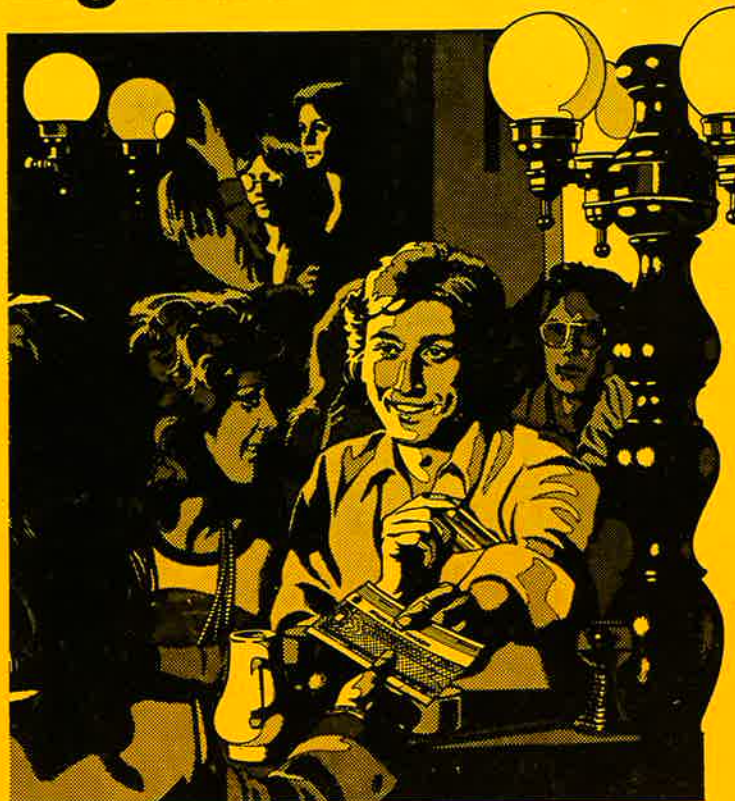


**Eigenes Geld.
Eigenes Konto. Giro.**



Überweisungen, eurocheques, Daueraufträge –
das Girokonto bringt's.

**STADTSPARKASSE
MÜNCHEN**

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

36 11.74

scuderia report



Int. UNIROYAL-7 Std.-Nürburgring



Wir sind die Münchner OPEL Tuning - und Rallye Spezialisten

Sie finden bei uns nicht nur ein reichhaltiges Lager Jedweden Rallye-Zubehörs, sondern auch die Tuning-Werkstatt mit rennerfahrenen Spezialisten. Wir führen alle individuell gewünschten Einstell- und Einbauarbeiten mit bewährten OPEL- und IRMSCHER-Tuningteilen für Sie aus und bewahren Sie damit auch vor Scherereien beim TÜV. Testen Sie unsere getunten Vorführwagen bei einer Probefahrt und lassen Sie sich von unseren Fachleuten über motorsportliche Probleme unverbindlich beraten. Wir geben die von uns bei vielen Rennen und Rallyes gesammelten Erfahrungen gern an unsere Kunden weiter. Profitieren Sie für Ihre Sorgen und Pläne daraus!

Bei allen motorsportlichen Veranstaltungen im süddeutschen Raum sind wir mit eigenem Service-Wagen vertreten. Er steht mit erprobter Mannschaft allen Teilnehmern im Startgelände und an den kritischen Streckenabschnitten zur Verfügung. Sie haben also stets Gewähr für gute Betreuung und können Ihren Wagen auch vor jeder Veranstaltung schon von unseren Spezialisten überprüfen lassen.

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



Wickenhäuser

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

November 1974

Liebe Clubkameraden und Freunde!

Nach längerer, teils behördlich erzwungener Pause, gab es wieder eine Nachtorientierungsfahrt der Scuderia München, die diesmal nicht genehmigungspflichtige "Münchner Kindl-Fahrt". Sie verlief hauptsächlich in unserem altbewährten Landkreis Pfaffenhofen. Dem Gesamtsieger-Team Merkens/Lang gratulieren wir besonders.

Damit wurde ein neuer Anfang der nichtgenehmigungspflichtigen Aktivität unseres Clubs gesetzt. Wie allen bekannt ist, wurde der Name Scuderia München nicht nur durch die harte Fahrweise seiner Fahrer, sondern in erster Linie durch das große Reservoir hervorragender Orientierer bekannt. Leider wurden die Fähigkeiten unserer Co-Piloten - durch den Wandel der genehmigungspflichtigen Veranstaltungen - bei den Fahrern immer weniger gefragt. In letzter Zeit stellen aber immer mehr Clubmitglieder fest, daß sie bei einer nichtgenehmigungspflichtigen Orientierungsveranstaltung und mit weit geringerem finanziellen Einsatz den gleichen sportlichen Spaß wie bei manchen genehmigungspflichtigen Rallies erfahren können. Große Lizenz-Asse haben beschlossen, im nächsten Jahr kein weißes Papier mehr zu beantragen.

Daß viele Mitglieder - und hier speziell der Nachwuchs - die Scuderia München wieder zu einem führenden Club im Orientierungssport machen, wünscht sich

Euer Rainer Scherer.

7.12. 7.12. 7.12. 7.12. 7.12. 7.12.
 Die Vorstandschaft der Scuderia München lädt hiermit alle Clubmitglieder und Freunde unseres Clubs zur diesjährigen

Jahresschlußfeier

ein. Mit dieser Feier wird das Clubjahr 1974 abgeschlossen und gleichzeitig die erfolgreichen Fahrer geehrt.

Die Jahresschlußfeier findet am 7.12.74 (einem Samstag) in der Gaststätte Peitz ab 19.30 Uhr statt. Es handelt sich um ein gut bürgerliches Lokal mit schönem Saal und zivilen Preisen. Nach einer aufwendigen Sportsaison wird zumindest hier Ihr Geldbeutel geschont. Das Lokal befindet sich in der Siedlung Kieferngrund, am Schloßlanger 10, Zufahrt von der Heidemannstraße. Wer über den Mittleren Ring fährt, kann die BAB Nürnberg bis Ausfahrt Freimann benutzen, und trifft dann auf die Heidemannstraße in die man dann links einbiegen muß.

Für Gäste die etwas mehr trinken wollen, oder deren Rallyeauto nicht einsatzbereit ist, bietet sich auch mit der U-Bahn bis Haltestelle Kieferngrund eine gute Verbindung an. Von der Haltestelle bis zum Gasthof Peitz sind es über die "Wirtsbreite" ca. 183 m.

Zur Unterhaltung und für die Damenwahl spielt wie im letzten Jahr die bekannte Kapelle "Meier".

Auf Ihren zahlreichen Besuch freut sich die

Vorstandschaft

Punkteanmeldung zur Sportmeisterschaft

Die Punktelisten für die Sportmeisterschaft bitten wir, entgegen der ursprünglichen Ankündigung bereits am 20.11. beim 2. Novemberclubabend abzugeben, bzw. an die Geschäftsstelle zu senden. Mitglieder die noch die Rallye Waldkraiburg bestreiten, bitten wir, dies zu vermerken; die Punkte werden dann von Herrn Eilert nachgetragen. Diese Fristverkürzung ist notwendig, da wir im nächsten Report bereits die Ergebnisse veröffentlichen möchten.

Das Punktesystem für die Sportmeisterschaft können Sie aus dem Report Jan.-Februar 1974 entnehmen, bzw. die Punkte offenlassen. Die Anmeldung der Pkt. rentiert sich sicher, da bisher die Preise immer reichlich waren. Wer allerdings seine Punkte abgibt, aber seinen Preis nicht abholt ist selbst schuld, ein weiter hinten platzierten Kollege freut sich dann.

Zu verkaufen:

Überrollbügel für Alfa Romeo GT
 Gegensprechanlage mit Helmen AGV u. Römer

zus. 200.-- DM

Michael Stark, Tel. 08641/8072

20.-22.9. Int. Rallye Bavaria

Smolej W./ (Druba W.)	Ascona 1900	Gold 2. Ges.
Puschner M./Conrad R.	Comodore	Erinnerung
	22. Ges. - 7. Gr.II	
Humpert K.H./Wurmannstätter	Ford Escort	Gold KS
	27. Ges. - 9. Gr.II	
Kaufhold J./Rauchfuß M.	Ascona 1600	Gold
Dadlhuber G./Abt B.	Ford Escort	Gold
Hesse E./Höfner H.	Simca 1100 TI	Silber
Kolb W./Sterr J.	Ascona 1900	Silber
Appel E./Feldmeier G.	Ascona 1900	Silber
(Koch A.)/Kaspar J.	Fiat 128	Silber
Herrmann W./Herrmann Ch.	Porsche Carrera	Bronze
(Klaus Ch.)/Nagel M.	Fiat 128	Bronze
	bestes Damenteam	
Wriesnik R./ (Urban E.)	Ascona 1900	Bronze
Rieger G./ (Biedermann E.)	BMW 1602	Bronze
(v. Knorring)/Thalmair R.	Ascona 1600	Bronze
(Dick J.)/Fellinger Ch.	Lancia Fulvia	Erinnerung
Verlaan G./Schenk W.	Peugeot 104	Erinnerung
Bender W./Scholz H.	VW 1303 S	ausgef.

27.-29.9. Int. 3 Städte Rallye Mi-Wi-Bu

Kaufhold J./Rauchfuß M.	Ascona 1600	Gold
Kolb W./Sterr J.	Ascona 1900	Silber
Appel E./Wutz E.	Ascona 1900	Silber
Garhammer A./Smolej W.	BMW 3.0	Silber
Rieger G./Biedermann E.	BMW 1602	Silber
Dr. Busch W./Greubel	Ascona 1600	Silber
(Klaus Ch.)/Nagel M.	Fiat 128	Silber (Damenpr.)
(Dick J.)/Fellinger CH.	Lancia Fulvia	Silber
Humpert K.H./scholz H.	Ford Escort	nicht gewertet
Bender W./Geier H.	VW 1303 S	ausgef.
Hesse E./Höfner H.	Simca 1100 TI	"
Gerold/(Lang H.)	NSU 1200 TT	"
Gerber H./Thalmair R.	BMW 2002 TII	"
Brust W./ (Feichtmeyer M.)	BMW 1600	"
Verlaan G./Schenk W.	Peugeot 104	"
Ondrusch/Sterr K.	Opel Kadett 1100	"

5-6.10. Hugenotten Rallye

Hess E./ (Velte B.)	Simca 1100 TI	Gold KS
(Tita H.)/Kaspar J.	Toyota	Gold 2.KS
Smolej W./ (Druba W.)	Ascona 1900	ausgef.

12.-13. 10 Rallye Lugano

Kaufhold J./Rauchfuß M.	Ascona 1600	KS - 11.Ges.
-------------------------	-------------	--------------

19.-20.10. ÖASC-Rallye

Herrmann W./Herrmann Ch.	Porsche Carrera	KS - 6. Ges.
Kaufhold J./ (Klemenz O.K.)	Ascona 1600	ausgef.
Humpert K.H./Wurmannstätter	Ford Escort	"

Die Bilder von der Rallye Bavaria und der Mi-Wi-Bu wurden uns vom Fotolabor Freisler zur Verfügung gestellt. Aufträge für Bilder von diesen und vielen anderen Motorsportveranstaltungen nehmen die Herren Freisler und Nagel gerne entgegen.

Eine Veranstaltung mit organisatorischen Schwächen

11. Int. ADAC-Rallye Bavaria - 2. motorama-rallye -

20. - 22. September 1974

Die ersten stellten sich bereits am Mittwoch, pünktlich ab 18 Uhr beim Fahrtsekretär Rosenthal an, um die heißersehnten Fahrtunterlagen in Empfang nehmen zu dürfen. Denn anschließend ging es hart an die "Arbeit" - elf Sonderprüfungen waren für die 11. Int. ADAC-Rallye Bavaria zu trainieren, von denen bereits vier mit der Nennungsbestätigung bekanntgegeben wurden. Auch "Hohenfels" war gewissermaßen bekannt, nur wußte vorher keiner so recht, wie es gefahren werden wird - linksrum, rechtsrum, Ringroad oder Tankroad.

Zum zweiten Mal versammelten sich die wackeren Vertreter der Rallyezunft dann am Freitagabend zur Abnahme auf dem motorama-Gelände. Während sich an der Papierabnahme eine Schlange bildete, florierte munter das "Aufschriebverkaufsgeschäft" - besonderer Nachfrage erfreute sich dabei "Hohenfels".

Der Schwede Ove Andersson mit Startnummer 1 ließ sich entschuldigen, so daß der Italiener Verini als erster über die Startrampe rollte, um nach dem vom Veranstalter erstellten Streckenbuch die 680 km lange Strecke in Angriff zu nehmen. Rund 115 weitere Fahrzeuge folgten seinen Spuren, darunter sämtliche deutschen Meisterschaftsaspiranten. Die "Rallye Bavaria" zählte nämlich heuer - nach einer kurzen "Verschnaufpause" im Vorjahr - wieder zur Deutschen Rallye-Meisterschaft.

Als nicht besonders meisterlich erwies sich dann eine empfohlene Streckenänderung - ein kleiner Fehler sorgte sofort für große Rotation. Etwas sonderbar mutete es weiterhin an, daß die erste SP "Raitbach-Maushof" - genau wie im Vorjahr - nicht gefahren wurde; viele waren deswegen nicht traurig, aber die Angelegenheit bleibt trotzdem etwas mysteriös - zumal auch der SP-Leiter auf Befragen keine konkrete Antwort zu geben bereit war.

Trotz allem fuhr man dann Richtung "Hohenfels" - beiläufig noch die Teer-SP "Hofstetten-Gungolding absolvierend - um dort seine Runden zu drehen. Aber gerade "Hohenfels", das Aushängeschild dieser Veranstaltung, brachte organisatorische Unzulänglichkeiten zutage, die eines Meisterschaftslaufes unwürdig waren.

Diejenigen, die sich anschickten, während der Einführungsrunde einen Aufschrieb - wie vom Veranstalter vorgesehen - zu erstellen, mußten nach wenigen Kilometern feststellen, daß dies in den dichten Staubschwaden ein sinnloses Unterfangen war. - Wohl dem, der bereits eine "Bibel" hatte.

Immerhin wurden die ursprünglich beabsichtigten zwei Wertungsrounden auf dem "Staub-Corso" aus Sicherheitsgründen auf eine Runde reduziert. So konnten schließlich Carlsson/Petersen als erstes Fahrzeug bei ausgezeichneten Sichtverhältnissen eine recht flotte Bestzeit vorlegen, während Smolej/Druba eine Minute später sich bereits in einer "Waschküche" glaubten. Die Zeiten zeigen es deutlich: Smolej 55 Sekunden Rückstand auf den "Schweden"! Hainbach mit einem rechtsgesteuerten englischen "Escort" war weitere 26 Sekunden langsamer.

Walter Bender mutete seinem "Krug"-Käfer diesem bisher unbekannte Drehzahlen zu, der Keilriemen sprang vor lauter Schreck von der



Scheibe und nach ein paar Kilometern stand der tapfere "Herbie" - heiß und ohne ein weiteres Lebenszeichen von sich zu geben.

Nach ungefähr einer Stunde Warte- und Abkühlzeit waren die Anlaufversuche von Erfolg gekrönt und die staubige Fahrt konnte fortgesetzt werden, um jedoch nach kurzer Zeit von einem Streckenfunktionär erneut unterbrochen zu werden. Dieser machte mit wild geschwenkter roter Lampe darauf aufmerksam, daß nur noch ganz langsam weiterzufahren sei. Nachdem bis zum Ziel nichts passierte, das diese Anordnung gerechtfertigt hätte, frug man sich ganz beiläufig nach der Qualifikation solcher Streckenfunktionäre.

Ganz nebenbei wäre auch noch zu bemerken, daß man heute noch auf der SP "Hohenfels" stehen könnte - ohne aus der Wertung zu sein! Der Veranstalter hatte es versäumt, eine Höchstfahrzeit vorzuschreiben.

Eine Zumutung besonderer Art war jedoch die sog. Zwangspause: in der aus ein paar Häusern bestehenden Ortschaft Eichensee durften sich die Teilnehmer unter dem sternklaren Himmelszelt ihre Zeit bis zum Wiederstart vertreiben. Einzige Abwechslung war ein Würstchenverkäufer mit lauwarmen Produkten und die Besichtigung des Knorrschen Carreras, dessen Eigner sich über die beim Ziel aufgestellten Pylonen erschrak und anschließend versuchte - den Örtlichkeiten angepaßt - "Tarnen und Täuschen" zu üben.

Der zweite Fahrtabschnitt wurde in den frühen Morgenstunden wieder Richtung SP "Gungolding" gestartet, die bereits vorher schon - jedoch entgegengesetzt - gefahren wurde. Kleint - Rack - Schewe hießen die schnellsten Teer-Spezialisten.

SP 5 "Tüß Neuburg" brachte für die ersten Starter erneut eine Staubschlacht - besonders benachteiligt war Brink, kurz vor dem der Österreicher Vic Dietmayer in den Rundkurs einfuhr. Zwei Stellen an dieser SP übten eine besondere Anziehungskraft auf die zahlreichen Zuschauer aus: die Waldpassage mit einem exponierten Baum und der Rechtsabzweig bei Start und Ziel. Dem besagten Baum zu nahe rückten u.a. Erhard Memmel (Ascona) und Jochen Schweiger (BMW). Letzterer erschien komischerweise in der Ergebnisliste als Beifahrer von Horst Rausch, der zu diesem Zeitpunkt mit Gesichtsverletzungen im Krankenhaus lag!

Eine interessante Attraktion bot noch der Abensberger Alfa-Fahrer Manfred Hofmeister in der Start-Ziel-Kurve: er stellte seine betagte Berlina etwas zu früh an und ein von Klaus Nagel in einer Bilderserie exakt festgehaltener Überschlag sorgte für den ersten Rallye-Einsatz des neuen ONS-Rettungsfahrzeuges. Unter der Devise "Adel verpflichtet" tat auch Baron von Knorring des Guten etwas zuviel und fand sich - jedoch ohne Fahrzeugschaden - in der gegenüberliegenden Wiese wieder.

Die folgende SP "Gröbern-Hohenwart" mußte wegen verstellter Uhren neutralisiert werden, so daß erst "Maushof-Raitbach" wieder Gelegenheit gab, entscheidende Sekunden zu gewinnen oder auch zu verlieren. Walter Smolej setzte hier Bestzeit vor Heinz Schewe (Porsche).

Nun führte die Fahrt wieder Richtung München und alle "freuten" sich auf "Neuherberg" und die riesigen Panzerlöcher, wozu diesmal Carlsson die wenigste Zeit brauchte.

Die restlichen drei Prüfungen in Richtung Buchloe brachten für die Spitzenfahrer keine entscheidenden Veränderungen mehr - "Klein-Kitzighofen" und "Unter- -Oberbrunn" wurden von den Cracks jeweils mit

"Null" absolviert. Nur "Waal-Unterostendorf" war noch interessant. Eine exklusive Stelle mit hinter Strohballen verstecktem Felsen und Eisenstange sorgte für Stimmung unter den Zuschauern und Fernsehleuten.

Eine fürchterliche "italienische Rache" mußten noch Winfried Hermann und sein akademischer Ehe-Sozius am eigenen Leibe erfahren: durch eine List der Italiener stempelte Frau Doktor zwei Minuten zu früh an der letzten ZK!

Ob das als "Sühne" für das Vorjahr gedacht war, wo Pitz und Konsorten mit ähnlichem "Kunstgriff" Verini den Gewinn des Mitropa-Cups "vermasselten"?

Die Siegerehrung - nach dem alljährlichen, vormittäglichen Weißwurstessen im Ratskeller - fand im "Mövenpick" im motorama-center mit Hendl, Brotzeitteller und Bier statt. - Böse Zungen behaupten, daß der gesellschaftliche Teil an der "Bavaria" schon immer das Beste gewesen sei.

Das Gesamtklassement gewann Lars Carlsson/Peter Petersen (Ascona) vor Walter Smolej und Wolfgang Druba, der trotz Getriebschwierigkeiten am Schluß bis ins Ziel von seinem "Hohenfels"-Vorsprung zehren konnte.

Karl-Heinz Humpert heftete erneut einen bravourösen Klassensieg mit über drei Minuten Vorsprung an seine Fahnen und alle Teilnehmer waren sich darüber einig, daß der Veranstalter für das nächste Jahr zumindest organisatorisch Besseres bieten müsse.

Hannes Scholz



Münchner Kindl Fahrt 1974

Am 19.10. war es nach vielem Hin und Her endlich soweit, die Scuderia München konnte wenigstens diese Orientierungsfahrt durchführen. Nachdem die Rallye München 1974 an Genehmigungsschwierigkeiten gestorben war, hofften wir um so mehr auf diese Veranstaltung. Erwin Wutz hatte sich große Mühe gegeben, und eine Orientierungsfahrt zusammengestellt, in der fast alle Aufgaben und Schwierigkeiten vorkamen.

Durch das schlechte Wetter, den Heringsbaum (war allerdings nicht schwer) und vielleicht aus Angst vor der bei Scuderiaveranstaltungen üblichen starken Gegnern abgeschreckt, kamen nur 30 Starter nach Grüneck zur techn. Abnahme. Nicht nur unser strenger Kassier war etwas enttäuscht, sondern auch unser Erwin.

Für den Schwierigkeitsgrad der Veranstaltung spricht, daß auch der Vorwagen nicht alle Kontrollen anfuhr und einige Kontrollen von nur wenigen bzw. keinem Teilnehmer angefahren wurden.

Das Wetter und die Aufgabenstellung forderte ihren Zoll, nur 12 Fahrzeuge erreichten trotz 90 min. Karrenz das Ziel in Wertung.

Bis auf eine Ausnahme gefiel den Fahrern diese Veranstaltung, die dem ganzen Team alles abverlangte. Der Vorwurf "es wäre ein Straßenrennen" gewesen, trifft sicher nicht zu, denn bei einem Punkteverhältnis von 1 zu 30 zwischen 1 Minute bzw. 1 SK und dem Schwierigkeitsgrad der Fahrt spielten die Strafminuten keine Rolle. Den Funktionären gefiel die Veranstaltung verschieden gut, Axel war begeistert ("wie früher" - "Die müssen das Rotieren erst noch lernen"), andere waren etwas verstimmt, denn wenn innerhalb von 5 Std. nur der Vorwagen, der Fahrtleiter und der Schlußwagen vorbeikommt, ist das Samstagabendprogramm doch etwas dürftig. Das hohe Niveau der Orientierungsfahrer kam hier deutlich zum Vorschein. Einige alte Scuderianer fahren vielleicht, durch das hohe Niveau ermuntert, nächstes Jahr wieder bei mehr Orientierungsfahrten mit.

1. Merckens Uwe - Lang Hans AC Oberschleißheim	Renault R 5	195
2. Hart Paul - Rehfeld Peter MC Dießen	Renault R 12	230
3. Gerold Josef - Thomas Jochen Scuderia München	Renault R 12	316
4. Reinhardt Fritz - Stöcker Klaus MSC Geretsried	VW 1600	337
5. Schambera Horst - Pest J. AC Bavaria	Opel Ascona 1900	382
6. Winkler Peter - Rudolph Karl Scuderia Magra	BMW 1600	449
7. Obermayer Wilhelm - Obermayer Elfr. MSC Geretsried	Simca 1100	514
8. v. Langen Andreas - Urban E. MSC Geretsried	Fiat 128	515
9. Hagemahn Michael - Markl Gustl Scuderia Magra	Simca R 1	555
10. Wacha Jörg - Döderlein Hans MSC Unterpfaffenhofen	Simca 1100	577
11. Stock Alfons - Simmwacher Josef	VW 1303 S	609
12. Stock Helga - Fischer Gertrud	VW 1302 S	611

AUTO-EDER

AUTOBIANCHI - FIAT - LANCIA - ALFA ROMEO - TUNING

8 München 70

Brudermühlstraße 49-51

Telefon 0 89 / 7 23 31 47

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

samstags Notdienst

Shell-Tankstelle

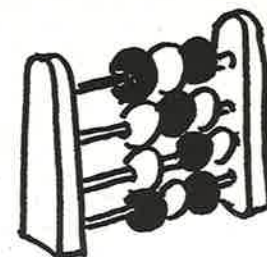
Neuwagenverkauf - Rallyezubehör

Sportbetreuung

sowie normaler Pflegedienst

und Reparaturen

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



Peter Schöller,

8 München 80, Ampfingstraße 35

Telefon 406358

Ein Hauch von RAC ?

Int. 3-Städte-Rallye "München-Wien-Budapest"
27.-29. September 1974

Großes vorgenommen hatte sich der ADAC Gau Südbayern als diesjähriger Veranstalter der 11. "3-Städte-Rallye", die diesmal nicht zur Europa-Meisterschaft zählte. Nicht nur, daß der Veranstaltung ein "neuer Rahmen" gegeben, sondern auch die berühmte englische "RAC-Rallye" kopiert werden sollte. So war von vollkommen neuen, unbekannten und nicht trainierbaren Wertungsprüfungen die Rede.

Doch ließen sich die hoch gesteckten Ziele ohne weiteres in die Tat umsetzen? Nicht nur der Verfasser war skeptisch.

Dennoch unterzogen sich 128 Teams, darunter auch Teilnehmer aus Österreich, Ungarn und norddeutschen Gefilden, am frühen Freitagmorgen der Technischen Abnahme. Dieses überraschend große Starterfeld hatte zum einen sicherlich seinen Ursprung in der Höhe des Startgeldes (150 DM für 1557,95 km), zum anderen zählte die Veranstaltung zur Gau-Meisterschaft und stand damit auch Ausweis-Fahrern offen.

Jedoch bereits vor dem Start gab es wegen der angeblich "unbekannten" SP einige erwähnenswerte Begebenheiten: Telefonanrufe aus ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland gaben den Anschein, als ob der Verfasser zum designierten Nachfolger des ehemals "größten Aufschrieb-Verkäufers vor dem Herrn" Wulf Biebinge avanciert wäre. Jedoch diesmal konnte (oder wollte?) der vielerorts ob seiner Kritik unbeliebt gewordene "Aufwiegler" seinen Koffer nicht öffnen. Jedenfalls erkundigte sich auch der Gesamt-Fahrtleiter diskret, ob denn der Scholz etwas hätte. Nur um es klarzustellen - es gab sogar Teilnehmer, die komplette Streckenkenntnisse hatten!

Und damit wären wir beim Kernpunkt: bei einer Veranstaltung solchen Ausmaßes ist eine Geheimhaltung nicht möglich. Da ändern auch die Parolen - alles sei anders und nicht wie im Vorjahr - nichts an der Tatsache, daß es immer wieder erfolgreiche Forscher gibt.

Die an sich löbliche Absicht des Veranstalters, Kurven und gefährliche Stellen durch Pfeile zu markieren, erwies sich jedoch als wenig wirkungsvoll. Die Kurvenanzeige sah man oft recht spät (in Ungarn fehlten sie ganz!) und die Gefahrenhinweise waren bis auf einige (Dürnbucher Forst!) zu ignorieren. Ein Aufschrieb hätte hier ganz einfach das Risiko vermindert.

Kein Risiko dagegen ging der Verfasser ein, als ihm zu Ohren kam, daß man ihn beim Trainieren "belauschen" wollte - wo doch laut Ausschreibung die Lage der SE nicht bekannt war!

Trotz des langen Vorwortes startete pünktlich um 10.01 Uhr die Startnummer 1 vom Parkplatz hinter dem Olympia-Stadion. Nach 8,92 km war bereits die erste SE erreicht: die von der Rallye Bavaria her allseits bekannte "Schlammloch-Orgie" in der Fröttmanninger Heide - nicht erst seit dieser Veranstaltung sucht der Schreiber darin einen sportlichen Wert zu finden.

Schnellste "Hüpfer" bzw. "Taucher" waren Houben/Loewenhardt auf Porsche Carrera RS, zeitgleich mit Mattig/Gruber (Ascona 16 SR).

Als zweite Prüfung stand die "sagenumwobene" SE bei Waldkraiburg auf dem Programm. Sie war jedoch nicht erst seit der Veröffentlichung in der örtlichen Presse bekannt.

Absolute Bestzeit (5:18) - wenn auch wahrscheinlich nur durch den Ablesefehler des Zeitnehmers - fuhren Petersen/Wachholz (Porsche 911)! Echte 5:36 waren es bei Dehnelt vor Hauck (5:39), beide ebenfalls Zuffenhausener Fabrikate. Bei dieser Prüfung gab das recht ungeschickt platzierte Ziel Anlaß zu berechtigter Kritik. Walter Bender und Alfons Geierstanger mußten sich dadurch mit Totalschäden an ihren Fahrzeugen vorzeitig verabschieden.

Nach der nächsten SE bei Buch, deren genauer Streckenverlauf nur ganz wenigen vorher bekannt war, fanden sich die Teilnehmer in Aiglbach ein, um im Dürnbucher Forst die SE 4 zu absolvieren. Die Strecke war bis auf den Schluß mit der des Vorjahres identisch, so daß auf den materialmordenden Knüppelwegen normalerweise die die Nase vorne haben, die keine Rücksicht auf ihr Fahrzeug zu nehmen brauchen. Sehr geschickt ging hier "Rupp" Huber aus Saal/Do. zu Werke, der als einziger die Sollzeit von 7 Minuten schaffte. Zur Ehrenrettung des Zielzeitnehmers sei gesagt, daß dieser - entgegen anders lautenden Gerüchten - keinesfalls an dieser "Best"-Zeit "Schuld" hat. Hauck/Pitz brauchten 8:09, während Humpert/Scholz mit der fünfschnellsten Zeit anscheinend an den richtigen Stellen Gas machten.

An einer sicherlich unrichtigen Stelle stand jedoch ein bestimmter, recht kernig gewachsener Baum, der die Attacken von ca. 40 (!) Fahrzeugen standhielt. Viele Rallye-Ritter konnten dann zwar mit onduzierter "Rüstung" weiterkämpfen, andere mußten aufgeben, unter ihnen der amtierende Gaumeister Südbayerns.

Nach ca. 15 km Fahrt die nächste SE: Offenstetten mit 11,3 km. Der österreichische Roser auf Renault Alpine konnte sich dabei das erste mal mit einer Bestzeit in Szene setzen - vor Hauck und Houben. Eine recht ordentliche Zeit fuhr wiederum Humpert auf seinem von der Firma Ford-Diermeier motor- und fahrwerksmäßig optimal vorbereitetem Gruppe 2-1300-Escort.

Auf dem Weg zur SE 6 bei Sünching stiftete der erste Fehler im Streckenbuch einige Verwirrung. Außerdem machten sich beim Verfasser vom dauernden Ziehen am "Tripper" an der linken Hand bereits gewisse Ermüdungserscheinungen bemerkbar, nachdem in das Streckenbuch komischerweise fast jeder Seitenweg aufgenommen worden ist - nur noch die einzelnen Hofeinfahrten in den Ortschaften fehlten.

Die Bestzeit in Sünching teilten sich Hauck und Gebhardt (BMW 2002). Ebenfalls zeitgleich waren Humpert/Scholz und Smolej/Garhammer (BMW 3,0 S) mit der achtschnellsten Zeit.

An der ZK 1 in Aiterhofen wurden dann die Teilnehmer das erstemal mit der Minimal- und Maximalzeit konfrontiert. Man wußte nicht so recht, wann man eigentlich zu stempeln hatte. Daß vor der Minimalzeit nicht gestempelt werden durfte, war allen klar; daß jedoch ein Zeiteintrag zwischen Minimal- und Maximalzeit mit Strafpunkten belegt würde, stand weder in der Ausschreibung noch in der Ausführungsbestimmung. Die Ausschreibung spricht nur von einem "Start" vor der Maximalzeit, der mit 60 Staftpunkten pro Minute belegt wird. Und zwischen "starten" und "stempeln" besteht ganz sicher ein gewisser Unterschied.

Fest steht jedoch, daß mindestens ein Teilnehmer an dieser Zk zwischen Minimal- und Maximalzeit stempelte und richtigerweise nicht mit Strafpunkten bestraft wurde - im krassen Widerspruch zu der an den folgenden ZK praktizierten Handhabung.

Trotz dieser Ungereimtheiten wurde frischen Mutes der zweite Fahrtabschnitt in Angriff genommen. Man fuhr Richtung Niederaltach - ein Name, der beim Chronisten unangenehme Erinnerungen an die letztjährige "Mü-Wi-Bu" hervorrief. Die SP des Vorjahres war - etwas geändert - in zwei Prüfungen aufgeteilt worden und in Gegenrichtung zu befahren.

Hier setzten Humpert/Scholz erneut den mitgeführten "Joker": zweit schnellste Zeit zusammen mit Hauck/Pitz!

Für die gleich anschließend folgende SE "Niederaltich II" wurde kurzfristig der Aufschrieb von 1973 umgeschrieben um ein weiteres Mal zuzuschlagen. Dabei war diese Prüfung wieder eine von der Sorte, bei der keinesfalls das fahrerische Können, sondern Brutalität entscheidet. Aber war es nicht eine Ironie des Schicksals, daß ausgerechnet die SE, bei der im vorigen Jahr eine etwas dubiose Entscheidung getroffen wurde, neutralisiert werden mußte?

Hauck/Pitz als erstes Fahrzeug gaben am SE-Ziel an, daß sie von einem Traktor behindert worden seien, die SE folglich neutralisiert werden müsse und fuhren anschließend weiter. Es gibt jedoch einen Streckenfunktionär, der einen Porsche mit Start-Nummer 1 in einer sumpfigen Wiese und von einem Traktor nichts gesehen haben will!

Über einen erneuten Start wurde – im Gegensatz zum Vorjahr – überhaupt nicht gesprochen, die Ausschreibung schloß nämlich ein nochmaliges Befahren der Wertungsprüfung aus.

Ob Neutralisation gerechtfertigt oder nicht, sei dahingestellt. Unverständlich bleibt dagegen, warum trotz Neutralisation noch 100 Fahrzeuge über diese gewiß brutale Wiesenstrecke gescheucht wurden.

Die nächste und zugleich letzte SE in Deutschland bei Eggenfelden entschädigte dafür wieder etwas: sie war mit Abstand die schönste! Die schier unglaubliche Bestzeit von Hohlheimer/Huber (Fiat 128) auf dieser Teer/Schotteretappe läßt auf einen gewaltigen Abkürzer schließen. Humpert/Scholz waren mit der effektiv drittschnellsten Zeit wieder ganz vorne dabei.



Appel/
Wutz E.
in der Heide

Nach dem Grenzübertritt bei Schärding warteten in Österreich vier SE auf die noch verbliebenen Teilnehmer. Bei der ersten, einem Rallye-Cross-Rundkurs (Britax-Ring) war die innere Startposition entscheidend – die anderen fuhren dann in den dichten Staubwolken hinterher. Die dann folgenden zwei Micky-Maus-Kurse auf Verkehrsübungsplätzen waren vom sportlichen Gesichtspunkt her nicht besonders anspruchsvoll, während der "Stotzinger Berg" eine erneute Bestzeit für Hauck brachte. Hier zeigte sich bereits recht deutlich,

daß einige Ventile im Garhammer'schen BMW-Motor ihre Funktion größtenteils eingestellt hatten. Für Smolej/Garhammer hieß die Devise nur noch: ankommen in Budapest.

An der ungarischen Grenzabfertigung wurden die Teilnehmer mit heißem Kaffee empfangen und die ersten "Matriza" wechselten ihren Besitzer. Die drei ungarischen Sonderprüfungen waren – für einige nicht überraschend – dieselben vom Vorjahr und die alten Aufschriebe wurden zum Vorschein gebracht. Humpert/Scholz lagen zu diesem Zeitpunkt mit einer Sekunde Rückstand auf den Vorderplazierten auf einem recht beachtlichen fünften Gesamtplatz. Dieses Ergebnis wäre auch bei einer – zwischen Fahrer und Beifahrer bereits abgesprochenen – gezügelten Fahrweise zu verteidigen gewesen, wenn ja wenn nicht eine kleine Unaufmerksamkeit und ein dann folgender Graben alle Hoffnungen zunichte gemacht hätte. Erst nach über einer Stunde konnte das weiß-blaue "Geschoß" wieder flottgemacht werden, die Ausschreibung sah jedoch trotzdem einen Wertungsverlust vor. Schade um Karl-Heinz Humpert, dem auch bei seinem dritten Start mit dem für einige Veranstalter unbequemen Beifahrer das Pech treu blieb.

Großen Mut bewiesen dann in der letzten SE noch Kaufhold/Rauchfuß, die in "Bakoybel" nur 16 Sekunden über der Sollzeit blieben, die ausschließlich von den drei Erstplazierten gehalten wurde.

Das Ziel in Budapest am Hotel gleichen Namens erreichten noch 95 Teams in Wertung.

Der Aushang am Sonntagmorgen brachte dann sonderbare Dinge zutage. So wurde das Team Huber/Asser um ihren Klassensieg und 6. Platz im Gesamtklassement gebracht, weil eine von einem Funktionär ordnungsgemäß bestätigte Änderung einer Zeitstempelung nicht anerkannt wurde. Ob diese, gegen die Ausschreibung verstößende Entscheidung ihren tieferen Grund in der Machtlosigkeit des Veranstalters hatte, diesem Team den Abkürzer in der SE 4 nachzuweisen?

Des weiteren erreichten Mattig/Gruber nur eine Erinnerungsplakette, obwohl sie den 4. Platz in der Klasse und einen 13. im Gesamtklassement belegt hätten. Ihnen wurden 2040 (!) Strafpunkte auferlegt, weil sie zweimal zwischen Minimal- und Maximalzeit gestempelt hatten.

Wie schon angesprochen, war diese Möglichkeit der Bestrafung zum einen weder in der Ausschreibung noch in der Ausführungsbestimmung fundiert, zum anderen steht eindeutig fest, daß ein anderer Teilnehmer für das "Mißgeschick" an der ZK 1 nicht bestraft wurde. Aus dem Verfasser unerklärlichen Gründen hatten es jedoch die Betroffenen versäumt, gegen diese Willkür des Veranstalters Protest einzulegen.

Im Grunde genommen war die Minimalzeit sowieso vollkommen überflüssig, wenn man, wie der Veranstalter hinterher es interpretierte, frühestens erst zur Maximalzeit stempeln durfte. War etwa vielleicht die Minimal- und Maximalzeit nur etwas für die Genehmigungsbehörde?

Durch diese Unstimmigkeiten erhielt diese an sich streckenmäßig schöne Veranstaltung (bestimmte SE ausgenommen) einen bitteren Nachgeschmack. Außerdem schlichen sich in die ansonsten ausgezeichnete Ergebnisliste bei den Clubmannschaften Strafpunktfehler ein: die Mannschaft Scuderia München II belegte nämlich effektiv den 3. Platz!

Der Hauch von RAC, der bestimmten Herren der Fahrtleitung vorschwebte und einen frischen Wind in den deutschen Rallyesport bringen sollte, erwies sich somit nur als ein sehr laues Lüftchen.

Der Gau - Slalom - Pokal

wurde 1974 in fünf Regionen ausgefahren. Die punktbesten Fahrer wurden dann zum Endlauf eingeladen, bei dem dann der Gaupokalsieger und die Klassenbesten ermittelt wurden.

Der Endlauf wurde vom Automobilclub Dachau (Greger) durchgeführt. Die Organisation verriet die Erfahrung des Veranstalters mit großen Rennveranstaltungen (Bergrennen am Peißenberg und in Riedenburg, Flughafenrennen Neubiberg). Es war daher auch für diese Veranstaltung der gewünschte Rahmen vorhanden. Die Möglichkeiten des Olympiaregattageländes wurden allerdings nicht ganz genutzt. Der Slalom war zwar flüssig zu fahren, bot aber keine ausgesprochen schwierigen Kombinationen und war durch sehr viele Poller unübersichtlich. Da aber nur routinierte Slalomfahrer am Start waren, bereitete dies nur geringe Schwierigkeiten.

Bei der strengen Abnahme gab es nur mit wenigen Fahrern Ärger, diese Härten wurden allerdings von den meisten Teilnehmern begrüßt.

Pünktlich nach Zeitplan starteten die ersten Fahrzeuge. Ernst Lindauer vom MSC-Gleisenthal konnte sich in der Autobianchi-"Klasse" durchsetzen und dadurch von den Frotzeleien reinwaschen, daß er sich nur gegen Klassenfüller qualifiziert hätte. Die einzige Dame, Hilde Zschille vom PMC, konnte sich in dieser Klasse gegen die Herren mit einem beachtlichen 5. Platz gut platzieren.

In der Klasse bis 1300 war mit Michael Heyne auf Lotus Seven der eindeutige Favorit am Start. Wer ihn im Training fahren sah, wußte wer den Gaupokal nach Hause nehmen würde. Er setzte sich auch erwartungsgemäß durch; mit einem Vorsprung von 1,5 sec. hatte allerdings niemand gerechnet. Der Veranstaltung war dadurch leider etwas die Spannung genommen, denn keiner der noch teilnehmenden Fahrer kam an seine Zeiten heran.

Die NSU-Fahrer haben dann speziell Heyne (früher auch TTS Driver) und mich etwas enttäuscht, denn sie kamen nicht im entferntesten an die Zeiten der Simca Rallye 2 heran. Die Simca sind zwar durch die FF-Reifen bevorteiligt, aber Johann Kastenberger zeigte mit einem BMW, daß die Simca-Zeiten auch mit normalen Gürtelreifen zu erreichen sind. Nach Heyne zeigte Kastenberger aber auch eindeutig die stärkste fahrerische Leistung. Insgesamt gesehen wurde bei diesem Endlauf guter Slalomsport geboten, und die Teilnehmer hatten so die Möglichkeit ihren eigenen Leistungsstand zu vergleichen.

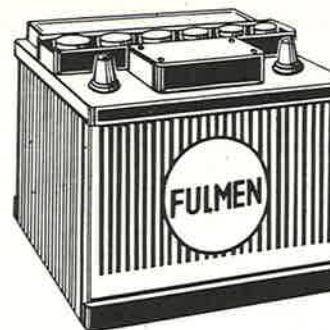
SIMMERL

Gelegenheit

Im Auftrage und wegen Klassenwechsels meines Freundes Dr. Peter Krieglstainer verkaufe ich seinen bekannt erfolgreichen (15 Starts = 12 x Gold) OPEL - Ascona 16 SR, Bj. Februar 1973, 25 000 km, mit neuem IRMSCHER-Motor (ca. 2 000 km), optimal Gruppe 1 vorbereitet (108 PS, 4.75 Hinterachse, Sperre, neue Bilstein-Dämpfer, Überrollbügel, Unterbodenschutz, Sportgetriebe etc.) zusätzlich 1 Satz Racing-Reifen, Wickenhäuser-gepflegt.

VB 7.500 DM

Anfragen an: Hannes Scholz, Tel. 2148532 (Büro), 241185 (privat)



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



F U L M E N - AVG MBH.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 089 / 422363



BATTERIEN

ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG

Sonntagabendstammtisch

Nachdem die Kegelrunde am Sonntag auseinandergegangen ist, und der Kegelbetrieb an diesem Tag in absehbarer Zeit eingestellt wird, möchten wir die Tradition des Sportfahrerstammtisches wieder aufnehmen.

Ab sofort treffen sich die Mitglieder und Freunde der Scuderia wieder zwanglos auf ein oder auch mehrere Biere in unserem Clublokal "Sängerwarte". Die Vorteile: gutes Essen, späte Sperrstunde und gute Parkmöglichkeiten führten zur Wahl dieses Lokals auch für den Stammtisch.

KARTENKÜNSTLER GESUCHT

Teilnahmeberechtigt ist jedermann (oder Frau), mit oder ohne Lizenz, gute und schlechte Spieler.

Das Schafkopfturnier findet am

16. November um 15.00 Uhr

in der Milbertshofener Dorfschenke, Georgenschwaigstr. 42, bei jeder Witterung statt. Gespielt werden 3 Listen. Klasseneinteilung erfolgt nur nach Geschlechtern. Der Spieleinsatz beträgt DM 10.--. Es lohnt sich mitzuspielen, da es schöne Preise gibt (keine Pokale!). Die techn. Abnahme (Gesucht wird nach gezinkten Karten und Falschspielern) beginnt um 14.45 Uhr. Nennungen sind an die Tel.Nr. 352125 zu richten. Viele Teilnehmer wünscht sich

DIE SCHAFKOPF-RENNLEITUNG

Eines der heißesten Motorsportbücher wird gesucht!

Das Report-Buch von Gerhard Verlaan hat sich ein Reportfan ausgeliehen und noch nicht zurückgegeben. Auch die Redaktion bittet um Rückgabe da es sich um das einzige Exemplar handelt.

Meldungen bitte an Tel. 367737

LEBENSVERSICHERUNG · RENTENVERSICHERUNG · AUTOVERSICHERUNG · KRANKENVERSICHERUNG · BAUSPARVERTRÄGE · RECHTSSCHUTZVER

VERS.-AGENTUR REMELE

8043 UNTERFÖHRING

FELDSTRASSE 2 A – TELEFON 089/916276

"Suche bei guter Bezahlung einen hauptberuflichen Mitarbeiter. Feste Bezüge in der Einarbeitungszeit. Außerdem such ich noch zwei nebenberufliche Mitarbeiter".



AlteLEIPZIGER

LEBENSVERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AUF GEGENSEITIGKEIT



ÖASC - Rallye

Es gibt in Krems/Österreich ein Lokal, das vorzugsweise von Leuten aufgesucht wird, die es sich gerne gut schmecken lassen. Dazu gehörten auch zwei Rallye-Teams aus München, die im Herbst an der ÖASC-Rallye, vormals Semperit-Rallye, teilnahmen.

Am eigentlichen Start waren dann z. B. die italienischen Mitropa-cup-Fahrer und Opeltreter, der schwäbische Schwede Carlsson mit Co Pitz, sowie Walter Smolej mit Co Druba durften einen Euro-Händler Einspritzer bewegen. Zusätzlich lauerte die rallyehung-rige Meute aus Österreich, G. Fischer, Wittmann, Koltay, Gottlieb etc.

In der Gruppe 1 bis 1600 waren aus Bayern Thomcyk/Steil und Kaufhold/Klemenz am Start. O.K. hatte ein Gebetbuch von den Sonderprüfungen erstellt. So sahen wir der Sacherecht gelassen entgegen. Donnerstag Abend ging das Feld an den Start. Herrliche Bauernautobahnen wurden mit Agrarracing in Angriff genommen. Die Zeiten auf den Verbindungsstraßen waren gut zu halten. Noch etwas verschlafen fuhrten wir auf der ersten SP im Feld der Gruppe II-Käfer gut mit. Es folgte SP 2 und jetzt wurde es doch etwas ernster. Schnee und Eis sorgten in Verbindung mit Pirelli Rotpunkt für unvorhergesehene Rutschpartien und eine anschließende kurze Etappe ließen bei mehreren Teams das Punktekonto hochschnellen.

Auf der SP 3 wurde es dann richtig kernig. Hier lautete der Wetterbericht: Ski und Rodel auf den Straßen gut. Hier kamen noch alle Münchner gut durch. Nun war SP 4 mit 13 km, als "Königs-etappe", an der Reihe, - Schotter bergab. Die Teilnehmer verab-schiedeten sich hier mit verschiedenen Einlagen: Jansen mit angesetztem Rückenaxel. Koltay mit Beifahrer Böhs beförderte seinen BMW vehement in einen Bach, zuerst mußte das seitliche Gelände daran glauben (Länge 30 m), dann folgte eine zweifache Rolle in den Bach. Gunter Böhs fand es so schön, daß er in der Zwangspause ein Liedchen davon trällerte. Humpi war auf dieser Sonderprüfung so heiß, daß sein Auto im Heck vor Freude Feuer fing. Dies war dann der erste Scudi Ausfall.

Leider waren auch wir etwas zu schnell und rutschten aus einer Doppellinks hinaus, so daß die Hilfe der "Freiwilligen Feuerwehr" benötigt wurde, um wieder herauszukommen. W. Smolej ließ sich in der 5. SP, in einer scharfen Rechts, auch nicht lumpen und rutschte auf Eis und Schnee geradewegs hinaus. Hierbei bestätigte er wieder einmal sein großartiges Fahrkönnen, denn zu einer Beschädigung seines Fahrzeuges kam es nicht. Getröstet von "Elvira" erholte sich Kauff und sein Co, O.K. Klemenz, beim Fasanbraten in Krems, Familie Hermann leistete Gesellschaft und Vic Dietmayer unterhielt mit launigen Glossen die kleine Tischrunde.

Der Abschluß der Rallyesaison hätte zwar erfolgreicher sein können, aber es war auch so ein Erlebnis. Eine Rallye, die viel besser war als sie nach der Abstinenz der Österreicher im Rallyesport vermuten ließ.

Schrotti

... Zur zweiten Nacht traten dann noch 43 der ursprünglich 69 Teilnehmer an. Carlson hatte sich vorgenommen, die 23 sec Rückstand auf den führenden Wittmann Zug um Zug abzuknappern, doch nach der vierten der sechs SP hatte er lediglich 5 sec auf den in blendender Form fahrenden Österreicher gutmachen können, weshalb er beschloß, den Angriff abzugeben und einen sicheren 2. Platz heimzufahren. Hätte er gewußt, daß sich Wittmann gegen Ende noch einen Dreher leistete!!! Russling, der selbst im Heimatland Österreich nicht sehr beliebte Carrera-Driver kam als Dritter ins Ziel. Es scheint, daß er seinem Ruf treu blieb, denn auf einer der 2 Schnee-SP führt eine einsame Spur auf direkterem Weg ins Ziel.

Rack auf Carrera hatte sich praktisch schon am Start den Mitropa-Cup gesichert. Er stieg daher um auf Gruppe 4 und machte so den Weg frei für Fam. Herrmann, die mit flotter Fahrt auf einen 6. Gesamtrang kam und damit die Gruppe 3 gewannen. Überhaupt verlief der Mitropa-Cup für die deutschen Teilnehmer erfreulich, denn auch Humpert auf seinem kleinen Diermeier Escort konnte die inoffizielle Gruppe 2 Wertung für sich entscheiden. Den Gruppe 1 Sieg jedoch konnte der Österreicher Dietmeier auch durch sehr starke Fahrweise (5. Ges.) dem Italiener Presotto nicht mehr entreißen.

Insgesamt kann dem Mitropa-Cup eine gute Note zugebilligt werden, da es sich zum großen Teil um wirklich interessante Veranstaltungen handelt. Lediglich eine Änderung des Punktesystems sollte ins Auge gefaßt werden, um auch Fahrzeugen unter 2 l Hubraum eine Chance einzuräumen. Des Weiteren sollte es doch möglich sein, den ursprünglich für Privatfahrer ins Leben gerufenen Cup auch nur diesen frei zu halten und getrennt zu werten.



WINTERREIFEN IM SPEZIALANGEBOT

FÜR JEDES AUTO AUF LAGER

z. B.:	155 SR 13	62,60	165 SR 14	76,90
	165 SR 13	69,80	175 SR 14	89,40
				zuzügl. MwSt.

MONTAGE KOMPLETT AUF FELGEN UND AUSWUCHTEN

Auf Wunsch noch mit Spikes (bis 30. 4. 1975)



auto-sport-scherer

AUTOZUBEHÖR - GROSSHANDEL
REIFENFACHGESCHÄFT

8 MÜNCHEN 80

Ampfingstraße 35 - Telefon 40 31 34

8. Rallye Internazionale di Lugano

K. Russling ahnte anscheinend das nasskalte Rallyewetter und blieb mit seiner Influenza und dem Carrera dem Start gleich fern. Auch die aufgeführten Ambrogetti und Tacchini erschienen nicht im Tessin. Nur 43 Fahrzeuge stellten sich schließlich diesem Europameisterschaftslauf, hinzu kamen 26 Starter in der nationalen Wertung. Die 27 Wertungsprüfungen liefen alle im grenznahen Italien ab. Mit Besorgnis schaute man kurz vor dem Start auf die bedrohlich tiefliegende Schneegrenze und die in Wolken und Nebel gehüllten Berge. Sogar Spikes gehörten zum Reifenprogramm W. Röhrli's, der hier seine Europameisterschaft unter Dach und Fach bringen wollte. Sieben Sonderprüfungen in der ersten Nacht, davon vier mit ca. 20 km Länge, zu 75 % Schotter, verteilten bald die Platzkarten. Röhrli problemlos mit Minutenabständen voraus. Der Portugiese Borges traf bereits in der zweiten Wertungsprüfung eine Brücke nicht. Das schwarze Carrera-Wrack lag 20 m tief in einem Wildbach. Auch Haldi verschwand bereits in der zweiten WP in Nacht und Nebel. L. Carlsson, völlig untrainiert, ebenso wie wir nach Röhrli/Berger-Aufschrieb fahrend, hatte seinen zweiten Platz sicher. Doch mitten im Schnee, in der WP 4, spielte ihm die Elektrik einen Streich. Er trat bald die Rückreise an. Sechs Sonderprüfungen der ersten Nacht gingen an W. Röhrli, die siebte sicherte sich Anna Cambiaghi, die auf einem ebenfalls aparten Auto, einem geliehenen Fiat-Werks-Spyder, schließlich Zweite im Gesamtklassement wurde. Der Beifall der männlichen Rallye-Zunft war ihr bei der Siegerehrung sicher. Eben diese Sonderprüfung hatten Röhrli/Berger falsch aufgeschrieben, bzw. der Veranstalter setzte seine Ziel-ZK nicht an der letzten Kreuzung links, sondern geradeaus. Sehr zu unserem Leidwesen. In dieser einzigen ebenen Sonderprüfung machten die mit Berger-Aufschrieb fahrenden Teams keine gute (Zeit-) Figur. Dennoch zeigte J. Kaufhold in der WP 3 und WP 6 mit der 13. bzw. 10. Zeit des Feldes seine Schotter-Qualitäten. Die Zwangspause im italienischen Luino ließ den kleinen Rallye-Troß am Samstag ruhen. Um 19 Uhr ging es, bei diesmal klarem Wetter, in die zweite Nacht hinein. 19 Sonderprüfungen zwischen 4 und 9 km Länge zu 50 % Schotter machten das zwischenzeitlich feststehende Teilklassement nur deutlicher. Doch zuerst einen Kurzreport. Diese Nacht entwickelte sich zu einem Rundstreckenrennen. Eine Runde mit 120 km Länge, gespickt mit 4 Wertungsprüfungen, war fünfmal zu durchfahren. Doch wer den Charakter italienischer Bergstraßen kennt, weiß was Tankaufenthalt und 50er-Schnitt in einer 30 km-Etappe bedeutet. Kamen kleine Service-Aufenthalte hinzu, bei denen der Opel-Pitelli-Service auch uns hilfe-reich unterstützte, hießen die folgenden Anweisungen des Co nur: Voll, es brennt! Doch sogar die Polizei winkte in den Ortschaften voll fliegend hindurch. Nur die Wertungsprüfung San Martino, ein 9 km langer Eselspfad bergauf, mit Schotter und Sand versehen, trübte die Fahrfreude. Bereits beim zweiten Durchgang schüttelten die Beschleunigungsrippen die Fahrzeuge brutal durch. Unser schlagender Kardan drohte in den Fahrgastraum durchzuhämmern. W. Röhrli gewann auch hier mit nur drei-viertel Gas sämtliche Sonderprüfungen, die restlichen 15 WP gehörten ihm sowieso. Seinem Sieg mit fast 11 Minuten Vorsprung stand nichts mehr im Wege, der EM-Titel war gesichert.

Nach dem 17. Platz im Zwischenklassement verbesserten wir uns auf Rang 11 im Endklassement und gewannen unsere Klasse mit beruhigendem Vorsprung.

Etwas Salz fehlte dieser Veranstaltung - schöne Wertungsprüfungen, eine gute Organisation, viel Fahrfreude gab's - nur, das haben erst wenige Fahrer erkannt. Die Starterliste mit relativ geringer Teilnehmerzahl beweist es. Fallen die mörderischen Bergauf-Schotter-Prüfungen weg, wird es eine 100 % Veranstaltung werden.

M. Rauchfuss

Krug tuning

MÜNCHEN



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



Hugenotten - Rallye

Bemerkenswert war in der Tat einiges. Angefangen wurde die Hugenotten mit einer Absage. Mit einer Absage die von bayr. Bürokraten in autofeindlichen Büros der Landeshauptstadt München kam. Es handelte sich um die An- und Abfahrt zum Rallye-Organisator Hammelburg. Was nicht sein sollte, fand statt. Mit durchgekreuzten Startnummern (Auflage - bayr.) damit man nicht erkannte, daß Rallye Fahrzeuge unterwegs sind. Diverse Herren aus Himmel und Hölle verbanden sich (ONS + DMV + AVD usw.) und so wurde, von meiner Ansicht her, der zweit Schönste Lauf zur Meisterschaft gerettet. Idar-Hinkelstein war die Beste. Bemerkenswert, daß es ein Veranstalter fertigbrachte, innerhalb 1 Woche (in Worten einer) eine Strecke umzuschmeissen und Würdiger zu bieten. Und eigenartig, alles klappte. Teilnehmer der Bavaria glaubten wieder an eine heile Rallye-Welt; oder waren dies die letzten Zuckungen eines von innen und außen kaputtgemachten Körpers.

Bemerkenswert, daß nur noch 83 Teams an den Start gingen. Eigentlich schade, denn außer von WP 1 und 3 die auf Asphalt gefahren wurden, liefen die restlichen 3 WP auf Wegen, bei denen sich Südbayern besonders wohl fühlen. Für die SCUDERIA besonders wichtig die Mannschaft. Aber wer war da? Gastarbeiter. Eugen Hesse mit wichtigem Auftrag von Thalmair versehen, hatte einige Schwierigkeiten SCUD II zusammenzubekommen. Als Nr. 1 wurde Walter Smoley und Wolfgang Druba auf Gastauto = Werkswagen genommen. Dann wir selbst auf Simca 1100 ti (mit Gastarbeiter als Co) Zanzinger aus Heidenheim auf Ascona 1600 und ein bisserl weiß-blau dazu, Helmut Tita/Josef Kaspar auf Toyota Celica 1600.

Beim ersten Gespräch, vor der ersten Sonderprüfung, ging es allen in der Mannschaft schlecht. Smoley klagte über zu heissen Motor, Tita hatte schon zweimal gespuckt (er war die Nacht zuvor in Frankfurt...) Eugen lief grundsätzlich mit zwei Packungen Tempos in der Gegend herum und aus der Wasserpumpe lief auch das Wasser (Verbrauch bis Ende der Veranstaltung 30 l). Velte, sein Co, fühlte sich wie ein Schluck Wasser in der Kurve. Einzig unseren Schwaben ging es gut. Das konnte heiter werden. Die gefahrenen Zeiten der ersten drei WP waren auch dementsprechend.

Nachdem auf den ersten beiden WP, alles Asphalt mit etwas schmierigem Schotter, geschlafen wurde, wachte man bei Gundhelm - Sterbfritz auf. Vielleicht war es der Name. Vielleicht die Kommentare anderer: Da kann man fliegen. Untrainiert, mit Aufschrieb von Smoley am Start. Die drei Kuppen als "Jump" bezeichnet. Es wird schon nicht so schlimm sein, also laß ich Eugen voll darüber. Es sieht schon komisch aus, wenn man selbstwärts rausschaut und die Zuschauer stehen etliches unterhalb der Fluglinie. Und dann das Landen. Zwölfhundert Kilo meistens vorne. Mit Grausen denkt Eugens Co wieder ans Reparieren. Eugen freut sich wie ein Schneekönig. Er wird langsam warm, das Ganze fängt für ihn an Spaß zu machen. Inzwischen regnet es. Als nächstes Hammelburg. Nagelneue Uniroyal werden vorne draufgezogen, Winterreifen waren verboten.

Und dann kam es: Das Organomodrom Hammelburg, Aufschrieb (offiziell) vom friseurgeschädigten H. Ch. Mehmel. Zwei Fehler unterliefen auch ihm. Als Beifahrer freut man sich, daß nicht nur wir Menschen sind. 90 km aufgeteilt in 3 Runden, Tageslicht. Jetzt gilt es.

So ziemlich als letztes Fahrzeug gehen wir an den Start. 450 m auf Kuppe links voll, 150 m rechts voll, dann anschließend Kreuzung, geradeaus, Bodenwellen links fahren. Ein Krachen und der hintere rechte Stoßdämpfer war im Bilstein-Himmel. Eugens Kommentar: "Du, da war was". Dann, "do is was am Auto". Techniker mit zwei linken Händen, alles Daumen, drücken sich so aus. "Gib halt in den Kurven etwas obacht". Der Fahrer muß nicht alles wissen. Wundervolle, ja ideale Wege liegen vor uns. Dann ein Hupen. Jansen, der seine letzte Runde fährt, läuft auf. Eugen läßt ihn vorbei. Dann hetzt er hinter ihm her. Ist schon ein besonderes Verhältnis zwischen beiden, denn - Eugen ist jetzt angefahren heiß. Und wie es jetzt läuft. Jansen kommt nicht weg. Eugen mit kaputtem Stoßdämpfer hinter ihm. Dann verbringt sich Jansen und wir sind wieder vorbei. Siebenundzwanzigste Zeit im Gesamt. Drei Stunden Pause. Wir wechseln beide hintere Stoßdämpfer (unser Ausfallgrund von der Nordland). Alte, oft benutzte Billigdämpfer von Sachs (was billig ist muß nicht schlecht sein) werden eingebaut. Inzwischen ist es Nacht geworden und der Regen hat zugenommen. Die ersten starten wieder. 4 Runden = 60 km. Pulkweise kommen sie aus der ersten Runde zurück, am Start T rechts. Es wird etwas für die Zuschauer getan. 40 m Platz zum Driften. Da vergißt man, daß es saukalt ist. Von Demuth lange gebremst kommt Röhrli vorbei (in der Endabrechnung fehlen 3 Sek. zum KS). Plötzlich ist Smoley weg. Später erfahren wir, daß der erste Gang nicht mehr rausging. Hoffentlich hält die Mannschaft. Tita überholt beim Driften innen. Mit leerem Magen hat man ein besseres Leistungsgewicht. Die Christbäume sind nur noch mit Petroleumfunzeln zu vergleichen. Alles voll Dreck! Von denen, die zurückkommen erfährt man, 4 km Schlamm. Dann kommen wir dran. Eugen setzt den Joker und läßt krachen. Und wie, Hermann, der seinen Carrera in einen Bach schmiß, sitzt auf einem Baum und beobachtet das Geschehen. Ein echter Hesse-Fan. Er hat zu tun, daß er vor Begeisterung nicht vom Baum fällt. Und dann kam das Schlammstück. Autos, die sich im ersten Gang durchquälen, Eugen im Vierten voll ausgedreht. Vier, fünf in jeder Runde, die er überholt. Bemerkenswert, da Handbremse ein Fremdwort für ihn ist. "Gemüswagen" und "Heckschleuder" sind vergessen. Sicht gleich null. Er fährt, daß die Fetzen fliegen. Nach den vier Runden ärgert er sich, daß das Ganze keine 10 Runden lang war. Man bedauert die zuhause gebliebenen Scuderianer. Fröttmanninger Heide und Niederaltreich bekommen ihre Wertung. Jetzt weiß man, wie Rallyestrecken aussehen müssen.

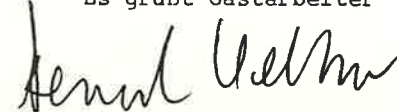
Kaputt und zufrieden (die Wasserpumpe bzw. die Wassertemperatur machten mit) gelangten wir im Ziel Bad Kissingen an.

Die Überraschung am nächsten Morgen war groß, als wir feststellten, daß der Abstand zum Zweitplacierten in unserer Klasse ganze 645,7 betrug. Und das mit einem Sorientourenwagen bei den Specials. Klassensieg und was uns noch mehr überrascht hat, 9. in der Gruppe B.

Vergessen hatte der Veranstalter SCUD II. Nachdem wir moniert hatten, standen wir als Mannschaft auf Platz II. Erster wurde Matter 1.

Die Siegerehrung fand leider erst am späten Nachmittag, ohne die Gruppe 1 über zweitausend ccm, statt. In Altenheimers Carrera wurde ein 3 l Motor festgestellt. Die Techn. Kommissare waren ratlos. Bemerkenswert, daß ein Porschefahrer protestierte. Am 16.10. wurde entschieden: Carlsson Deutscher Rallye Meister! Bemerkenswert am grünen Tisch und schon wieder ein Gastarbeiter.

Es grüßt Gastarbeiter



Der Kommentar

Nach der vergangenen Rallyesaison sollte man sich bei der ONS überlegen, ob man dem Sieger der Klasse über 2000 ccm der Gruppe A (1 + 3) nicht in Zukunft statt der bisher 20 Pkt. gleich 40 gutschreibt. Man würde sich dann immerhin diese Gruppenwertung sparen. Denn, wie die Hugenottenralley zeigte, hat nicht einmal Walter Röhrl mit einem Serientourenwagen eine Chance gegen die Carrera, Gr. 3.

Von einer Aufwertung der Serientourenwagen im Rahmen der deutschen Meisterschaft konnte man daher sicher nicht sprechen, "aufgewertet" wurden nur die Gruppe 2, 3 und 4. Für sie gab (und gibt) es nicht nur Klassenpunkte, sondern auch noch Gruppen- und Gesamtpunkte. Da die Firma Porsche durch das neue Energiedenken gehandicapt ist, wird ihr zumindest dadurch indirekt geholfen.

Die neu eingeführten Klassen sind auch keine allgemein befriedigenden Lösungen. Gegen die 1000-er Klasse spricht nur, daß die neuen Fahrzeuge wie Golf, Audi 50 und Fiat 127 Spezial weiterhin vom Motorsport ausgeschlossen sind. Die Wiedereinführung der 1150 ccm Klasse wäre hier sicher günstiger gewesen. Gespannt bin ich allerdings auf die Klasse bis 2500 ccm. Vielleicht finden sich wirklich 4-BMW 525, Commodore 2,5, DB 250, Capri 2,3 die dem einen Porsche 2,4 l (180 PS) die Klasse füllen. Man darf gespannt sein, wer im nächsten Jahr mit einem solchen Alt-Porsche den Tourenwagen um die Ohren fährt.

Es stimmt nicht,

daß Kaufholds Beifahrer über dem Fahreranzug noch Schwimmwesten tragen müssen

daß Eugen Hesse mit der Lederhose fährt, weil er keinen Fahreranzug besitzt

daß éinige Scuderiabeifahrer bei der Mül-Wi-Bu vorsichtshalber kein Visum beantragt haben

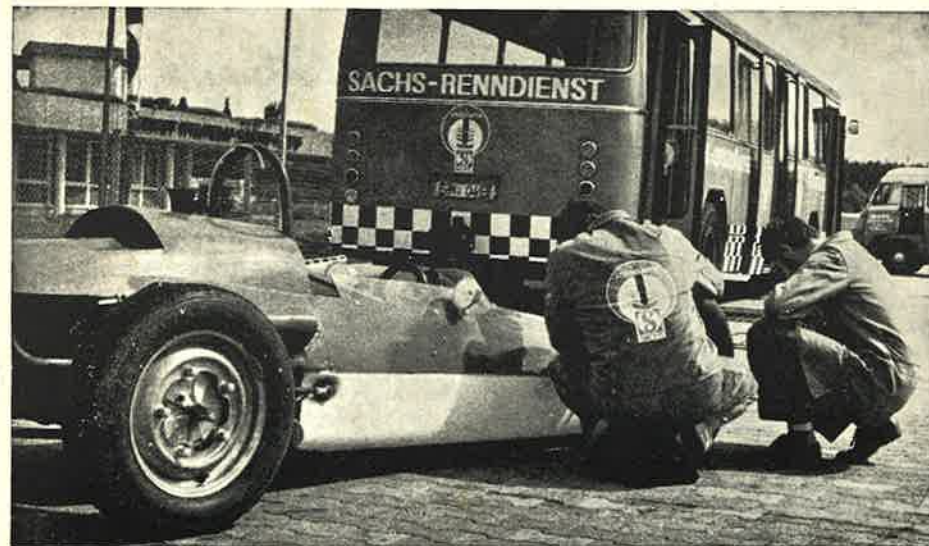
daß Gerber und Geier nur ausfallen, wenn sie gemeinsam fahren

daß Hesse und Velte im nächsten Fasching als Dick und Doof auftreten

daß der Bierausschank auf dem Oktoberfest 1974 geringer war, weil die Scuderia diesmal weniger konsumiert hat

daß die Münchner Kindl Fahrt 1974 für alle Teilnehmer zu schwer war

daß Übertraining nur in der Leichtathletik negative Folgen hat



Mit Sachs starten. Auf Sieg setzen.

Spezial-Rennkupplungen.
Gasdruck-Stoßdämpfer (auf Wunsch speziell eingestellt).

**Zu erhalten im Sachs-Rennendienstbus
- mit Sportfahrerrabatt!**

Oder schreiben Sie an:

Fichtel & Sachs AG, Abt. Renndienst,
8720 Schweinfurt.

Telefon: 09721/98 24 31.

Angebote folgen prompt.

