:48	3:28	4:51.4	7:30.3	6:51
322 Stroppe/Schenk	3:28.5	9:28	2:57	3:26	4:42.3	7:38.7	6:50
350 Thalmaier/Naumann	3:32.1	9:12	2:44	3:13	5:10.8	8:26.0	6:39

	WP10	WP11	WP12	WP13	WP14	WP15	WP16	WP17
152	13:04	5:20.9	5:04.4	3:52.7	4:18.8	4:49.3	41:23.1	6:10.0
203	13:14	5:24.8	5:05.6	3:52.6	4:05.8	4:34.2	40:16.0	5:52.8
217	11:00	4:52.8	4:43.4	3:42.4	3:59.0	4:29.7	37:53.5	5:41.8
300	14:17	4:42.7	5:21.2	4:04.8	4:49.3	5:24.5	43:52.9	6:46.4
322	14:24	5:33.6	4:58.5	4:03.5	4:30.7	5:09.1	40:46.9	6:38.6
350	14:26	5:12.3	5:04.1	4:00.3	4:32.6	5:02.6	42:59.7	6:55.0

	WP18	WP20	WP21	WP22	WP23	WP24	WP25	WP26
152	3:53.1	6:16.1	5:52.3	7:09.4	5:50.3	15:14.0	9:40.0	6:22.3
203	3:44.8	5:55.2	5:22.3	6:58.8	5:28.9	10:45.4	7:01.9	5:39.8
217	3:34.4	5:47.4	5:13.3	6:50.9	5:23.8	13:29.2	7:27.2	5:53.0
300	4:16.5	6:55.8	6:29.0	8:41.3	6:46.7	11:35.3	8:04.7	6:22.3
322	4:11.1	6:46.4	6:14.1	8:32.6	6:40.8	11:40.2	7:46.3	6:22.5
350	4:16.9	7:00.6	6:23.0	8:42.1	6:41.4	11:39.0	8:08.2	6:26.2

	WP27	WP28	WP29	WP30	WP32	WP33	WP34	WP35
203	18:00.1	6:32.9	5:15.7	5:54.0	5:54.9	8:13.5	4:34.0	5:26.6
217	18:48.8	6:37.7	5:18.1	5:56.7	5:25.8	8:14.2	4:43.0	5:22.0
300	17:35.8	7:32.3	5:44.1	6:50.0	6:13.8	8:52.0	5:08.7	5:43.8
322	19:02.4	7:23.1	6:50.9	6:44.6	6:28.4	8:41.8	5:16.1	5:34.5
350	18:43.2	7:44.1	5:44.2	6:44.0	6:17.9	9:01.2	5:13.3	5:47.2

	WP36	WP37	WP38	WP39	WP40	WP41	WP42	WP43	WP44
203	5:24.6	8:05.5	18:33	8:17	11:04	Hinterachsschaden			
217	4:56.8	8:26.2	17:12	7:39	10:07	2:24.2	2:47.0	5:34.6	4:30.1
300	6:48.4	9:13.9	18:40	8:30	10:45	2:43.9	3:04.5	6:08.5	5:24.5
322	5:10.4	8:34.7	19:09	8:47	10:29	2:36.2	2:56.3	6:03.0	5:11.0
350	5:58.5	8:57.3	19:21	8:40	10:52	2:40.6	3:04.9	6:17.4	5:12.1

	WP45	WP46	WP47	WP48	WP49	WP50	WP52	WP53	WP54	WP55
217	7:35.1	6:35.3	4:23.1	34:19	6:04	6:25	26:18	6:51	14:23	7:55
300	8:23.6	8:06.4	4:45.5	39:05	7:04	7:36	30:18	7:40	16:02	9:34
322	8:10.0	7:30.2	4:40.5	Auffahrunfall						
350	8:26.0	7:25.5	4:33.1	39:54	6:48	7:01	29:59	7:38	16:10	9:00

	WP56	WP57	WP58	WP59	WP60	WP61	WP62	WP63	WP64
217	3:09	7:39	5:24.2	5:29.0	4:53.8	6:13.2	2:04.0	4:28.8	2:31.8
300	4:03	8:57	6:49.4	7:19.1	6:21.6	5:57.0	2:07.8	5:46.4	2:52.8
350	3:27	8:13	6:40.0	7:10.6	6:41.0	7:43.5	2:14.7	4:59.8	2:49.6

WP65 WP66 WP67
 217 4:46.7 9:11.5 2:03.1
 300 5:22.7 10:13.1 2:09.3
 350 5:01.2 10:50.5 2:12.8

Drei Klubmitglieder kamen an, nein vier. das vierte Klubmitglied fuhr auf einem Porsche, war nicht schlecht, hat aber mit der Nichtbezahlung des Nenngeldes den anderen Scuderianern einen sehr schlechten Dienst erwiesen. Wie wir gerade beim Geld sind, Ihr habt einen Zettel unterschrieben, auf dem steht, daß Ihr für die Firmen, für die Ihr Werbung fuhr, Bilder beschafft. Bis Heute sind von Zweien die Bilder gekommen. Wollt Ihr die Euch noch zustehenden Scheinchen nicht mehr? Wie unsere Sponsoren das aufnehmen, wenn sie Weihnachten Sommerrallyebilder bekommen, wissen wir nicht. Die Tabellenaufschlüsselung erledigte pünktlich Wolfgang Kolb, die anderen versprochenen Berichte waren zwar zum Redaktionsschluß angekündigt. Vielen Dank!

Noch ein kleiner Nachtrag zu unseren Angriffen gegen die Presse. Sicher war die Berichterstattung über die Olympiarallye schwach. Was aber die Information für die Presse bei anderen Veranstaltungen betrifft, sind wir Motorsportler selber Schuld, daß nichts kommt. 4 Presseinformationen gingen per Post mit einer Ausschreibung als Anlage am Donnerstag raus. In allen 4 Tageszeitungen wurde es abgedruckt, daß ein ADAC-Slalom am Frankfurter-Ring ist. Eine Ergebnisliste mit kurzem Bericht geht nach unserem Slalom wider als Presseinformation an die Redaktionen. Was dabei heraus kam, konntet Ihr ja Lesen, oder?

Motorsport — Lauf zur Marken-EM bis zwei Liter in Jarama/Spainien. — Rallye Korsika. — Autoslalom am Sonntag ab 9 Uhr auf dem Gelände der Deutschen Fiat am Frankfurter Ring 211.

Motorsport
 ADAC-Slalom auf dem Gelände der Deutschen Fiat am Frankfurter Ring (Sonntag, 8.00 Uhr).



INTERNATIONALE 3-STÄDTE-RALLYE 1972

MÜNCHEN – WIEN – BUDAPEST

ERGEBNISSE

SP 1 Bodenmais-Deutschland

ca. 14 km; 7 km schmale Teerstraße mit mittlerer Steigung, der Rest schmale, sehr schmierige Lehmstraße, sehr steil bergab.

1.Ferjancz	U	R12Gordini	160PS	568.8
2.Knorr	D	Porsche S	250PS	569.5
3.Miersch	D	Ascona 1.9	180PS	569.6
4.Koltay	A	BMW2002TI	200PS	576.0
5.Zasada	P	Porsche S	250PS	579.9
Herrmann	D	Ascona 1.9	160PS	610.5
Klemenz	D	Ascona 1.6	103PS	633.2
Gerber	D	BMW 2800	170PS	650.0
Lode D.	D	Ascona 1.6	80PS	665.5
Krug	D	Porsche	150PS	675.0
Brust	D	BMW 1600	95PS	685.2
Thalmair	D	Kadett 1.1	55PS	686.1
W.mannst.	D	Peugeot204	53PS	721.2

SP 2 Bärnkopf-Österreich

Sandstraße, schmierig-leicht, bergauf-bergab

1.Zasada	372.0	Lode	460.2
2. Knorr	381.0	Gerber	463.6
3.Müller	384.0	Brust	465.8
4.Koltay	390.2	Thalmair	466.2
5.Dietmayer	394.6	Krug	481.2
Herrmann	427.6	W.mannst.	489.8
Klemenz	441.0		

SP 3 Schwarzensee-Österreich

Sandaubahn: leicht fallend, sehr schnell - mit vielen Mutkurven und einigen engen Kurven

1.Müller	256.2	Klemenz	310.7
2.Miersch	263.5	Gerber	311.6
3.Zasada	264.7	Lode	313.6
4.Huber	266.9	Brust	323.7
5.Knorr	268.5	W.mannst.	324.4
Herrmann	284.6	Krug	341.0
Thalmair	302.7		

Gesamtklassement:

1.Zasada/Zyszkowski	3.407.0	Gerber/Hesse	G	3.862.8	KS	Gr.1	ü.2000	(2 St.)
2.Ferjancz/Zsembery	3.449.4	Klemenz/Lode A.	G	3.909.1	4.	Gr.1	b.1600	(12St.)
3.Knorr/Schweizer	3.490.8	Lode/Scholz H.	G	3.944.1	7.	Gr.1	b.1600	(12St.)
4.Koltay/Ogrisek	3.496.5	Thalmair/Eilert	G	4.027.2	3.	Gr.1	b.1300	(9 St.)
5.Mühleck/Zepfel	3.518.9	Brust/Fischer	G	4.068.5	5.	Gr.2	b.1600	(5 St.)
		W.mannst./Greger	S	4.229.6	6.	Gr.1	b.1300	(9 St.)
		Krug/Wutz G.	G	4.367.0	6.	Gr.4	ü.1600	(6 St.)

SP 4 Sümeg-Ungarn

sehr schlechte Sand- und Teerstraße mit wenig Kurven

1.Zasada	360.0	Lode	421.0
2.Ferjancz	362.0	Klemenz	431.4
3.Mühleck	381.0	Brust	435.4
4.Miersch	383.0	Thalmair	454.0
5.Rack	383.0	Wmannst.	457.2
Gerber	411.8	Krug	508.0

SP 5 Farkasgyepü-Ungarn

20 km gute Sandstraße, leicht bergauf-bergab, viele Kurven, "Der Traum einer Sonderprüfung"

1.Ferjancz	803.2	Lode	897.8
2.Knorr	814.2	Thalmair	905.4
3.Zasada	816.2	Klemenz	923.0
4.Miersch	824.8	Brust	955.6
5.Koltay	835.4	W.mannst.	963.6
Gerber	889.6	Krug	1108.4

SP 6 Bakonybel-Ungarn

20 km schöne Sandstraße, ziemlich eben, wieder viele Kurven. Ein Spiegelbild der SP 5

1.Zasada	793.2	Klemenz	900.8
2.Müller	798.2	Lode	905.0
3.Knorr	809.6	Thalmair	914.4
4.Ferjancz	810.4	Brust	931.4
5.Mühleck	816.6	W.mannst.	944.4
Gerber	879.2	Krug	986.6

SP 7 Tata'baya-Ungarn

Berg-Tal-Bergprüfung, 7 km, unebene Teerstraße

1.Zasada	221.0	Krug	266.8
2.Knorr	223.8	Klemenz	269.0
3.Ferjancz	224.0	Brust	271.4
4.Mühleck	225.0	Lode	281.0
5.Müller	230.0	Thalmair	298.4
Gerber	257.0	W.mannst.	329.0



Wickenhäuser

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



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

OPEL Ascona 1600 SR - 103 PS

Gruppe I Serientourenwagen

DM 9300,- + 11% MwSt

Dieser Preis beinhaltet folgende Ausstattung:

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

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

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

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

Weiter dürfte für Sie unser Sportbetreuungsprogramm interessant sein:

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

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



Wickenhäuser

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



„Maurer-Rallye“ fordert zwei Tote

Zwei Oberösterreicher auf der B 12 verunglückt — Ursache rätselhaft

Bei einem schweren Verkehrsunfall kamen gestern mittig auf der B 12 zwei Kilometer westlich von Thambach bei Haag zwei Männer aus Antiesenhofen in Österreich ums Leben. Sie prallten mit einem roten Opel Manta frontal gegen das Führerhaus eines entgegenkommenden Lastwagens und waren auf der Stelle tot. Der Grund für die Ursache ist unklar. Rätselhaft ist vor allem die Tatsache, daß der Manta keinen Zentimeter Bremsspur aufwies.

Die B 12 wird an diesem Streckenabschnitt von den Anwohnern als „Maurer-Rallye“ bezeichnet. Der Grund: Zahlreiche österreichische Maurer, die während der Woche wegen der höheren Löhne in München arbeiten, benötigen die Strecke am Freitag und Montag früh.

Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte:

Jahr	Straßenverkehrsunfälle			Verunglückte		
	Insgesamt	dabei mit		Insgesamt	Getötete	Verletzte
		Personen-schaden	nur Sach-schaden			
1966	1 181 000	339 704	841 000	485 354	18 838	488 718
1968	1 214 000	338 821	875 000	489 033	18 848	472 387
1970	1 368 000	377 810	1 015 000	550 988	19 193	561 795
1971	1 338 000	389 104	998 000	536 880	18 727	517 953

Wir fragen Sie: Soll das Jahr für Jahr so weitergehen?

Ja das muß so weitergehen, wo kämen wir da hin, wenn wir keine Toten hätten, wir müßten den Militärs nachgeben und wieder Kriege führen.

So haben wir das Automobil unsere kleine Atombombe. Sie ist zwar noch nicht besonders wirksam, aber sie entwickelt sich, ihre Vernichtungskraft wird besser.

Das freut uns natürlich, wenn auch das Bundesministerium für Verkehr mit einem saumäßig layouteten Prospekt an alle Haushalte in 7 Punkten versucht, die Zahl der Verkehrstoten zu reduzieren.

Minister Dr. Lauritz-Lauritzen beginnt mit "Liebe Autofahrer! Mein Vorgänger im Amt, Georg Leber, und ich - wir beide können und wollen uns damit nicht abfinden: Täglich sterben auf unseren Straßen Frauen, Männer, Kinder. 19.000 im Jahr! Täglich werden Menschen im Straßenverkehr verletzt. Jährlich über 500.000. Viele bleiben Krüppel ihr Leben lang." Dann rhetorischer Blabla der in der Aufforderung gipfelt: "Sicherheit geht vor, wir alle sind verantwortlich!"

• Wer morgen sicher leben will, muß heute für Reformen kämpfen. •

Die sieben Punkte sind alles Aufgaben für die uns verregierenden Institutionen. Unsere Verantwortung wird aber nicht erklärt.

Wir können uns weiter töten, ich finde das riesig. Besonders 100 km Begrenzung ist für meine schwarze Seele eine Offenbarung.

Auf Landstrassen, von mir bevorzugte Wege fährt jetzt endlich jeder 100 km, die Regierung sagt 100 km, und er fährt. Jede Kurve, ob 90° oder mehr Grad 100 km darf gefahren werden und er fliegt raus, da gibt es wieder viele Tote. Die schwarze Seele lacht.

Aber es werden mehr, vielleicht nicht mehr Tote, aber Verletzte, da man sich inzwischen leider anschnallt.

Wenn der "geübte" Fahrer überholen will. Einer ist vor ihm, fährt auf Geraden knapp 100 km, vor Kurven bremst er, vielleicht weiß er noch nicht, daß man überall 100 km fahren soll. Der Rythmus stimmt nicht, also will, muß man überholen, weil man sonst Zuckerkrank wird und auf seinem schlechten Sitz im Dreieck springt. Man überholt auf der nächsten Geraden mit ca. 105 km (ist noch straffrei) mehr traut man sich nicht, es dauert lange. Ein anderer kommt entgegen, riesig mit 100 km, ist im Recht, hält voll drauf, bum 8 Tote, Spitze. Die schwarze Seele lacht.

Die häufigsten, polizeilich festgestellten Unfallursachen bei Unfällen mit Getöteten:

Ursachen bei Fahrzeugführern	1970	1970
	Anzahl	Anteil an allen Ursachen in %
Alkoholeinfluß	3 663	11,3
Zu schnelles Fahren	7 343	22,7
Vorfahrt/Verkehrsregelung nicht beachtet	1 890	5,7
Falsches Überholen/Vorbeifahren/Begegnen	3 268	10,1
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	2 055	6,4
Ursache bei Fußgängern		
Alkoholeinfluß	894	2,8
Falsches Überschreiten der Fahrbahn	4 790	14,8

Unfallursache Nr. 1: zu schnelles Fahren. Deshalb Tempo 100 auf Landstraßen — weil's vernünftig ist!

7.343 Tote gab es durch zu schnelles Fahren wie die Polizei 1970 ermittelte. Wieviele Verletzte? Weiß die Polizei überhaupt was schnell ist - nein! Diese Unfälle sind zu 95% auf Fahrfehler zurückzuführen, weil zu schnell niemand sein kann, und wenn er zu schnell ist, braucht er sich noch lange nicht umbringen oder andere ermorden. Er ist ja nur zu schnell, weil er nie gelernt hat, was schnell ist und es auch nie lernt. Auf der Autobahn blättert er mit 150 km und mehr dahin und weiß nicht, wie schnell das ist, er fährt dicht auf, ohne in den Rückspiegel (Panoramaspiegel von einem findigen Dummkopf erfunden. Der das Einzige, was er in Fahrschulen, die heute bis zu DM 1.000 für ein bisschen Theorie und Kupplungtreten, Lenken, Gas geben und Einparken verlangen dürfen, gelernt hat, sich umzusehen, wenn man irgendein Manöver ausführt, annulliert - und außerdem sämtliche Proportionen zum Außenspiegel verschiebt.) zu blicken. Im Nebel, bei Regen, Schnee, Eis und Matsch es kracht, hurra 7 - viele Tote, meine schwarze Seele freut sich.

Daß es auch unschuldige Tote gibt, ist das einzig traurige für meine Seele an der Bilanz 1970 die durch die Alkoholisierten umgebracht wurden. Bei den Alkoholisierten ist es um keinen einzigen schade, auch wenn er für seine Angehörigen ein noch so wertvoller Mensch gewesen ist. Im Grunde war es aber nur ein Fahrfehler, den er durch die verzögernde Reaktionszeit des Alkohols nicht mehr korrigieren konnte und die schwarze Seele lacht. Ha-Ha-Ha.

Das einzige was wir tun können, den Autofahren kann jeder, auch wenn er nicht weiß, wohin er fliegt, wenn er vom Gas geht oder was passiert, wenn er in einer Kurve auf die Bremse tritt, ist die Aktion 4 unterstützte: "Die Rettungskette darf keine schwache Stelle haben."

Das wollen wir 1973 versuchen.

Ein erster Versuch startete beim Slalom München.

Gedanken zu Allerheiligen

von G.W.S.



RETTE DEIN
EIGENES LEBEN



Es wird ersucht dem Hirten zuliebe das Tor zu schliessen

Stig Blomqvist zauberte auf Nummer zwei einen 360-Grad-Turn, hakte im Graben ein und zertrümmerte eine Rad-aufhängung.

Rasche Arbeit, rascher Abschluss: Stig Blomqvist turnte die 170 km bis ins Hotel nach Baden auf seinem Saab-Wrack, zuerst verbrannte der Reifen, dann verglühte die Felge, dann war die Trommel beim Teufel, dann holte er eine Brechstange und brach die lose Schraubenfeder ab und wetzte auf drei Rädern den Semmering berg-ab, hintendrin der fassungslose Tony Fall, der mit dem BMW wild dritete, um Stig halten zu können. Und Mike Wood sprach zu Tony Fall die bewundernden Worte «Shit, he isn't hanging around», als der funkenprühende Dreiradler im Grenzbereich eines Vierstünders bewegt wurde. Und während der Verkehr auf der Südaustobahn zusammenbrach, weil ein Wahnsinniger mit Tempo 170 auf einem Auto minus linkem Hinterrad geigte, fuhr Achim Warmbold den verblie-



benen 50 Wagen derart um die Ohren, dass Simo Lampinen beschloss, die Zeiten des BMW Reiters nicht einmal zu ignorieren, «weil es ohnedies sinnlos» sei. Sinnlos, weil man einen Mann, der derart in der Euphorie seines jungen Könnens schwelgt, einfach nicht attackieren kann – ähnliche Passivität pflegt bei anderen

Rallyes einzukehren, wenn Timo Mäkinen durchdreht. Da wartet man eben gelassen, bis sich Timo wieder beruhigt hat, bis der Wagen verreckt ist, und geht dann zur Tagesordnung über. Höchstens Stig Blomqvist wäre in der Stimmung gewesen, sich mit Warmbold anzulegen, du lieber Himmel, das wäre ein Spass geworden.

Um 8.12 Uhr des zweiten Fahrtags war die Welt wieder in Ordnung: Warmbold war wie ein Steilwand-Akrobat eine Felswand hinaufgeturnt, bis der BMW ganz langsam wurde, und dann klatschte er satt mit dem Dach auf die Strasse, wie ein Marienkäfer, der am Fenster abgestürzt ist.

Die Rallye brauchte nun eine starke Hand – und bekam sie: Simo Lampinen, seit zehn Jahren Profi, gibt dort Gas, wo es gebraucht. Die Phrase ist verdammt abgedroschen, ich finde keine bessere: ein eiskalter Profi, ein fliegender Händler, derzeit für Lancia unterwegs, und er will seine Ware verkaufen: Zuerst kommt Lancia, zuerst der Gesamtsieg, dann eist die persönliche Show. Ein Buchhalter, der zwischen teuren und billigen Sekunden unterscheidet. Billige Sekunden, die sind in der Nacht zu holen, auf Sonderprüfungen, die er viermal trainiert hat, die er abenteuerlich schnell fahren kann, ohne das Material zu belasten. Auf den Sprunghügeln, auf den Geröllhalden, da lässt er die anderen vor mit Grandezza, denn er leidet mit jeder einzelnen Schraube seines Wagens.

Dahinter ein weiterer seriöser Mann, der sich an einem Baum in Schweden gewandelt hat. Burzet – Burzet in der Monte-Carlo-Rallye 1971, bei Eis und Schnee, das war das Glanzlicht des Hakan Lindberg gewesen, als er mit dem armen Fiat alle Porsche, alle Alpine, alle Lancia geschlagen hatte, als er einen Werks-Alpine gar überholt hatte. Einen Monat später hatte er sich in der Schweden-Rallye gegen einen Baum genagelt, daraufhin hatte er einen gequetschten Brustkasten und pfeifende Bronchien geholt. Lindberg, bei der Zwangsrast Semmering, am Morgen des Schlusstages: «Ich hatte plötzlich das Gefühl, dass ich attackieren sollte, da versuchte ich es und hatte einen Reifendefekt. Jetzt fahre ich ruhig hintendrin.»

Bei der gleichen Zwangsrast stoppt Simo Lampinen einen kreuzenden Lancia-Betreuungswagen: «Ich will schlafen, genau hier und genau in diesem Auto.» Seine Augen sind freundlich, aber seine Sprache ist bestimmt, duldet keine Widerrede. Man hat für seinen Zwei-Stunden-Schlaf ein Hotelzimmer reserviert, doch gegen die Autorität seiner plötzlichen Entscheidung gibt es keine Widerrede. Minuten später ist das Auto inmitten des grossen Parkplatzes von drei Lancia-Leuten umstellt, Neugierige werden abgedrängt: Hier schläft Simo Lampinen, der Chef.

Und genau zur rechten Minute wird er geweckt: Der Wagen ist angerichtet, Sir.

Auf der Sonderprüfung Pretul 1, einem Mördersstück, unwürdig einer modernen Rallye (welches Kriterium bietet ein ausgewaschenes Flussbett für eine WM-Rallye?)

Ehrliche Jäger

Das waren glückliche Wochen im Autorensport! Der Große Preis von Kanada, vorbei ohne Unfall. Auf dem Nürburgring züngelten schon die Flammen, doch die Fahrer sind davon gekommen. Wir atmen auf.

Und darum darf man jetzt ruhig darüber sprechen, daß der Motorsport in eine neue Phase eingetreten ist: er hat seine heldische Epoche abgelegt.

Die Zeit, da wir in den Grand-Preis-Piloten eine Art Übermensch zu sehen glaubten, ist vorüber. Vielleicht haben die Kosmonauten, deren Abenteuer wahrhaft phantastisch sind, für eine kurze Frist ihre Stelle eingenommen. Kurzfristig deshalb, weil wir schon heute bei den Mondspaziergängen der Amerikaner nicht mehr das Ungeheure verspüren, das sie sind: der Mensch ist Gast in der Ewigkeit und kehrt zurück in seine Endlichkeit.

Der Autorensport hat sich auf einen nüchternen Sektor verlagert, auf's Geschäft. Die Rennfahrer reden nicht mehr vom Idealen, Nicht von Pioniertaten für die Technik, vom Kampf um des Kampfes willen und nicht von Rausch und Verführung durch die Geschwindigkeit. Und schon gar nicht vom Triumph fürs Vaterland.

Sie bekennen: Rennfahren ist unser Job. Ihr Vokabular ist sachlich geworden: Kurbelwelle, Übersetzung, Getriebeabstimmung, Reifendruck, Achsaufhängung, Bankkonto, Dollars.

Sie wissen um ihr Risiko. Das ist der Fahrfehler, der Materialdefekt. Der Bruch eines winzigen Bolzens. Der Ölfleck am Scheitelpunkt der Kurve. Der Stein, den der Konkurrent mit den Hinterrädern seines Wagens aufwirbelt.

Das Risiko ist das Tempo, das Feuer, der Tod. Und sie gehen es in diesem Roulette mit dem höchsten Einsatz freimütig ein. Seit der Dämmerung im Motorsport, seit sich seine Stars in prägnanter Ehrlichkeit als Jäger deklariert haben, die mit dreihundert Stundenkilometern hinter dem Geld her sind, ist der Tod im Rennen ein kalkulierbares Phänomen.

Wie aber können sie damit leben? Wie können sie die Gedanken daran wegwischen? Daß der Sieger nach dem Rennen ein Glas Champagner in einem Zug leert, begreife ich: er protestet seiner Wiedergeburt zu. Wie jedoch schafft er's, vor dem Start vernünftig zu sein? Seinen Leuten in den Boxen auf die Schulter und seiner Freundin anderswohin zu klopfen und zu rufen: Hallo, was macht ihr heute abend?

Sie leben damit, wie wir alle damit leben: daß wir nicht an den Tod denken. An unseren.

Erkenntnis für

uns, so kann auch objektiv über Motorsport berichtet werden, nicht wie über den, nicht wie über die „Mauer-Rallye“ die nichts mit Motorsport zu tun hat!

Der neue Fiat 128 Rally ist da!

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



FIAT

Vertragswerkstatt und Händler

A. Schröfl

Neuwagen - Reparatur

Ersatzteile - Zubehör

Tankstelle - Pflegedienst

Unfallinstandsetzung

Einbrenn-Lackiererei

8035 Gauting bei München

Grubmühlerefeldstraße 52

Telefon (08 11) 86 42 37

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

MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.

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

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

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

Driver Smolej



Walter Smolej (21) kam 1971 übers Gebirge nach München. Die ADAC-Sportabteilung empfahl ihm die Scuderia München als einen der Münchner Motorsportclubs.

Beim Training zur Bavaria 71 schoß er frontal sein Rallye-Auto ab. Fuhr die Rallye mit einem Firmenwagen 1100 Kadett ohne Licht und Master, und blieb nur um Sekunden hinter den Spitzenzeiten zurück.

Einen aufgeblasenen Käfer knüppelte, drosch, stellte er quer auf Orientierungsfahrten und nichtgenehmigungspflichtigen Slaloms. Nummern kümmernten ihn nicht, außerdem waren die Nummern zu klein. Seine wilde Fahrweise hielt seine Beifahrerauswahl klein. Nur besonders beherzte, die etwas erleben wollten, fuhren auf seinem heißen Sitz.

Zur Lyon-Charbonniere stieg er ins internationale Rallyegeschehen ein. Ritter/Smolej hieß das Team auf Opel-Kadett 1100. Gebetbuchlesen war ihnen fremd, aber auf Venipier und St.Nazaire ließ er aufhorchen. Volle Dax die Berge runter. Spitzenzeiten mit dem kleinen Auto unter den 20 Schnellsten. Im Ziel in Lyon sprang ein bleicher, grüner Ritter aus dem Kadett und brüllte " der spinnt".

Ritter war mit dem Leben davon gekommen, und auf die Frage, ob er nochmal mit Smolej fährt, wurde er wieder grün und sagte " wenn er sterben will, soll er alleine sterben." Diese Worte machten es dem Walter schwer, neue "mutige" Beifahrer zu finden.

Wieder Orientierungsfahrten, kleine Rausschmisse, Edelweißrallye wurde im Report schon beschrieben, auf der Riesrallye wieder sehr schnell, mit Schucan Klassensieg. Auf Firmen-, Leih- und sonstigen Fahrzeugen, füllte er seine Haferlsammlung. Er mußte vom Freiburgerplatz 3 in die Gollierstrasse 37 umziehen. Auf der Rallye-Bavaria fuhr er schon beherrscher, gekonnter, war sehr schnell, mit seinem Austria-Co Hofer, ohne Angst, mußte er aber in Hohenfels mit blockiertem Vorderrad seine Siegalambitionen begraben.

Zur Chiemgau-Rallye holte er sich einen der besten Beifahrer der Scuderia in den BMW Gruppe 1- "Mut"Wutz (26), mit ihm glückte der erste Gesamtsieg seiner erst kurzen Rallyelaufbahn. Vor dem Start bewunderte man Erwin Wutz, daß er sich zu dem wilden Reiter hineinsetzen will. Als die Rallye gewonnen war, und die Angsthasen und Nichtköner von "Mut" Wutz wissen wollten, wie es war, und er sagte schön, waren sie allgemein enttäuscht.

Walter Smolej war bei seinem Sieg anders als andere Siegfahrer. Er wußte, daß es ein Team war, und beide am Erfolg beteiligt waren. Er vergaß seinen Co nicht, und stellte sein Licht etwas unter den Scheffel, nicht wie andere, schlechtere Fahrer (mit zwar besseren Zeiten) die glauben, allein den Erfolg erreicht zu haben.

"Schani würde Sagen, wir Österreicher fahren eben härter "

Es gibt schon viele Geschichten über unseren Besten, mancher geilt sich auf, wenn er ihn verbläst, um zentel Sekunden. Es ist ähnlich wie wenn man sagen kann ich und Mikkola. Wir und Driver Smolej, wir dürfen dabei sein, wie ein neuer Stern am dunklen deutschen Rallyehimmel aufgeht, auch wenn er Kärtner ist, als Münchner hat er sich schön etabliert.

Aber das Schönste ist seine beschreibende Sprache, wenn er von Lichtjahren, volle Dax, nur so verstschnöö (wenn ihn das Auspuffgeräusch durch fehlende Rohre lästigt wird), jetzt bin i ogfressn (dann wird's kritisch) usw. spricht. Dann ist unser Helltreiber außer Rand und Band. Dann lebt er auf und seine Fans mit ihm.

Die Scuderia München wünscht ihrem Mitglied Sponsorverträge, Werksauto und viele schöne Rallies und Siege.

Umfrage bei

Gebet-

Buch-Verlegern:



Die letzte Fortsetzung Ober Gebetbuchschreibarten hat von einem unqualifizierten Slalomspezialisten Kritik erfahren. Er bezeichnete die Gegenüberstellung der verschiedenen Aufschreibarten von W.Bibinger und Bernhard Eilert auf der Sonderprüfung Painten als "Wischi-Waschi". Ihm wäre es Lieber, einen engen Waldweg als Vergleich zu finden. Daß er dann nicht mehr durchblickt, hat er nicht bedacht. Diesmal stellen wir die Aufschriebart von Hannes Rotfuß vor. Er schreibt mit den gleichen Symbolen und Abkürzungen wie B.E. und G W S auf. Nur die Bezeichnung für die Kuppe (Ku) unterscheidet sich etwas. Dieser Aufschrieb von der Bavaria 72 ist nicht Hannes normale Art aufzuschreiben. Seine sonstigen Aufschriebe beinhalten Metrierung, Verkehrszeichen, Streckenerkennungen, usw. Für unseren Slalom- und Schlaglochspezialisten und Kritiker bringen wir Gebetbuchwischiwaschi. Es ist also auch auf Asphaltstraßen möglich, Beschreibungsunterschiede zustande zubringen. Den Künstler dieser Buchstabenfolgen wollen wir nicht nennen, da er inzwischen einer der besten oberbayerischen Rallye-Co-Piloten geworden ist, und sicher ganz anders aufschreiben wird, oder?

In der nächsten Fortsetzung kommt Legende von GWS und Aufschrieb Painten von Ch. Herrmann.

100
Ku ↑ voll
LL voll

150

LR voll

200

LL

100

LR ll

100

MR ll

100

ML l

100

LR

100

LL ll

100

LR + voll

200

Ku ↑ voll

300

2K
↑ wiswark

SE 3 Painten
| HANNES ROTFUSS

usw.

LL

↑

LR

1

ML

LR l

4,26

↑

LR l

1

SR ll

SL ll

MR

3,35

↑

ML l

1

LR

1

Steinbruch + ll

LL

1 l

MR l

LL l

1

Sonderprüfun

J U N I O R E N P O K A L

Gau-Pokal für nichtgenehmigungspflichtige Orientierungsfahrten

12. Lauf: "Rund um den Chiemsee" des MSC Kiefersfelden am 10.9.72

Bemerkung: Ein spärlich besetztes Teilnehmerfeld von 16 (!) Startern zeigt deutlich, wie uninteressant der Gau-Pokal geworden ist, wenn der Startort einmal 100 km von München entfernt ist. Hinzu kommt auch, daß sich die Erstplacierten ihre Ausgangspositionen um Platz 1-5 bereits vorher geschaffen haben. Zur Fahrt selbst ist wenig zu sagen, da der Veranstalter vom Trial der Zweirädrigen mehr versteht, als vom Orientierungssport der Vierrädrigen. Kurz gesagt: ein (motor) sportlicher Ausflug mit gemeinsamen Mittagessen.

Kritik + Der Club gab sich sehr viel Mühe, hat jedoch zum Orientierungssport überhaupt kein Verhältnis.
- An dieser Stelle müßte man dem ADAC die Schuld zuschreiben, der es eigentlich wissen müßte, daß in Kiefersfelden der Motorradsport weit vor dem Automobilsport rangiert.

Ergebnis:

1. Kranl / Kranl	RG Ulm
1. Pest / Lausenmayer	AC Bavaria
1. Naumann / Naumann	Scuderia München
4. Garhammer / Stroppe	PMC/Scud. München
5. Winkler / Rudolph	Scuderia Magra

13. Lauf: Nachtorientierungsfahrt der Scuderia München am 7.10.72

Bemerkung: Ausgefallen.

14. Lauf: Herbstprüfungsfahrt des PMC

Bemerkung: Daß die Starterzahl groß war (60), hing nicht mit der Wertung des Juniorenpokals zusammen, sondern mit dem guten Ruf, den der PMC als Ausrichter von Orientierungsfahrten hat. Vom Start in Aubing ging die Fahrt nach Pfeilskizze auf der Generalkarte und Topokopie ins anschließende Ziel-lokal zur Post nach Pasing.

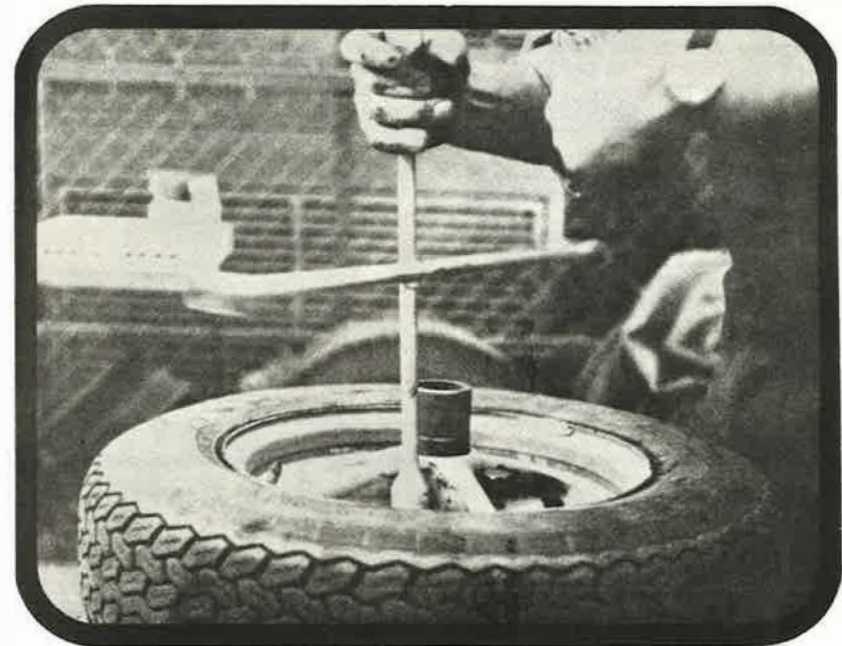
Kritik + Obwohl die Fahrt durch den Landkreis Fürstenfeldbruck ging, stand die Polizei diesmal auf Seiten der Teilnehmer und nicht auf der Seite der Bauern.

- keine

Ergebnis:

1. Garhamer / Demharter	PMC
2. Kastenberger / Randolf	MSC Unterpfaffenhofen
3. Scherer / Fischer	Scuderia München
4. Thalmeier / Eilert	Scuderia München
5. Verlaan / Wutz E.	Scuderia München

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

15. Lauf: Orientierungsfahrt des MSC FFB am 29.10.72

Bemerkung: Ausgefallen

16. Lauf: 3.Barbonen-Zuverlässigkeitsfahrt des MSC-Abensberg am 5.11.72

Bemerkung: Den Abschluß der diesjährigen weniger guten Orientierungsfahrten bildete die 3.Barbonen-Fahrt in Abensberg. Über 100 Starter (viele wurden durch zu spätes Kommen abgewiesen) wurden auf die 150 heißen Kilometer geschickt. Topokopie, freie Streckenwahl und eine 13 km Spezialtappe, sowie ein 200 mtr. Slalom bildeten den Grundstock dieser Veranstaltung.

Kritik + nur Lob

- Beim letzten Gaupokal wäre es empfehlenswert gewesen die ersten 5 der Gauwertung zu setzen.

Ergebnis:

1. Röhrl/Leistner	RIOC
2. Tuschner/Glas	
3. Zutmer/Eder	
4. Garhamer/Demharter	PMC
5. Verlaan/Wutz	Scuderia Mü

Inoffizieller Endstand nach 16 Läufen, die 8 Besten gewertet

1.	Kranl / Kranl	RG Ulm	189 Punkte
2.	Garhamer	PMC München	175
3.	Pest	AC Bavaria	166
4.	Naumann Sieglinde	Scuderia München	157
5.	Winkler P.	Scuderia Magra	156
6.	Demharter	PMC München	150
7.	Schütz / Unsöld	Illertissen	140
8.	Fritsch	Geretsried	125
9.	Rudolph	Scuderia Magra	119
10.	Kern	Markt Rettenbach	105

BAVARIA-WICKENHÄUSER-CUP (Orientierung)

7. Lauf: Nachtorientierungsfahrt der RGR am 30.9.72

Bemerkung: Ausgefallen

8. Lauf: Nachtorientierungsfahrt der Scuderia München, am 7.10.72

Bemerkung: Ausgefallen.

9. Lauf: Rund um Waldkraiburg des MSC Waldkraiburg am 22.10.72

Bemerkung: Ausgefallen

10. Lauf: Herbstprüfungsfahrt des PMC am 28.10.72

Bemerkung: siehe Rubrik Gau-Pokal für Orientierungsfahrten,

11. Lauf: "Auf Wiedersehen" des AC Bavaria am 18.11.72

Bemerkung: Fällt aus

Inoffizieller Endstand nach 11 Läufen, 7 gefahrenen

1. Garhammer	PMC	132 Punkte
2. Wutz Erwin	Scuderia Mü.	117 Punkte
3. Demharter	PMC	103 Punkte
4. Naumann A.	Scuderia Mü.	102 Punkte
5. Naumann S.	Scuderia Mü.	97 Punkte
6. Verlaan G.	Scuderia Mü.	92 Punkte
7. Scherer R.	Scuderia Mü.	85 Punkte
8. Eilert B.	Scuderia Mü.	80 Punkte
9. Winkler P.	Scuderia Mag.	75 Punkte
10. Pest	AC Bavaria	73 Punkte

Fortsetzung von Seite 5:

Erfolge und Teilnahme von Scuderia-Mitglieder

5. 11. ADAC-Slalom-München (ONS-gen.pfl.)

Gerold Friedrich	NSU 1200 TT	2.Klasse	gest.2
Kolb Wolfgang	Opel Ascona 16	3.Klasse	gest.3
Kaufhold Jürgen	Opel Ascona 16	4.Klasse	gest.8
Keul Karl Hans	Opel Ascona 16	6.Klasse	gest.8
Freisler Jürgen	Peugeot 504	3.Klasse	gest.13
Humpert Karl-Heinz	Ford Capri	3.Klasse	gest.5
Naumann Axel	Porsche 911	3.Klasse	gest.6
Smolej Walter	BMW 2002	nicht gewertet	
Kollin Nikolaus	BMW 2002	nicht gewertet	
Appel Ernst	Opel Ascona 19	nicht gewertet	
Bengstrate J.Peer	BMW 1602	nicht gewertet	

Wanderpokalrunde der befreundeten Clubs:

PMC 1. Platz Scuderia München

*
Wegen Beschwerden über Lärmbelästigung aus den angrenzenden Wohngebieten wird die Gemeinde Ottobrunn künftig keine motorsportlichen Veranstaltungen auf dem Parkplatz vor dem Isar-Center an der Unterebachinger Straße mehr genehmigen. Eine diesbezügliche Entscheidung fällt der Ferienausschuß des Gemeinderates. Der gleichlautende Antrag der SPD-Fraktion, in der letzten Sitzung eingebracht, war dadurch gegenstandslos geworden.
*

Diese Notiz entnahmen wir dem Münchner Merkur, Ausgabe für den Landkreis München.

Damit ist wieder ein Slalomgelände im Eimer. Ein Grundstücksbesitzer der dem Motorsport gegenüber aufgeschlossen war, der großzügig war in der Vergabe seines Geländes für die Blaser. So wird es weitergehen. Irgendwann wird das beliebte MAN-Gelände einem Inspektoren-Nein zum Opfer fallen, undsoweiter. Nicht nur dem Rallye- und Orientierungssport geht es durch die behördlichen Lust- oder Unlustmörder an den Kragen, auch die Slaloms, durchwegs auf privaten Geländen, werden weniger werden. Ein Inspektoren-Veto wird auch das Wedeln von serienmäßigen Autos verbieten, wegen der Lärmbelästigung. Daß diese Richter über Laut und Leise die gleichen Autos fahren und damit den gleichen Geräuschpegel erzeugen, das entgeht ihnen wohl.

Was tut aber der millionenstarke Automobilclub für seine Ortsclubs, er läßt sie baden, er, der als Sportclub gegründet wurde, der heute ein Touristikunternehmen "first-class" ist, wendet nur noch Promille an Kapital und personellen Einsatz für seine Sportler auf. Es sind nicht die Gau-Sport-Abteilungen, es ist die Haupt-Sport-Abteilung, die wenig (um nicht zu sagen nichts) tut, für ihre heißen Mitglieder. Wenn es dann bei einer Veranstaltung behördliche Schwierigkeiten gibt, dann glauben sie ja nicht, daß man für den Veranstalter eintritt, man setzt dann einfach den betreffenden Fahrtleiter auf die schwarze Liste. Das ist in jedem Falle der Weg des geringsten Widerstandes und man hat in der betreffenden Sache etwas getan. Die Frage, ob man nicht vielleicht den Rechtsbeistand und Beratung aus dem gleichen Hause bräuchte, die kommt gar nicht, denn man weiß ja, daß die Rechtlichen überlastet sind und von den Sportlichen nicht in Anspruch genommen werden können, sollten, dürfen.

Man überläßt alles den Ortsclubs, aus dem "Haupt" versucht man nicht, für seine vielen kleinen Ortsclubs in ihren sportlichen Belangen einzutreten, man muß ja schließlich an

Maßtabellen für Geschicklichkeitsturniere basteln. Selbstverständlich muß das auch sein, betonend auf auch!

Warum soll man mit Behörden um den Motorsport kämpfen, wo doch der verdiente Ruhestand so nah ist.

Man kann aber kurz vor dem Ruhestand immer noch für etwas eintreten, vor allem für sportliche Belange, so wie



Es stimmt nicht,

- daß die Chiemgau-Rallye ein Clubausflug der Scuderia war,
- daß Zeitnehmer sich keine Zeit nehmen,
- daß der November-Nebel am dichtesten ist, wenn zwei Näbel aufeinander sind,
- daß man die beiden Wutz nach ihrer Mutigkeit unterscheiden kann,
- daß es in Wasserburg ehrliche Ergebnisse gibt,
- daß Heidi nach der Chiemgau-Rallye sich nochmals gewaschen hat,
- daß Raimund am Bernauer Berg zeigen wollte, wie man es nicht macht,
- daß es schwierig ist, am Hockenheimring die Runden zu zählen,
- daß Rallye-Autos Prototypen von Nato-Panzern sind,
- daß die ONS-Nachrichten eine vorbildliche Ergebnisliste haben,
- daß Driver Smolej nach der "Chiemgau" nicht mehr fahrtüchtig war,
- daß Barbara nächstes Jahr ankommt,
- daß Stroppe's Berichte zensiert werden,
- daß für Scuderia das Ski-Jöring am Salzburg-Ring ausfiel,
- daß der Slalom München um einen Tag verschoben wurde,
- daß die Münchner-Kindl-Fahrt eine Wohltätigkeitsveranstaltung ist.

Zuverlässige Verkehrslotsen- muntere Unterhalter: GRUNDIG Auto- super



GRUNDIG Weltklang 4502

Ein Bestseller der GRUNDIG Komfort-

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

GRUNDIG Weltklang 4002

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

GRUNDIG Weltklang 2003

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



GRUNDIG Autosuper gibt es von 138 bis 468 Mark.

**Verkauf, fachgerechter Einbau
und Entstörung
auto.sport.scherer.münchen**

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