

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher

Gebrüder Giehl

gg

Buch- und Verlagsdruckerei

GEBRÜDER GIEHL

8 München 22, Kaulbachstraße 51 a

Telefon 089/33 10 55

SCUDERIA



MÜNCHEN

im ADAC e. V.

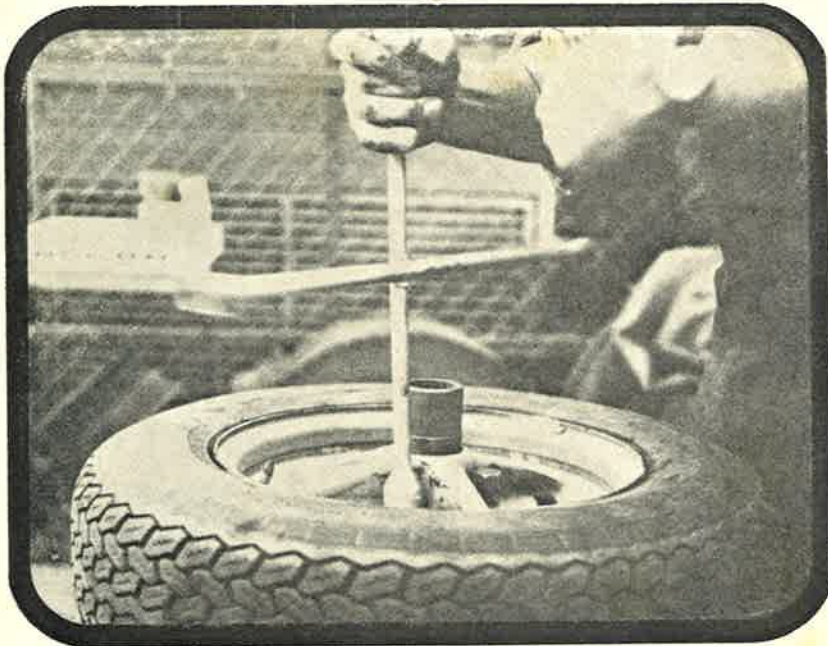
scuderia report



28

11.73

Die Qualifizierten



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

TYRESOLES
REIFENDIENST
In über 50 Städten

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

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, eines der heißesten Motorsportjahre geht zu Ende. Die Meister und Placierten in allen Arten von Meisterschaften, clubintern, regional und auf Bundesebene stehen fest.

Für uns von Bedeutung, die Gau-Rallyemeisterschaft, offen bis zur letzten Veranstaltung, der Babonenrallye, ist ebenfalls entschieden. Rallyemeister 1973 des ADAC Gau Südbayern unsere beiden Clubmitglieder Karl-Heinz Gerber und Gerd Wutz.

Unser Titelbild zeigt sie auf einer Wertungsprüfung der Babonen-Rallye, paradoxerweise in einer Kurve, die ihnen bei der RIOG-Rallye zum Verhängnis wurde und ihren einzigen Ausfall in den Gaumeisterschafts-Veranstaltungen brachte.

Unseren Gaumeistern und allen Motorsportlern, die in den nächsten Wochen ihre Erfolgsergebnisse entgegennehmen dürfen, gilt unser herzlicher Glückwunsch, verbunden mit den Wünschen zu einem sportlich mindestens ebenso erfolgreichen 1974

Ihr
SCUDERIA REPORT

Klaus Dieter Heidi Verhaan

TERMIN KALENDER

was ist,

24. 11. Rallye Waldkraiburg
24. 11. Rallye Köln
24. 11. Rallye Stauferland
(Gr. 1—4, 200 km)
ausgefallen
ausgefallen

Sportmeisterschaft und Leistungsabzeichen

Die Erfolge, die Sie in diesem Jahr errungen haben, reichen Sie bitte auf dem beiliegenden Formblatt bis spätestens

4. Dezember 1973

ein. Später eingereichte Ergebnisse können für die diesjährige Meisterehrung und die Verleihung des Leistungsabzeichens **nicht** mehr berücksichtigt werden.

Als Hilfe noch ein Muster der ausgefüllten Punktemeldung (Seite 6).

WICHTIGE TERMINÄNDERUNG

In Anbetracht der Befürchtung einer Einschränkung der freien Kraftverkehrsbeweglichkeit an Wochenenden wurde die

JAHRESSCHLUSSFEIER

der Scuderia München auf **Freitag, 14. Dezember 1973, 19.00 Uhr** vorverlegt.

Alle Clubmitglieder und Freunde der Scuderia München sind herzlichst eingeladen.

Kommen Sie am 14. Dezember 1973 ins „Reiter-Casino“ bei Sport-Scheck in Unterföhring.

was war,

20./21. 10. 73 ADAC-Chiemgau-Rallye

Smolej W. / (Lode)	BMW 2002 ti	Gold KS GS
Krug A. / Wutz E.	VW 1303	Gold KS 2. Ges.
Freisler J. / Schucan R.	BMW 2002 ti	Gold KS 3. Ges.
Appel E. / Eilert B.	Opel Ascona 19	Gold 4. Kl. 7. Ges.
Kolb W. / Sterr J.	Opel Ascona 19 SR	Silber 5. Kl. 8. Ges.
Gerber KH / Wutz G.	BMW 2800	Gold KS
Bender W. / (Hirsch)	VW 1303 S	Gold KS
Kaufhold J. / (Markl)	Opel Ascona 16 SR	Gold 2. Kl.
Naumann S. / Naumann A.	Fiat 128 C	Gold 2. Kl.
Dr. Kriegelsteiner / (Wach)	Opel Ascona 16 SR	Gold 4. Kl.
(Kurrle) / Scherer R.	BMW 1602	Silber 2. Kl.
Humpert KH / Scholz H.	Ford Escort 1300	Silber 2. Kl.
Kollin N. / Stroppe GW	BMW 2002 ti	Silber 6. Kl.
Busch W. / Fellingner Chr.	Opel Kadett 1100	Silber 3. Kl.
Thalmair R. / Gandlgruber F.	Opel Kadett	Silber 4. Kl.
Ritter H. / Schenk W.	Fiat 128 SC	Bronce 3. Kl.
Rieger G. / (Biedermann)	BMW 1602	Bronce 3. Kl.
(v. Knorring) / Heindl K.	Opel Ascona 16	ausgefallen
Hesse E. / Höfner H.	Simca Rallye 2	ausgefallen
Verlaan G. / Geier H.	Peugeot 104	ausgefallen

20./21. 10. 73 ADAC Stuttgarter Sportliche Prüfungsfahrt Stuttgart — Straßburg — Stuttgart

Puschner M. / Conrad R.	Opel Commodore	Gold KS 11. Ges.
21. 10. 73 ADAC Gold-Slalom		
Scherer Rainer	Opel Ascona	3. Kl.
3. 11. 73 ADAC Babonen-Rallye		
(Huber) / Pospichal KH	Porsche 911 S	Silber 2. Kl. 4. Ges.
Dr. Kriegelsteiner / (Kröninger)	Opel Ascona 16 SR	Gold KS 8. Ges.
Gerber KH / Wutz G.	BMW 2800	Gold KS 9. Ges.
Verlaan G. / Wutz E.	Peugeot 104	Gold KS
(Oliv) / Geier H.	BMW 2002 ti	Gold 2. Kl.
(v. Knorring) / Thalmair R.	Opel Ascona 16	Gold 3. Kl.
Kollin N. / (Fischer)	BMW 2002 ti	Silber 3. Kl.
Appel E. / Eilert B.	Opel Ascona 19	Silber 3. Kl.
Naumann S. / Naumann A.	Fiat 128 C	Silber 4. Kl.
Bender W. / (Hirsch)	VW 1303 S	Silber 5. Kl.
Rieger G. / (Goldberg)	BMW 1602	Bronce 6. Kl.
Puschner M. / Puschner T.	Opel Commodore	ausgefallen
(Turba) / Scholz H.	BMW 2002	ausgefallen
(Marecek) / Scherer R.	Porsche Carrera	ausgefallen
(Jeschelnik) / Wurmmanstätter A.	Peugeot 304 S	ausgefallen

Automobil-Rallye-Meisterschaft des ADAC Gau Südbayern

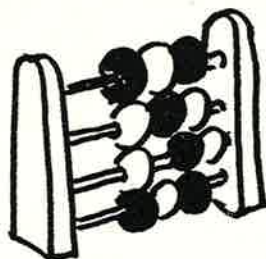
Endstand

	ADAC/ACM-Winter- Rallye München 10. / 11. 2. 73	ADAC-RIOQ-Rallye Regensburg 6. — 8. 4. 73	1. ADAC-RGR-Intnl Rallye 1973 5. / 6. 5. 73	ADAC-Rallye-München 13. 5. 73	Int. ADAC-Ries- Rallye 22. — 24. 6. 73	10. Int. ADAC-Rallye Bavaria 1973 21. 23. 9. 73	ADAC Chiemgau Rallye 73 20. / 21. 10. 73	ADAC Babonen Rallye 3. 11. 73	Gesamtpunkte
Gerber Karl-Heiz, München BMW 2800	12	[—]	12	12	[—]	9	12	12	69
Wutz Gerd, München BMW 2800	12	[—]	12	12	[—]	9	12	12	69
Wurmmanstätter Andreas, Obing Peugeot 304 S	12	9	12	12	8	12	[—]	[—]	65
Kaspar Josef, Markttrettenbach									
Ford Capri / Fiat 128 Coupe	12	9	12	9	[8]	[5]	12	9	63
Koch Adolf, Markt Rettenbach									
Ford Capri / Fiat 128 Coupe	12	9	12	9	[8]	[5]	12	9	63
Dr. Kriegelsteiner Peter, Regensburg									
Opel Ascona 16 SR	12	7	8	[—]	12	12	[7]	12	63
Wach Günther, Grafing Opel Ascona 16 SR	12	7	8	[—]	12	12	[7]	12	63
Tesz Georg, Mitterfelden									
Ford Capri / Opel Ascona 16 SR	[—]	9	[—]	12	12	12	9	7	61
Tomczyk Hermann, Rosenheim									
Ford Capri / Opel Ascona 16 SR	[—]	9	[—]	12	12	12	9	7	61
Jeschelnig Richard, Siegsdorf Peugeot 304 S	12	—	12	12	8	12	[—]	[—]	56
Tita Helmut, Tacherting									
BMW 2002 ti / Porsche 911 S									
Naumann Sieglinde, München									
Ford Escort XL / Fiat 128 Coupe	9	[—]	8	[—]	9	9	9	7	51
Naumann Axel, München									
Ford Escort XL / Fiat 128 Coupe	9	[—]	8	[—]	9	9	9	7	51
Rothfuß Hannes, Traunstein									
Peugeot 304 S / BMW 2002 ti / Porsche 911 S	12	9	12	9	9	—	[—]	[—]	51
Zech Peter Traunreuth									
BMW 2002 ti / Porsche 911 S	9	6	12	—	[—]	6	[—]	12	45
Sedlmeyr Werner, Trostberg Peugeot 304 S	12	9	12	9	—	—	[—]	[—]	42

[] = Streichergebnisse

Bei Punktgleichheit entscheidet das bessere Ergebnis bei der Chiemgau-Rallye

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



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

sonnig fruchtig  frisch



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

SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos

Heimdienst: München Tel. (0811) 3 511173
(0 8135) 2 09

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

„Schachspiel ohne Bedenkzeit . . .“

Vielleicht kennen einige von Ihnen dieses Buch, in dem eine Rechtfertigung des Motorsports versucht wird. Sein Verfasser war Richard von Frankenberg.

Er starb am Abend des 13. November bei einem Verkehrsunfall in der Nähe von Heilbronn, der ganz offensichtlich durch den Fahrfehler eines vorausfahrenden Wagens verursacht wurde.

„R. v. F.“, wie ihn alle kannten, war nicht nur ein großartiger Sportfahrer, Deutscher Rennsportwagen-Meister 1955, mehrmaliger Klassensieger in Le Mans; er war wohl der beste Anwalt des Automobils, wie wir ihn heute mehr denn je bräuchten.

Noch eine Woche vor seinem Tod saßen wir in seinem Haus in Beilstein einen Abend lang zusammen, redeten über sein Automobilmuseum Schloß Langenburg, über sein herrliches neues Buch, „Geschichte des Automobils“, das in diesen Wochen veröffentlicht wird. Er war der charmanteste, geistvollste Gesprächspartner, den man sich denken konnte — gleichgültig ob man über Autos oder moderne Kunst sprach. Man konnte in seiner Gegenwart keinen Augenblick Langeweile empfinden — und trotz seiner Popularität war er nie überheblich, nie arrogant.

Er erzählte an jenem Abend von seinen Plänen, wir verabredeten ein Treffen in München. In meinem Gepäck steckte eines seiner Bücher — eben jenes „Schachspiel ohne Bedenkzeit“. Ich wollte es von ihm signieren lassen, vielleicht mit ein paar netten Begleitsätzen. Als ich beim Aufbruch schon angeschnallt im Auto saß, erinnerte ich mich daran. „Dann eben beim nächsten Mal“, sagte ich noch. Ein „nächstes Mal“ wird es nun nicht mehr geben — es bleibt nur die Erinnerung an einen fabelhaften Menschen und Journalisten. Es bleibt aber auch die erschreckende Tatsache, daß auch der Beste heute in Situationen geraten kann, die zu meistern ihm keine Chance bleibt.

Ihr
Heinz Schreiber

Muster des Punktebogens

Sportmeisterschaft und Leistungsabzeichen 1973 - Scuderia München e.V.

Name: Meier
Vorname: Hans
ADAC-Nr.: 235876 A 1
XXXX / Lizenz-Nr.: 3333

Vertretung für alle Veranstaltungen
-auch aus den Vorjahren

Vertretung für max. 25 Veranst.
Funktionär Rallye München

Bld. Nr.	Datum	Titel der Veranstaltung/ Veranstalter	Platz zahl	Platz Platz	Punkte Sportler	Punkte Leistung
1	26.1.	Rallye "Winterfest"	8 K	2/G	12	12
2	2.3.	Rallye Kötzing	4 K	3/B	3	3
3	5.4.	PMC Gaudifahrt	54 G	1/G	-	5
4	4.5.	Südbayernslalom	6 K	3	4,5	4,5
5	6.6.	Europa-Rallye	3 K	ausg.	8	8

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

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

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

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

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

So hätten wir's gerne gehabt.
(Verini 73 in Bayern)



ADAC-Münchner-Kindl-Fahrt 1973 am 10. Nov.

Scuderia München rief zur ONS-nichtgenehmigungspflichtigen Orientierungsfahrt und 61 Teams, trotz Junioren-Cup-Lauf in Freilassing und noch einigen anderen gleichartigen Wettbewerben im Gagebiet, folgten diesem Ruf. Fahrleiter Reto Schucan suchte die entsprechenden Ecken im Landkreis München aus und veranstaltete eine drei-Stunden-120 km-Fahrt unter Einhaltung der neuesten Richtlinien. Die kürzeste Etappe war immer noch 30 Minuten lang. Es gab keine Kurzetappen und keine Sekundenwertung, nur reine Orientierung en gros und en detail, gefordert in einer Zeit, die auch ideal zu schaffen war, wie das Tegernseer Team Vogl/Schmaus bewies. Passionsspieler Pospichal war bei einer Flurbereinigung einen Moment nicht aufmerksam genug, sonst wäre auch noch der lupenreine Orientierungsnüller dagewesen. Schon zur Streckenhälfte hatte sich die Spreu vom Weizen gesondert und im Ziel waren dann nach einer kleinen Schlammeschlacht die derzeitigen ersten Geiger im Orientierungssport vorne.

Gesamtsieger das DTC-Team Wurmseher/Pospichal vor Schembera/Pest und Vogl/Schmaus. Die Mannschaftswertungen für die Münchner Pokalrunde bzw. für die Oberlandrunde gewannen die Scuderia Magra und der AMC Miesbach.

Eine Veranstaltung die den Scuderia-Lizenzfahrern so richtig gelegen hätte und so ist es fast selbstverständlich, daß Naumann und Kaufhold/Wutz entsprechend beneidet wurden, weil sie als Lizenzler doch fahren durften. Aber Vor- und Schlußwagen sind eben nötig.

Die Fehlschaltung

zur Scuderia Orientierungsfahrt am 10. November 1973 erschien er, der freundliche, nette, gut bekannte Rico, als Gaubeauftragter mit Spezialauftrag. Gaubeauftragte gibt es bei den Junioren-Cup-Läufen und ein solcher war unsere Veranstaltung ja nicht. Aber trotzdem war er da, um zu prüfen ob nicht doch Lizenzfahrer starten. Der Sendbote war aber fehlgeleitet, denn die braven Scuderia-Lizenzler waren Streckenposten und wo, außer in der Scuderia München gibt es noch Lizenzfahrer, die auch am kleinen Orientierungssport interessiert wären?

So konnte er sich zumindest davon überzeugen, daß es eine Veranstaltung stur nach Richtlinien war.

Die Ehrenrettung

nach der Kaufbeurner Orientierungsfahrt ging wieder mal das wilde Gerücht der Lizenzfahrerteilnahme um. Man vermutete Schreibfehler in der Ergebnisliste. Aber den Orientierungssportler namens Turba soll es wirklich geben.

Die Unwissenheit

der Scuderia-Rallye-Sportler Jörg-Peer war unterwegs zum Samstags-Nachmittags-Kaffee nach Grünwald nahe München und sichtete auf der Anfahrt ADAC-Pfeile, die immer irgendwie, sofern sie noch frisch aussehen, etwas besonderes bedeuten können. Die Pfeilfolge wies ihm den Weg zum Start einer Orientierungsfahrt, einer Veranstaltung seines Clubs, bei der er als Funktionär herzlich gerne gesehen gewesen wäre.

Babonen-Rallye 1973

Dem MSC Abensberg mit seinem Fahrleiter Gerzer kann man ob dieser gelungenen Erstveranstaltung nur gratulieren. Ein astreines schönes Gebetbuch und klare Kartendrucke, die teilweise nur etwas zu dunkel waren, und eine abwechslungsreiche Streckenführung waren die hervorstechenden Merkmale dieser Veranstaltung. Sicher, viele Strecken waren von der RIOG bzw. der München-Wien-Budapest her bekannt und einige selektive Abschnitte hätte die Rallye noch vertragen. Doch diese Tatsachen konnten den positiven Gesamteindruck genauso wenig einschränken, wie die etwas schleppende Auswertung. Als sehr gute Idee wurde von den Fahrern das WP-Heft zur eigenen Orientierung aufgenommen.

Leider wurde die allgemeine Stimmungslage unter den Clubkameraden durch den schweren Unfall auf der SE 2 sehr beeinträchtigt und so manchem wollte der Tag nicht mehr recht gefallen. Dank der guten Streckensicherung und der kurzen Anfahrtstrecke zum Krankenhaus konnte Schlimmeres vermieden werden.

Bernhard Eilert



Der Favorit Jeschelnik mit Co. A. Wurmanstätter fiel aus. Der Trostpreis 1. Platz in der kleinen Gaumeisterschaft



Kaum das a wieda fahrt, hot er a scho an Klassensieg. 2. Start mit neuem Auto



Klassensieger Gerber / Wutz + Gaumeister, mit Zielstrebigkeit und Beharrlichkeit kamen sie ans Ziel



Nachwuchs mit Fast Oldtimer Co. Knorring / Thalmeier



Sauber, wie man sich einen schnell gefahrenen Porsche vorstellt



Auch ein Porsche, ob diese Drift wirklich besser ist? Denn danach folgte der weggeworfene Rittberger.

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

aber Ihre Freunde, bekommen sie ihn auch schon?

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

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

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

Chris McClellan's
**fell-
boutique**

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

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

Felldecken
Felltiere und viele kleine Geschenke

Felljacken in Anfertigung nach Maß

Neueste Schuhmodelle von
Sergio Rossi, Romea + Nebuloni

**Das neue
FIAT 128 Sport Coupé
erwartet Sie
bei uns!**

FIAT



4 Modelle, ab 7.780,-

FIAT

Vertragswerkstatt
und Händler

A. Schröfl

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

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

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

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



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

Die Rennfahrer, „die Stars des Motorsports“

Herr Lehmann rief und ca. 120 Personen, darunter auch 3 1/2 Rallye-isten, kamen zur 1. Automobil-Rennfahrer-Diskussion am 18. 11. 73 in München.

Als geladene Gäste waren, um neben Herrn Lehmann Rede und Antwort zu stehen,

Herr Redfeld
ADAC Hauptverwaltung
Herr Mitterreiter
ADAC Gau Südbayern und
Herr Schleehaider
Veranstalter der Griesbacher Bergrennens

anwesend.

Die ebenfalls geladene Presse war exklusiv durch einen freien Mitarbeiter des Scuderia-Report vertreten.

„Der Rufer aus Lochham“ hatte zwar ein 6 Punkte umfassendes Diskussions-Programm zusammengestellt, aber ein klares Konzept für die Ziele der Diskussion hatte er keineswegs, und war auch in keiner Weise geeignet, eine Diskussion zu leiten.

Bereits die Begrüßung der Gäste, bei der er Herrn Mitterreiter zum Gau-Sportleiter avancieren ließ, war ein Vorgeschmack auf das Komende.

Die einzelnen Punkte des Forums und die Forderungen der Fahrer nachstehend in Kurz-Form:

1. Sicherheit der Fahrer: Hier wurde von den Fahrern, mit Hinweis auf ihr eigenes Menschenleben sowie auf das von ihnen eingesetzte Kapital, gefordert, daß in Zukunft kein Rennen ohne Anwesenheit der ONS-Sicherungsstaffel durchgeführt wird und daß der ADAC-Gau bestens geschulte Streckenposten zur Verfügung stellt. Dieses Streckenposten-Team soll dann Wochenende für Wochenende in Griesbach, Passau, Oberstdorf usw. eingesetzt werden.

Herr Mitterreiter wies darauf hin, daß die Sicherheit ausschließlich Sache des Renn-

leiters ist, daß der ADAC zwar behilflich, nicht aber verantwortlich sein kann.

2. Nenngeld: Dieses scheint bei Rennen nicht obligatorisch zu sein, da zum Teil Fahrer nach eigenen Angaben bereits seit Jahren kein Nenngeld mehr bezahlen, obwohl dies lt. Ausschreibung gefordert wird und Nenngeld erst nach Eingang des Nenngeldes bearbeitet werden. Die Asse (??) wollen starten ohne zu bezahlen und die Amateure wollen, daß alle ihren Obulus entrichten.
3. Preisgelder: Diese sollen nicht nur im Gesamtklassement, sondern auch im Klassen-Klassement vergeben werden. Es waren tolle Vorschläge von seiten der Fahrer zu dieser Forderung zu hören.
4. Fahrerlager: Es soll auf Wunsch der Fahrer möglichst nur noch asphaltierte oder betonierte Abnahme-Plätze und Fahrerlager geben. Hier fehlte nur noch die Forderung auf Überdachung und „Plüsch und Pleureusen“.

Zwischen all diesen Problemen immer wieder gegenseitige persönliche Angriffe und Verleumdungen. Es war ein ganz und gar gelungener Nachmittag.

Ich bin nun allerdings in der Lage, die Frage von Pater Bernhard „Sind Rallye-Fahrer dumm???“ mit einem kräftigen „JA“ zu beantworten.

Zumindest sind sie es im Vergleich zu den Kollegen aus der Renn-Sport-Branche.

Diese Sicherheits-Apostel möchte ich mal auf einem Gebirgspfad, wie etwa bei der Rallye Monte Carlo, der Semperit oder der Lyon-Charbonnieres usw. blasen (!!!???) sehen. Sie würden aus Angst um ihr Leben und das von ihnen eingesetzte Kapital bestimmt in die Hosen machen.

Werner Brust

München, den 20. 11. 73



Wickenhäuser

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



Sportpokal O P E L Wickenhäuser 1973

Endstand

Platz	Name	Punkte	Zahl d. Verant.	KS = Klassens. GS = Gesamts.	Prämien
1.	Jürgen Kaufhold	248	21	3 × KS	150,-
2.	Ernst Appel	238	22	2 × KS	60,-
3.	Dr. P. Kriegelsteiner	213,5	14	4 × KS	200,-
4.	Reinhold Wriesnik	187	29	4 × KS 2 × GS	100,-
5.	Wolfgang Kolb	177	15	2 × KS 1 × GS	110,-
6.	Herbert Schartner	173	16	1 × KS	50,-
7.	Erwin Remele	157	17	1 × KS	50,-
8.	Manfred Heberle	136,5	24	4 × KS	40,-
9.	Karl Fritsch	108	22		
10.	Karl Sedlmaier	105	9	4 × KS	200,-
11.	Wilhelm Fichtl	98	12		
12.	Klaus Ammer	92	15	4 × KS	40,-
13.	Manfred Puschner	79	4	3 × KS	110,-
14.	Wilhelm Busch	64	9	1 × KS	50,-
15.	Peter Kotzur	58	8		
16.	Gisela Aigner	38	6		

Die Zahl der gefahrenen Veranstaltungen zeigt, daß unter unserer Betreuung und mit der Möglichkeit der kostenlosen Vorbereitung in unserer Werkstatt mit OPEL-Fahrzeugen ganz beachtliche Erfolge errungen werden können. Von 54 um unseren Pokal fahrenden Kunden konnten wir 16 in Wertung bringen.

Erfolge unserer Kunden auf O P E L - Fahrzeugen:

13 Klassensiege bei Rallyes

4 Klassensiege bei Bergrennen

16 Gesamt- bzw. Klassensiege

bei nicht genehmigungspflichtigen Veranstaltungen



Wickenhäuser

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



Tagorientierungsfahrt Marktl am Inn

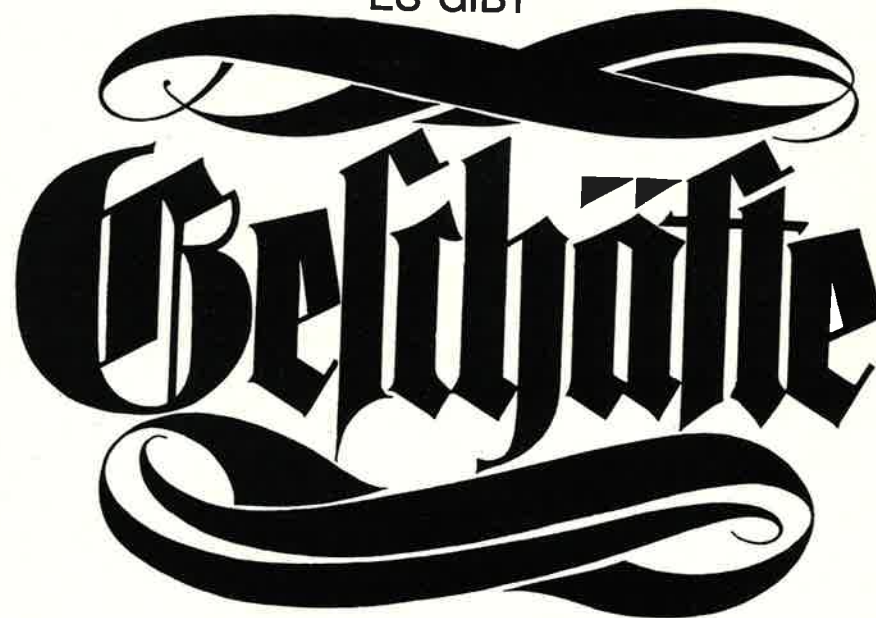
83 Starter, 39 in Wertung angekommen. Einteilung in drei Klassen. Fahrtunterlagen waren schlecht und man hatte nur 10 Minuten Zeit zum Übertragen. Es ging über Topo, 3 Chinesensymbole und eine sehr spitzfindige Generalkartenskizze. Die 40 Minuten Karenz auf der Strecke wurden von vielen durch die Eckenfransereien voll gebraucht.

Die Siegerehrung ließ lange auf sich warten, da der Veranstalter eine Auswertung aufstellte,

die mehr mit Bauernfang zu tun hatte als mit einer gerechten Auswertung. Es war nach Meinung des Veranstalters möglich durch Vorstempeln die Karenz von 40 Minuten, um die vorgestempelten Minuten zu verlängern. Erst durch heftige Diskussionen, bei der ein Auswerter sehr laut feststellte, daß aus München sowieso nur „Kratler und Wilde“ kommen, wurde das Schiedsgericht einberufen und der Aushang berichtigt.

Z. Hiltmair / B. Schönaauer

ES GIBT



DA LEGEN WIR ZU.
DA MUSS ES DIE MASSE
BRINGEN!

Übung macht (vielleicht) den Meister!

Hatte Anfang des Jahres der Wettergott den Scuderianern einen fetten Strich durch die Rechnung gemacht, als sie sich auf dem Salzburger Ring und sonstigen Fahrversuchen treffen wollten, so konnte man diesmal schon am Vorabend am Himmel ablesen, daß er es diesmal besonders gut meinte. Am Sonntagmorgen, dem 28. 10. animierte dann auch strahlender Sonnenschein zum Aufstehen.

So gegen 10 Uhr hatten sich fast alle blas- und lernwilligen Fahrer mit ihren mehr oder garnicht heißen Geräten eingefunden. Nur Happy Freisler kam mit seinem Formel V ein bißchen später — um halb drei. Fast alle — das waren ganze elf Fahrzeuge! Eigentlich sehr schade, daß von den vielen Aktiven des Clubs lediglich ein paar die Mühe wert fanden, nach Salzburg zu fahren und möglicherweise ein bißchen Fahrkönnen hinzuzulernen. Aber vielleicht sind sie der Meinung, den idealen Strich schon zu kennen, und außerdem: Rundstrecke! Nun, das aber ist ihre Meinung. Geschadet hätte es keinem. Das wiederum ist nicht nur meine Meinung.

Vielleicht läßt sich zu ihrer Entschuldigung anführen, daß sie mangelhaft und nicht rechtzeitig darüber informiert wurden. Ein bißchen mehr Propaganda hätte der Initiator sicher treiben können, denn Mitteilungen flatterten nur vereinzelt ins Haus.



Zweites Frühstück am Ring



Herbies Nachfahre, wenn er nicht mehr mag, spritzt er auch mit Öl



Humpi's Escort und Happy's Formel V



Scuderias Stammgast W. Brust

Doch für die Wenigen, die den Weg nach Salzburg nicht scheuten, sollte es ein herrlicher Tag werden. Nach einer Tasse Kaffee ging's los. J. Kaufhold und A. Naumann stellten sich als Instruktoren zur Verfügung. In zwei Gruppen aufgeteilt wurde als erstes sauberes Kurvenfahren geübt. Axel war darin ganz souverän. Wie ein Marschall stand er auf dem Feldherrnhügel und hielt dabei jeden Fehler seiner Soldaten auf Papier fest. Nach jedem Angriff auf die Fahrerlagerkurve rief er seine Schützlinge zu sich und zitierte:

„Krisam zu weit oben!!

Humpert später bremsen, eher runter!!

Zankl: rechts geht voll!!

Wutz schneller schalten, länger stehen lassen!!

Krug dasselbe, Ausgang zu eckig, weiter treiben lassen!!

Sieglinde N. zu lange ohne bremsen, eher raus beschleunigen!!“

Mit seiner Frau ging er besonders streng ins Gericht. Vielleicht war das die Gelegenheit. Erstaunlich wie alle Fahrer die Bemerkungen aufnahmen. Es war auch nicht ohne Erfolg, denn nach sechs, sieben Versuchen hatte der Feldmarschall schon viel weniger auszusetzen.

Währenddessen hatte J. Kaufhold seine Schützlinge mit zur Semperitkurve genommen. Dort sollte es wesentlich schwieriger sein, die Ideallinie zu finden, zumal die Kurve durch noch nicht getauten Rauhfreif etliche Tücken aufwies. Da kam dann manchem seine Rallyeerfahrung zu Gute. Kaum einer durchfuhr die Kurve, ohne nicht mal durchs Seitenfenster vorausszuschauen und die Leitplanken bedenklich auf sich zukommen zu sehen. Knapp, knapper — es hat gelangt Durch Vernunft und ohne zu viel Mut beweisen zu wollen, wurde versucht, den richtigen Strich zu finden, der bei diesen Verhältnissen sicher anders war als bei Trockenheit. So waren auch manche geteilter Meinung, ob man nun lange links bleiben oder früh innen anfahren sollen. Nach etlichen Versuchen trafen sich beide Gruppen, um die Sache nun mal ganz anzugehen. Man wollte ja auch den Erfolg an Hand von Zeiten sehen, die dann auch für die Startaufstellung des Abschlußrennens galten.

Zufrieden, etwas hinzugelernt zu haben, trafen sich alle zur Brotzeit am Fahrerlagerstüberl. Dort wurden dann Butterbrote, Schnitzel und leider auch einige Biere verdrückt (Sünder sind der Redaktion bekannt). Die Sonne macht ja so durstig und Sheriff steht auch keiner auf dem Ring. Auch eine Meinung!

Nach der Mittagspause, bei der natürlich die ganzen Kurvenerlebnisse heiß diskutiert wur-



Der Instruktor in Aktion

den, wartete dann das nächste Ereignis auf die Teilnehmer: Slalom im Fahrerlager. Es war ein geschickt gesteckter Kurs, nicht allzu schnell mit einigen kniffligen Passagen. Jeder Teilnehmer hatte die Möglichkeit, sich den Kurs anzuschauen und dann zwei Läufe zu bestreiten. Nach dem ersten Lauf lagen Krug und Humpert, auch sonst erbitterte Klassengegner, auf die Zehntelsekunde gleich auf. So mancher machte sich auch einen Spaß daraus, eigene Wege zu suchen, natürlich kürzere!

Der zweite Lauf sollte entscheiden. Krug legte eine Bombenzeit hin, die Humpert im Eifer des Gefechtes kurz vor Ende durch einen Dreher in weite Ferne entschwinden sah. Doch auch sonst wurde heiß gekämpft. Daß man mit einem normalen Pendelachskäfer spektakulär fahren kann, brachte Verlaan den Zuschauern in Erinnerung, die sich inzwischen eingefunden hatten. Kurz vor Schluß setzte dann J. Kaufhold mit 1.27.0 die Maßstäbe durch saubere ruhige Fahrweise. Hier die Ergebnisse.

Kaufhold	—	1.27.0
Krug	1.29.6	1.27.1
Humpert	1.29.6	1.35.4
Krisam	1.35.5	1.31.8
A. Naumann	1.32.7	1.32.3
Brust	1.34.7	1.34.1
S. Naumann	1.37.3	1.36.3
Verlaan	1.38.1	1.35.3
M. Nagel	1.51.2	1.38.9
Kollin	[k. W.]	1.30.2
K. Nagel	[k. W.]	1.30.6

[k. W.] = kürzere Wege

Ja, und dann rückte der Höhepunkt des Tages näher: 10 Runden Salzburgring. An Hand der am Vormittag erzielten Zeiten nahm Axel die

Startaufstellung in die Hand und wies jeden auf seinen Platz:

J. Kaufhold	K. H. Humpert
Opel Ascona Gr. I	Ford Escort Gr. II
—	1.54.5
A. Krug	W. Brust
VW 1303 Gr. II	BMW 1602 Gr. II
2.00.0	1.56.8
A. Naumann	N. Kollin
Fiat 128 Gr. I	BMW 2002 tii Gr. I
2.04	2.01
M. Nagel	M. Krisam
Peugeot 304 S Gr. I	Ford Escort Gr. I
2.08.	2.08.
E. Wutz	Kandler
Opel Kadett Gr. I	Simca 1100 Gr. I
2.11.	2.10.
K. Nagel	
Peugeot 504 Gr. I	
2.11.	

Verlaan, der auf seinem VW mit spektakulärer Fahrweise 2.33 erzielt hatte, verzichtete auf einen Start und nahm pünktlich um 16 Uhr den großen Besen, sprich die Startfahne in die Hand und schickte alle auf die 10 Runden. Kaufhold, der auf Grund seiner Ringerfahrung in vorderster Linie stand, konnte diesen Vorteil nicht nutzen. Er verschlief förmlich den Start und lag zudem durch einen Blitzstart Humpert's an der Semperitkurve schon um etliche Längen zurück. Große Positionsänderungen gab es in den ersten 5 Runden nicht. Lediglich Krisam muß süßsauer aus dem Fenster geschaut haben, als Monika Nagel an ihm vorbei ging.

Humpert vergrößerte seinen Vorsprung auf die Verfolger pro Runde um ca. 1 Sekunde. Spannung kam plötzlich auf, als er in der 7. Runde durch einen Dreher in der glatten Semperitkurve seinen Vorsprung auf Kaufhold verlor und diesen wieder ganz groß im Rückspiegel sah. In den letzten Runden jedoch, bei denen auch die Überrundungen vorkamen, gab es keine Positionsverschiebungen mehr. Lediglich A. Krug konnte seinen heißen Käfer, auf breiten Racings rollend, nicht über die Runden bringen. Wegen Ölverlusts mußte er in der 8. Runde die Segel streichen. Da er diesen Defekt jedoch schon kennt, sollte er sich etwas einfallen lassen; z. B. eine zur Olaufrangrinne umgebaute Stoßstange mit Rückführung zur Trockensumpfanlage!?

Als Verlaan die Fahrer nach 10 Runden mit fliegendem Besenstiel abwinkte, hatten sich einige so ans Blasen gewöhnt, daß sie noch garnicht an Aufhören denken wollten. Doch nach zwölf,

dreizehn Runden fanden sich alle an den Boxen ein und verglichen die Ergebnisliste:

1. K. H. Humpert	19.21.4
2. J. Kaufhold	19.24.4
3. W. Brust	19.28.5
4. N. Kollin	19.46.5
5. A. Naumann	20.36.6
6. M. Nagel	20.58.0
7. M. Krisam	21.11.0
8. K. Nagel	22.37.0
9. Wutz	1 Runde zurück
10. Kandler	1 Runde zurück

Nach eifrigem Diskutieren probierten dann einige noch die verschiedenen Gefährte. Beson-

ders gefragt war aber natürlich der blau-weiße Escort, der sicher seinen guten Tag erwischte hatte.

Es begann zu dämmern und ein lustiger Tag ging zu Ende. Freisler lud seinen Formel V auf den Hänger, nach einigen Proberunden mit stotterndem Motor, D. Krug gab seinem VW einige Liter Öl zu trinken, W. Brust packte seinen Kofferraum wieder voll mit Rallyeuten-silien und Humpert sicherte seinen Auspuff noch mit einige Drähten. Ja, und dann ging es zurück nach München. Auf der Heimfahrt hatte man in kilometerlangen Stauungen die Gelegenheit, ausgiebig über einen erlebnisreichen Tag zu sinnieren. Fazit: Es hat sich gelohnt, hat Spaß gemacht, und alle die, die nicht kamen, sollten sich bei der nächsten Gelegenheit mehr Gedanken machen und sich aufrufen...



Welche Linien fahrt's jetzt... Gespräche beim Mittagessen

**Manuskripte und Bilder für Januar-Report
bis spätestens 20. Dezember einreichen**

Hockenheim, den 3. 11. 73 — oder

Es darf geblasen werden

Die Motorsportgruppe der Universität Stuttgart rief, und alle, alle kamen wieder einmal. Eigentlich ist es ja ein ziemliches Kuriosum, was da auf dem kleinen Kurs zum Saisonschluß nun schon traditionsgemäß über die Bühne geht: Eine Kombination aus Fahrerlehrgang, Rundstreckenrennen und Slalom, ein mehr oder weniger diffiziles System aus Strafpunkten und -zeiten ermöglicht eine gemeinsame Wertung von Rundstrecke und Slalom, und sogar die ONS gibt ihren Segen zu dem Ganzen, indem sie Nicht-Ausweisinhabern den Erwerb eines „Tagesausweises“ ermöglicht.

Der Andrang wird offenbar immer größer: In diesem Jahr waren es 270, die fahren wollten; Sportwagen und Prototypen, Formel V und Ford, Tourenwagen und GT, sogar Motorräder waren vertreten. Und dann natürlich traditionsgemäß die Stars der deutschen Tuner: Alpina mit bildschönem 3,3l BMW-Renncoupé, Steinmetz mit gelber Commode und Jumbo-Jet Leitwerk, Porsche mit Martini Carrera und Pressechef Manfred Jantke, last not least auch Sigi Spieß mit einem NSU, der wehmütige Erinnerungen bei allen ex- und noch-NSU-Tretern wachrief. Um gleich beim Spieß zu bleiben: Ein beinhardter Kampf mit der bösen Tuning-Konkurrenz endete sehr unsanft; die Leitplanken reagieren in Hockenheim immer noch sehr langsam — anstatt aus dem Weg zu gehen, bleiben die Dinger meist mit selbstmörderischer Sturheit stehen... Aber auch weniger Prominente hatten ihre Probleme: Ein heißer Herbie ging abseits der Piste auf Karnickeljagd, das erschrockene Tier zog sich in sein Loch zurück, der Käfer fiel in selbiges und setzte sodann zu gerissenem Doppelaxel mit anschließender Rückenlandung an; etwas gekonnter schaffte es ein BMW aus



Porsche-Schreck, häßlich schön oder schön häßlich, ein echter Engländer

FFB: Lediglich eine geknickte Verbundglasscheibe zeugte von erfolgreich absolvierter einfacher Rolle.

Aber zurück zur heilen Welt: Der angekündigte Fahrerlehrgang beschränkte sich auf die Ausschreibung, die „Sollzeiten“ für die anschließenden 2x12 Runden waren zwar zu schaffen, man mußte aber voll hinhalten — Kaffeetrinken war nichts... Der lt. Ausschreibung vorgesehene „Einzelstart in 10 sec.-Abstand“ muß wohl ein Druckfehler gewesen sein, 10 m Abstand wäre immer noch großzügig geschätzt. Eins muß man der AMS lassen: Sieben Jahre Erfahrung mit Leistungsgewichtsklassen und ihre entsprechenden Richtzeiten in Hockenheim machten sich bezahlt — aber wehe, wenn's geregnet hätte...

Überraschend stark die Konkurrenz auch in den gehobenen Leistungsklassen: So versammelten sich in der Klasse unter 8 kg/PS diverse Porsche 911 T, S, E und Carrera, BMW 2002 made by Alpina & Co., Herr Gräf auf gleichnamigen Ascona, 2 Commoden mit erstaunlichen Fahrwerksqualitäten und ein kleiner roter Lotus Seven. Letzter wurde beim Anblick der schrecklich vielen DIN-PS noch kleiner, bemerkte dann aber, daß die vielen PS der anderen vor den Kurven auch wieder heruntergebremsst werden mußten — und da tut man sich halt mit 570 kg doch etwas leichter als mit deren 1000 und mehr. Einige Porschefahrer fragten jedenfalls sehr verdutzt nach Details des in seiner technischen Konzeption nunmehr 15 Jahre alten Chapman-Zwerges.

Kurz gesagt, war's also eine herrliche Blaserei; viel Drift (Racing-Reifen waren — von der oben genannten Klasse der Werks- und Quasi-Werksauto abgesehen — verpönt), viel Einsatz und vor allem viel Spaß für DM 35,— Nenn-geld.

Der Verfasser leistete sich nach Klassenbestzeit im Slalom den Luxus einer 13. (und damit zuviel gefahrenen) Runde, was wegen der damit verbundenen Strafssekunden den Klassensieg kostete. Einige Kollegen hatten offenbar ebenfalls Schwierigkeiten beim Zählen, zumal nicht geklärt war, ob die Einführungsrunde mitgerechnet wurde — jedenfalls wurde dieserhalb die Siegerehrung ausgesetzt. Aber ganz gleich, ob es nun ohne Strafssekunden ein erster oder mit Strafssekunden ein dritter Platz wird — das „Akademische“ 1973 brachte eine Verbindung von Spaß und Sport, wie sie der Verfasser eigentlich nur noch von englischen Clubrennen kennt. Alsdann — auf ein Neues 1974...
H. Schreiber

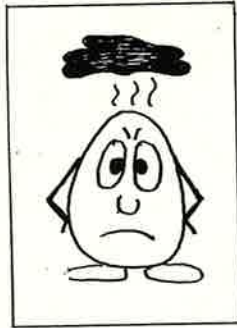
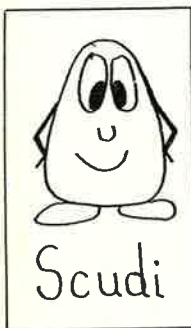


Preise für Sportfahrer

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

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

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



Der Weiber-Gaudi letzter Akt 1973

(von unserem Gelegenheits-Mitarbeiter W. Brust)

An eine geschäftliche Reise nach Mannheim, wurde der Besuch des Endlaufes um den Ford-Escort-Castrol-Pokal am Hockenheim-Ring angehängt.

Samstags (13. 10. 73) 3 Ausscheidungsläufe der Männer. Wohlbehalten trafen auch Renn-Biene Lisa aus Norden und Schwaben-Garage-Escort aus Süden in der Spargelstadt ein.

Am Nachmittag kurzes 5-Runden-Training von Renn-Biene Lisa, wobei ich auf dem Beifahrer-Sitz Platz nehmen durfte. Escort-Vorbereitung nicht optimal (Leistung gering und Zündaussetzer).

Am Sonntagvormittag Monteur gespielt und am

Lisa-Escort Normal-Auspuff ab- und Flammrohr-Auspuff mit vereinten Kräften angebaut. Kurzer Aufgalopp im Fahrerlager ließ Lisa noch immer über Zündaussetzer klagen.

Holger Soltwedel wurde um Hilfe gebeten und stellte fest, daß die Kontaktplatte des Verteilerringers teilweise abgebrannt war. Neuer Finger wurde beschafft, montiert und Zündung von Holger optimal eingestellt.

Dann kam der Endlauf der Männer mit 26 Teilnehmern aus der Qualifikation vom Samstag. Es gewann Dieter Selzer, der damit total 2. wurde. Der bisherige Leader im Escort-Pokal, Fischer aus Oberderdingen, wurde 4. was zum

Gesamtsieg und einer Gewinn-Prämie von DM 20 000,— sowie Pokal reichte.

Um 14.00 h dann offizielles Training der Damen, über 30 Minuten. Turbo-Maus Odenthal hatte das in der väterlichen Werkstatt präparierte Auto, Ute Glemser das Selzer-Auto und Heidi Blechinger das Fischer-Gefährt. Diese 3 standen dann auch in der ersten Startreihe.

Dem Lisa-Escort fehlten gegenüber diesen 3 sowie einigen anderen, etliche Pferdchen, so daß es nur — trotz Rundenzeiten zwischen 1,35 und 1,36 — zu einem Platz in der 3. Startreihe reichte. Die Mienen der 16 Damen am Start versprachen den Zuschauern einen Kampf auf Biegen und Brechen über 20 Runden kleiner Kurs; man war versucht an Schiller's Glocke und seine Äußerung über die W... zu denken.

Bereits der Start war fulminant. „Turbo-Maus“ Odenthal ließ die Pferdchen bereits bei „4“ springen und hatte damit bereits 1 Minute wegen Frühstarts weg (nein „zu“).

Am Ende der Geraden von Start und Ziel furchtbares Gedränge, aber noch ging es ohne Beulen ab.

Nach der ersten Runde die Spitze mit „Turbo-Maus“, Ute Glemser, Ingrid Specht (auf dem Axel Houben-Escort) sowie Renn-Biene Lisa, gefolgt von Heidi Blechinger.

Heidi Wehmeier aus Braunschweig erwischte die Zieleingangs-Kurve nicht optimal und kam in den reichlich vorhandenen Sand. Ein zu hastiger Versuch die Piste zu erreichen, bescherte einen 2fachen Überschlag sowie „Knautsch-Lack“ und „Escort abstrakt“.

Leidtragender, ein bildschöner weißer Escort, der Schwaben-Garage, der nicht vorbeikam und dann in seiner Formgebung anschließend an einen Pekinesen erinnerte.

Die Spitze blieb unverändert und Lisa mußte Mitte der Distanz Heidi Blechinger, die nun mit der Leistung des Fischer-Escort zurechtkam, passieren lassen.

In der 14. Runde ein weiterer Überschlag nach der Kurve am Ende der Start- und Ziel-Geraden durch „Ve“ Zander.



Unsere sum, sum; pardon Rennbiene

Runde 15 brachte ein Mißverständnis zwischen Ute und ihrer Box, worauf Ute aus dem Windschatten innen an der Turbo-Maus vorbeizog. Die Rache kam direkt in der nächsten Kurve, als Ute von der Turbo-Maus geboxt wurde und einen passablen Dreher fabrizierte, der nicht gerade wenig Zeit kostete.

In der gleichen Kurve in der nächsten Runde Pech für Lisa, die zu diesem Zeitpunkt auf Platz 4 lag. Die knapp hinter ihr fahrende Christiane Ebert aus Braunschweig, auf dem von Stiller präparierten Escort, kürzte Gras und Sand ab, und traf den Lisa-Escort voll am hinteren rechten Seitenteil.

Dabei kam es zu einer recht innigen Berührung von Blech und Reifen und Lisa erreichte mit quälendem Rad und verhaltener Fahrweise den nächsten S-Wagen der ONS-Sicherungsstaffel. Stemmeisen und Hände zogen und bogen am Blech und die „Renn-Biene“ konnte das Rennen wieder aufnehmen.

Was blieb, war ein 8. Platz und die Hoffnung auf weitere Einsätze für Ford AD 1974.

Dazu berechtigen die bravouröse Fahrweise sowie entsprechende Äußerungen der Schwaben-Garage im Anschluß an das Rennen. München, den 7. 11. 73

Werner Brust

Vorletzter Lauf zur Gaumeisterschaft

Die SFG rief zum zweiten Mal, diesmal unter ADAC-Fähnlein, und alle waren sie wieder da. Über 80 Teams rüsteten am Samstag-Früh zur Vermessung der südostbayerischen Landschaft. Den Fahrern stand einiges bevor, konnte man doch aus den Unterlagen eine bunte Mischung zahlreicher SE's und OE's herauslesen. Für die drei Sonderprüfungen wurden wir zudem mit Kurvenaufschrieben von Hannes Rothfuß versorgt.

Die Selektion begann schon bei den ersten Wertungsprüfungen, zwei SE's mit Sekundenwertung, zwei OE's mit Minuten-Zeitnahme (grad hot's gschnackelt) 60 Strp.!!!

ZK 1 — gemütlich — auf der Strecke fiel keine Entscheidung. Weiter SE 3, OE 3, OE 4, und schon waren wir mitten in der Flurbereinigung. ZK 2 — die ersten Material-geschädigten fliegen ein. Die SE's sind sehr schön zu fahren, doch die folgenden OE's zwingen rechts im Auto zur Improvisation. Und immer wieder fa-

belhafte Funktionäre, die meisten selbst aktiv — sie wissen worauf's ankommt.

Nach gut einem Drittel Start zur SE 5 — Truppenübungsplatz Kammer. Der Material-Schädling lauert — hinter der Kuppe beißt er zu. Das Ganze war später auf dem Video-Recorder zu sehen, da konnte man schon wieder lachen.

Bei Waging dann OE 10, reiner Zufall, daß das OE-E in Geiersnest stand, reiner Zufall auch, daß der Peugeot 104 hier ausfiel.

Bei Traunstein SP 1 — Smolej was here — Bestzeit! Nach der Zwangspause drei SE's und 12 OE's — und die Nacht ließ keine Langeweile aufkommen. Bei Seebruck und bei Obing SP 2 und SP 3, auf denen wieder Walter Smolej die Nase vorne hatte. Dies war die Grundlage für seinen zweiten Chiemgau-Gesamtsieg.

Bei der Siegerehrung in der Nacht zum Sonntag konnten sich weitere vier Scuderia-Teams über ihre Platzierung unter den zehn Besten freuen.
Hannes Geier

Zahlenspielerlei oder wie gut war doch der Beifahrer!

Zahlenspielerlei oder wie gut war doch der Beifahrer!						Gesamtstraf-	
St.-		SE Straf-		SP Straf-	Zwischen-	punkte der	
Nr.	Name	punkte		punkte	summe	Veranstaltung	
5	Smolej	747	+	401	=	1148	2109
6	Freisler	776		409		1185	2205
7	Kolb	808		442		1250	2510
10	Kurrle	861		425		1286	2786
17	Gerber	862		442		1304	2744
25	Bender	862		454		1316	2576
27	Krug	876		443		1319	2159
31	Humpert	954		438		1392	3092
8	Kaufhold	945		461		1406	2606
23	Rieger	950		462		1412	2912
51	Appel	966		447		1413	2493
87	Naumann	998		460		1458	2718
52	Kollin	1023		447		1470	2610
82	Busch	1010		479		1489	2989
9	Kriegelsteiner	1041		477		1518	2892
28	Ritter	1084		508		1592	5852
13	Thalmaier	1105		496		1601	3341

P. S. Rechenfehler sollten entschuldigt werden. So würde die interne Ergebnisliste der Chiemgau-Rallye aussehen ohne Streckenstrafpunkte.
J. Kaufhold

Die Kleine Gaumeisterschaft

Als vor einem Jahr, auf einer ADAC Sitzung, bekannt gegeben wurde, daß für das Jahr 1973 eine Rallye-Gaumeisterschaft nur für Ausweisfahrer ausgeschrieben wird, waren Sie alle „happy“, die Motorsportler von Regen, Passau und Unterthingau, von Augsburg, Lauingen und Eggenfelden.

Alle wollten Sie einen Kurzrallye-Gaulauf über 200 km erhaschen. Sie dachten wohl, daß es hier mehr zu verdienen gibt als bei Ihren kleinen Orientierungsfahrten.

Aber weit gefehlt. Die Orientierungsfahrten im Jahr 73 waren die Knüller überhaupt. Zu Ihnen kam alles was Rang und Namen, oder nur Namen und noch keinen Rang hatte und es kamen die Ausweisfahrer, alle diejenigen, die die Hoffnung noch nicht aufgegeben hatten im Rallye Jahr 73 doch noch die Lizenz zusammenzufahren, denn danach wird das Suchspiel in den Landkreisen rund um München für Sie vorbei sein.

Endgültig vorbei!

Die Kurzrallye Veranstalter hatten sich das Spiel jedoch anders vorgestellt. Sie wollten (oder sollten) den Nachwuchs ansprechen und wollten auch das Geld klimpern hören.

Sie ALLE überhörten aber die mahnenden Worte unseres 1. Vorsitzenden, Franz Liebl,

und die unseres Rallye- und Orientierungserfahrenen Sportleiters, Bernhard Eilert, die sie vor kleinen Starterfeldern warnten. Und siehe da, so kam es dann auch, daß sich nämlich 40 oder 45, und wenn ein Veranstalter Glück hatte, sogar 50 Starter einfanden, um hier ihre letzten oder ersten Pünktchen für das „Weiße“ zu ergattern.

Hätten Sie jedoch von Beginn an mit den Lizenzfahrern rechnen können, wären bestimmt die Kassierer der einzelnen Veranstalter auf ihre Kosten gekommen und der ADAC hätte nicht des öfteren den Mäzen spielen müssen, dieses bewiesen die Starterfelder der Münchner Kindl und der Waldkraiburg 72 und die der Kehlheim 73.

Endstand nach 9 gefahrenen Läufen (6 gewertet, 3 Streichergebnisse, 1 Absage):

Jeschelnig / Zech SFG im MSC Traunreut	71 P.
Appel E.	Scuderia München 66 P.
Pest J.	AC Bavaria 64 P.
A. Naumann	

PS: Alle 200 km Veranstalter von 73 meldeten für das Jahr 74 eine 400 km Rallye für Ausweis und Lizenzfahrer an.

Eine Ausnahme macht der AC Bavaria mit der Rallye Petit, die nach wie vor nur für Ausweisfahrer zugänglich sein wird.



Ernst! in der großen Gaumeisterschaft noch nicht so erfolgreich, aber bei der kleinen bereits ein Großer

Betrifft: Internationale 3. ADAC/SFG-Rallye Köln 1973

Liebe Scuderianer!

Wenn Ihr in der letzten Zeit nichts von mir gehört habt, so heißt das keineswegs, daß ich Euch die Freundschaft aufgekündigt hätte, aber ein hauptberuflicher Fahrleiter hat halt kaum noch Zeit für die nebensächlichen Dinge wie Beruf und Freunde.

Um es kurz zu machen, die Schlacht mit den Behörden ist geschlagen, die Rallye Köln 1973 steht. Es sind zwar keine 30 SE wie geplant und gehofft, aber es sind immerhin noch 22, dazu noch ca. 80 km Asphalt-SP. Die restlichen 900 km sind geradezu erholungsam.

Wenn Euch das noch nicht an den Rhein locken kann, so vielleicht das **Nenngeld**, für alle Teilnehmer unter Scuderia-Bewerbung gilt Berlin-Nenngeld (aber bitte nicht weitersagen!).

Herzlichen Gruß
Joe Dung

PS: Weitere Ausschreibungen sind an Euch unterwegs!

Lieber Joe Dung,

herzlichen Glückwunsch zur gewonnenen Behördenschlacht. Leider wird es zur Rallye Köln mit Scuderia-Startern schlecht aussehen, denn zum gleichen Zeitpunkt läuft hier im Gau die Rallye Waldkraiburg. Die Lode-Brothers und ihre Crew haben im letzten Jahr eine so pikante Veranstaltung hingezaubert, daß heuer natürlich alles am 24. November wieder in Richtung Waldkraiburg unterwegs ist. Aber was jetzt nicht ist, wird irgendwann schon mal werden.

Motorsportler seit vielen Jahren, Report-Leser und Rallye-Bavaria-Teilnehmer 1973, Werner Brust, hat uns Durchsicht seines an den Veranstalter der Rallye-Bavaria 1973 am 12. 10. gerichteten Schreibens übersandt, in dem er sachlich und objektiv einzelne Punkte der Veranstaltung lobt und kritisiert. Keineswegs eine übertriebene Kritik (Zuschauer Sebastian und Berichterstatter Kaufhold waren im letzten Report durchaus härter kritisierend) sondern vielmehr sogar konstruktive Vorschläge für die Zukunft. Werner Brust wünscht sich eben eine noch bessere Rallye Bavaria. Wir hätten seine Kritik, sein Lob und seine Vorschläge gerne original gebracht, wenn dies auch für die offizielle Stellungnahme des Veranstalters hätte gelten können. Der Verfasser des an Herrn Brust gerichteten Antwortschreibens, das ob seines Inhaltes für viele Bavaria-Teilnehmer nichtssagend interessant gewesen wäre, behielt sich aber sämtliche Rechte der Veröffentlichung vor.

Das ursprünglich gedachte Einholen der Veröffentlichungsgenehmigung haben wir wieder fallen gelassen, da bis zur Drucklegung des nächsten Heftes das Thema nicht mehr interessant genug ist und andererseits schon zu viele Motorsportler, ohne Veröffentlichung, das Schreiben im Original lesen konnten. Hinterhältig grinsende Gesichter beweisen es uns.

PS. Die offiziell (auf Club-Briefbogen) wirkende Antwort auf die Meinung von „Rallye-Brust“ wurde von einem Veranstalter-Clubmitglied abgegeben, der weder in Ausschreibung noch im Programm der Veranstaltung mit irgendwelchen Verantwortlichkeiten zur Veranstaltung genannt war.

Die Redaktion

Die Igorseite ...

Dieses Brief betrifft: „Igor, der Kraft schöpfende“.

Liebes Herr Redakteur,

nach Brief 18 tes, oder auch Dutzend mal 1,5 (ist bestimmt auch zu verstehen für Personen mit Unfähigkeiten arithmetischen) an Scuderia-Report, hat Igor eingelegt Pause schöpferische für Heft Oktober 73. Hoffst, daß Brief dieses noch trifft ein rechtzeitig für Ausgabe November 73.

Will Igor aber zu Beginn von Brief heutiges, wünschen Rainer, wo oft war genannt in Briefen seinen, alles Gute und Genesung recht baldige. Gilt gleiches aber auch für Freund Marecek.

Glückwunsch heutiges gilt „Rallye-Spezialisten“ Kollin/Remele, wo haben entdeckt Rennstrecke neue bei Würzburg, wo wird genannt „Würzburg-Ring“. Hat Niki aber gemacht Umweg großes auf Anfahrt, da hat geschrieben von BAB-Ausfahrt Mayen. Hätte Auto ohne Umweg vielleicht gehalten für „18 Runden Würzburg-Ring“ bei Anfahrt direkter. Mußte Igor bei Lesen von Bericht immer denken an Christoph Kolumbus. Hat dieser doch auch gemacht große Entdeckung.

Beileid heutiges gilt „Renn-Biene Lisa“ für Pech bei erstem Ernst in der Ford-Weiber-Gaudi in Hockenheim. Wird Igor aber halten Daumen beide weiterhin für Renn-Biene.

Wurde Igor von Geheimdienst seinem unterrichtet, daß Rebellenführer Khalfi (Monte 73) hat gejubelt in Tönen hellsten vor kurzem. Hat Khalfi erfahren, daß mit „Hannes schönes“ angeblich ist aufgetaucht Rebellen-Talent neues, bei Scuderia. War Hannes bei Versuch bei 3-Städte-Rallye zu probieren Aufstand im Untergrund bereits erfolgreich indirekt, und hat deshalb Chancen zu werden Khalfi-Sekretär. Vermissst Igor in Zeit letzter, berichte von Hannes schönes in Report. Ist Vorbereitung für Rebell

hervorragendes, anscheinend zeitraubend sehr. Hoffst Igor, daß wird gelesen Kommentar Oktober 73 auch von „Minister zuständiges für Verkehr auf Straße“ in Bonn. Beteiligt Igor sich aber gern an Spende für Porto um zu senden dieses direkt an Chef von Fa. Leber mit Hinweis auf Seite 28.

Dank vielen sagt Igor für Zusendung von Report Januar bis März 73 postlagernd an Telegraphenamt München.

Hat aber Igor nicht gewollt Ausgaben 73, sondern von Jahr voriges (72) und hat geschrieben dieses auch deutlich in Brief seinem vom 11. 9. 73. Legt Ausgabe Februar 73 wunschgemäß in Kasten gelbes von Post demnächst zum Transport an Redaktion.

Darf Igor nochmals bitten um Exemplar je eines von Januar bis März 72? Füg bei Porto für Zusendung erneute, um nicht zu machen Club notleidendes noch notleidender.

Stellt Igor fest mit Überraschung, daß Redakteur von Report nicht nur hat gelogen in Schlußsatz über „Monte 72“, wo war abgedruckt in Heft Februar 72.

Hat auch in Heft September 73 verbreitet Lüge auf Seite 26. Wird verwendet bei Opel Commodore Bosch-Zündkerze W 200 T 35 mit Durchmesser von Gewinde mit 12,7 mm und BMW hat Zündkerze W 200 T 30 mit Durchmesser von 19 mm.

Ist Differenz also nicht 2 mm sondern 6,3 mm. Muß Angabe falsche von Redakteur aber nicht sein unbedingt Lüge; kann auch sein Fehler in Arithmetik seiner. Empfiehlt Igor zu kaufen Bücher von Adam Riese. Sind evtl. zu erhalten antiquarisch.

Es grüßt herzlich
IGOR

Wenn's um Reifen geht **FABRICIUS**

MODERNE REIFEN-SPEZIALBETRIEBE.

FABRICIUS-Rallye-Shop für heiße Öfen

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

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

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

Die Weltelite fährt Goodyear.



LESER-FORUM LESER-FORUM LESER-F

Betr.: Sicherheit im Automobilsport

Es ist sicherlich Ihnen bekannt, daß ich auch ein eifriger Leser Ihrer Clubzeitschrift „scuderia report“ bin. In Heft September 73 mußte ich allerdings eine Leserzuschrift im Leser-Forum von Herrn Dietmayer lesen, der sich in polemischem Stil mit der Sicherheit in der Bundesrepublik und hier verantwortlich mit den Sportkommissaren befaßte. In diesem Schreiben wird das nicht korrekte Verhalten eines Sportkommissars besonders herausgestellt, praktisch als Beispiel für die Sicherheit in unserem Bundesgebiet. Das ist von meiner Seite aus ganz energisch abzulehnen und mißachtet den Einsatz und die Bemühungen vieler Sportkommissare, die ihre Aufgabe korrekt und verantwortungsvoll versehen.

Zunächst sei einmal festgestellt, daß für sämtliche Geschwindigkeits-Wettbewerbe (Rennen, Auto-Cross) Streckenabnahme-Protokolle erstellt werden, die außerordentlich strenge Vorschriften über die Sicherheit beinhalten. Der oder die jeweiligen Sportkommissare haben die Übereinstimmung des Streckenabnahme-Protokolls mit der Wirklichkeit zu überprüfen, oder deren Verwirklichung durchzusetzen. Wenn wir in der Bundesrepublik relativ wenig schwere Unfälle zu verzeichnen haben, so ist das allein auf diese verantwortungsvolle Durchführung der Sicherheitsaufgaben zurückzuführen. Es ist mir bekannt,

daß die Sicherheit im Rallyesport vielfach noch nicht optimal ist. Auch hieran wird gearbeitet. Ich finde es beispielsweise absolut korrekt, und das sollte auch so sein, wenn der zuständige Sportkommissar eine Sonderprüfstrecke vorher auf seine Sicherheit überprüft und erst nach dieser Überprüfung den ersten Start zuläßt. Natürlich sollte das unter Berücksichtigung des Zeitplanes erfolgen. Ich darf Ihnen in diesem Zusammenhang versichern, daß häufig der Veranstalter es ist, der die elementarsten Regeln für die Sicherheit bei Rallies außeracht läßt. Ein Sportkommissar hat es dann besonders schwer.

Wenn ich Ihnen dieses schreibe, so deshalb, mehr Verständnis für die Aufgaben eines ONS-Sportkommissars zu gewinnen. Ich glaube, hier eine Aussage machen zu können, denn Sie wissen sicherlich, daß ich nicht nur selbst aktiver Sportkommissar bin, sondern auch Prüfer der Prüfungskommission für Sportkommissare und zur Zeit Vorsitzender der Streckenabnahme-Kommission. Alle diese Tätigkeiten übe ich aus unter dem Gesichtspunkt meiner Verantwortung als Präsident des DSK, der sich besonders der Verbesserung des Automobilsportes in der Bundesrepublik zu Gunsten der aktiven Fahrer annimmt.

Mit freundlichen Grüßen bin Ich

Ihr
B. Grafenhorst

Mit den Ansichten von DSK-Präsident Bodo Grafenhorst gehen wir selbstverständlich einig bis auf den Vorwurf an Herrn Dietmayer, der polemischen Behandlung der Sicherheit im Motorsport in Deutschland. Nicht Leser Dietmayer, sondern die Presse (in diesem Falle der Münchner Merkur) hat den Fall „Strohballenentfernung durch einen ONS-Funktionär“ negativ hochgespielt. Herr Dietmayer als Motorsportler war u.E. mit Recht darüber verärgert, daß die dem Motorsport gegenüber unfreundlich ein-

gestellte Tagespresse wieder einmal einen Angriffspunkt gegen den Motorsport aus Gründen der Sicherheit hatte und daß das Verschulden daran einen Sportkommissar trifft.

Ein verallgemeinerndes Urteil über Sportkommissare ist mit der Leserzuschrift nicht gegeben und was die Person des von der Kritik betroffenen Sportkommissars betrifft, empfehlen wir dem DSK-Präsidenten ein vertrauliches Gespräch mit seinem Vizepräsidenten.

DER KOMMENTAR

Im Januar-Kommentar dieses Jahres schrieb ich über Einschränkung und Selbstbeherrschung und brachte zum Ausdruck, daß Kurzrallies nur für Ausweisfahrer des Maßhaltens doch zu viel wäre und habe dabei versprochen, mich nach einem Jahr wieder zu melden, um die vollen Hosen zu wiegen, denn in diese würde es ja nach meiner Ansicht kräftig gehen.

Die damalige vernünftige Einschränkung, nämlich nur Serientourenwagen zuzulassen, mußte sich bewährt haben. Auch die ONS denkt in diesem Punkt bereits etwas mit. Die „Nur-Ausweisfahrer-Beschränkung“, vor einem Jahr von zehn Veranstaltern zwecks kleinem Meisterschaftslauf so halbfreiwillig angenommen, hat sich nicht bewährt. Von den vielen Kurzrallye-Veranstaltern will im kommenden Jahr, so nach dem Motto „treu bis in den Tod“ nur noch einer — pro Ausweisfahrer — ausschreiben. Damit ist die Ausweismeisterschaft anno domini 1973 gestorben. Bei neunten war halt doch etwas in den Hosen drin.

Ob der Richtigkeit der Vorhersage müßte jetzt eigentlich Himmelhochjauchzen herrschen, aber das kann nicht sein, denn es zeichnet sich ein neues Fiasko ab. Die ganzen „Kurz-Rallye-Veranstalter“ wollen im kommenden Jahr alle Vierhunderter machen. Schön wäre es für die Gau-Meisterschaft, schlecht aber allgemein für den Rallyesport in Bayern, denn diese neun Veranstaltungen laufen nunmehr über behördliche Instanzen, über die sie in diesem Jahr nicht liefen. Und hier wird es bestimmt Schwierigkeiten geben. Wenn jetzt noch nicht, so doch spätestens im Laufe des Jahres 1974 und es könnte dann das Sprichwort zutreffen, „die letzten beißen die Hunde!“

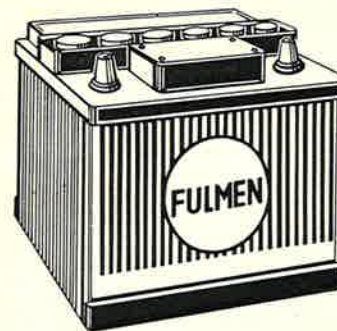
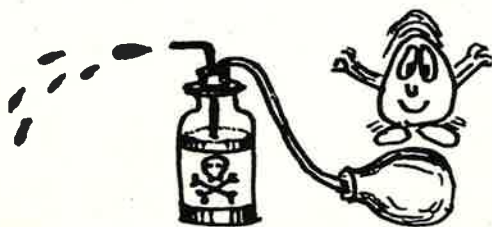
Mit der Anzahl der Veranstaltungen ist es wie mit der übertriebenen Anzahl von Wertungsprüfungen bei einer Rallye, oder der übermäßigen Vielfalt von Meisterschaften. Nicht nur für einzelne Clubs, sondern allgemein sollte eigentlich für 1974 gelten:

etwas weniger ist manchmal etwas mehr
manchmal eigentlich nicht, sondern immer, das meint

Ihre Giftspritze

Es stimmt nicht . . .

daß ein Sportkommissars-Sohn vor beabsichtigten Protesten seinen Vater anruft,
daß Gerber für nächstes Jahr Angst um die Klassenfüller hat,
daß die Chiemgau-Rallye wieder einmal ein Scuderia-Clubausflug war,
daß die, die es nötig hatten, sich nicht zum Fahrerlehrgang trauten,
daß für manche Orientierungsfahrten der Begriff Schlamm Schlacht eingeführt wird,
daß untreue Lizenzfahrer gesucht werden,
daß uns eine Motodrama-Korrespondenz vorliegt,
daß manches in den MSC-Mitteilungen nicht stimmt,
daß Peugeot's unbedingt einen Unterschutz brauchen,
daß Gerhard Verlaan das immer noch glaubt,
daß Report-machen wie Rallye-machen ist, weil man hinterher gespannt auf die Beschwerden wartet,
daß 1974 Rallye Motorsportveranstaltungen von Ölscheichs gesponsert werden,
daß der Report noch keine richtige Korrektur hat,
daß er bereits eine Zensur hat,
noch nicht, aber vielleicht bald



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



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



BATTERIEN