

scuderia report

NOVEMBER 85

Einladung

04.12.85

CLUBABEND

Ehrung der Clubpokalsieger

Beginn 20.00 Uhr

13.12.85

WEIHNACHTSFEIER

Ehrung der Clubmeister

Beginn 19.30 Uhr

Gaststätte Florianseck, Pullacher Platz 6, 8000 München 70

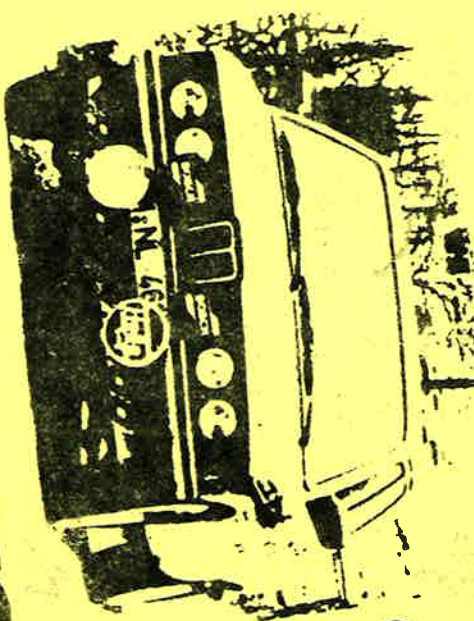
SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

Was Sie bei uns kaufen, wird fachgerecht montiert

ZUBEHÖR FÜR PROFIS - EINGEBAUT VON PROFIS



SSS - der Einbauspezialist

WIR ZIEHEN UMI

Ab September 1985

in die

Ottobrunner Str. 55

(n. Gartencenter Seebauer)

SSS

auto service scherer gmbh

auto sport scherer

Amplfingstr. 35, Tel. 40 31 34, 8000 München 80,

Ottobrunner Str. 55, Tel. 49 50 36

SAAB

VERTRAGSHÄNDLER

Unfallinstandsetzung

Ersatzteile

Neu- und Gebrauchtwagen



MEISTERBETRIEB
DER
KFZ-INNUNG



Jahre

KARL BAUER
Maistraße 51
8000 München 2
Telefon (089) 53 46 23
Bayer. Vereinsbank Kto. 7150 750
(BLZ 700 202 70)
Postscheck-Kto. München
Nr. 2675 16 - 809 (BLZ 700 100 80)



SAAB 900 turbo 16

Liebe "SCUDERIA REPORT" - Leser,

das Jahr 85 bringt uns nun, wie Sie bereits am Titelblatt lesen konnten, die Ehrung unserer Meister und Plazierten.

Für ein Resümee ist es bestimmt noch zu früh, doch darf man jetzt bereits sagen, daß der Ablauf dieses Sportjahres für den Club - dank unserer Veranstaltungen und Ihrer Beteiligung im motorsportlichen Geschehen - absolut positiv gesehen werden kann. Auch der "SCUDERIA REPORT" lebt noch, und ich darf Ihnen versichern, es wird ihn auch 1986 geben.

Bestimmt ist es Ihnen in der letzten Ausgabe des Reports nicht entgangen, daß wir hier mit Wolfgang Tuch einen Gast-schreiber hatten, das sich auch im November Exemplar erfreulicherweise mit Reiner Conrad fortsetzt.

Die Dezemberausgabe wird zur Weihnachtsfeier fertig sein und mit interessanten Berichten und Bildern aufwarten. Ebenso werden Clubmeister und die Ewigen Tabelle veröffentlicht.

Bis dahin hoffe ich, daß ich Sie alle bei der Clubpokal-Siegerehrung antreffen werde, um den neuen und alten Club-pokalsieger einen würdigen Rahmen zu geben.

Ihr

Axel Naumann

1. Vorsitzender

GETRÄNKEDIENST

FREI HAUS

BIER UND LIMO - SAFT UND WASSER

STAMMLER BRÄU
EXPORT
1 TRÄGER DM 15.80

Eugen Hesse
8000 München 2
Augsburgerstr. 12
Tel.: (089) 26 66 90

SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club
SCUDERIA MÜNCHEN e.V. im ADAC
an die
Geschäftsstelle Ampfingstr. 35, 8000 München 80,
Tel.: 089/40 31 34

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender	Axel Naumann	089/759 17 99
2. Vorsitzender	Rainer Scherer	089/ 40 31 34
Sportleiter	Hildegard Verlaan	089/339 91 98
Schatzmeister	Eugen Hesse	089/ 26 66 90
Beisitzer	Herbert Göpfert	08131/ 47 52

CLUBABEND: Jeden ersten Mittwoch im Monat in der
Gaststätte "PLORIANSECK", Pullacher Platz 6, 8000
München 70, Tel.: 089/723 72 00. (Nähe Tierpark)
Beginn: 20.00 Uhr

Gut bürgerliche Küche - Parkplätze vorhanden

GÄSTE SIND BEI UNSEREN CLUBABENDEN IMMER HERZLICH
WILLKOMMEN

SPORTFAHRERSTAMMTISCH: Jeden dritten Mittwoch im
Monat ab 20.00 Uhr treffen sich die aktiven und
passiven Mitglieder und Freunde der SCUDERIA MÜNCHEN
in der Clubgaststätte "PLORIANSECK" zu einem ge-
mütlichen Ratsch.

SCUDERIA REPORT: Alle in dieser Ausgabe enthaltenen
Berichte, die mit einem Namen oder den Initialen des
Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbe-
dingt die Meinung der SCUDERIA MÜNCHEN oder des
SCUDERIA REPORTS dar; sondern nur die des Verfassers.

TERMIN | KALENDER

was ist,

23.11.	TRAUMTAL RALLYE 200
30.11.	BURLAFINGEN RALLYE 200
30.11.	SAISON-FINALE HOCKENHEIM
1.12.	FINDIGKEITSAHRT AC OBERSCHLEIBHEIM
2.12.	FINDIGKEITSAHRT MC Waldkraiburg
7./8.12.	HALLEN-MOTO-CROSS OLYMPIAHALLE MÜNCHEN

was war,

RALLYE D' ANTIBES	17. - 20.10.	
Greubel R./.....	Peugeot 205	6. Klasse
3 STÄDTE RALLYE	18. - 20. 10	
Freisler J./ (Lange E.)	Porsche 911	ausgef.
MÜNSTERLANDPOKAL NÜRBURGRING	26.10.	
Schöller P./ (Kuppi D.)	Alfa Sprint	2. Klasse
SPRINT - RALLYE ÖSTERREICH	26.10.	
Naumann A./ (Conrad R.)	Ford Escort	1. Klasse

Orientierungsfahrt am 9.11.1985

Siebzehn Teams vom MSC Aubing und von der Scuderia München fanden den Weg zur aubinger „Lüft'n" trotz Konkurrenzveranstaltungen in Peißenberg und Markt Schwaben. Mit beginnender Dämmerung stürzten sich die Starter ins Dachauer Moos. Das Wetter hatte an diesem Abend ein Einschen. So gab es ausnahmsweise keinen Regen und (fast) keinen Nebel. Trotzdem entwickelte sich ein harter Kampf um die letzten Punkte für den Clubpokal. Nur fünf Teams konnten letztendlich den 23 km/h Schnitt halten und die 10 Strafpunkte umgehen. Große Wirrnisse gab es gleich am Anfang bei einer Punktskizze rund um unseren Sk-Mann Schorsch Feldmeier. Auch bei der Umgebung der anderen Sk-Sieglinde Naumann fanden größere Rotationen statt. Bis auf ein Team fanden dann aber doch noch alle bis um 22 Uhr ins Ziel. Um 22.15 konnte dann – von allen erwartet – Raimund Thalmair zusammen mit seinem Fahrer Fritz Gandlaruber als Sieger gekürt werden. ET

Orientierungsfahrt am 9.11.1985					
1.	Gandlaruber/Thalmair	Scud. Mchn.	4	204	
2.	Reber/Greier	"	13	208	
3.	Scheerer/Fellinger	"	16	195	4/9/3
4.	Rösler/Rösler	MSC Aubing	16	188	6/6/4
5.	Naumann R./Naumann A.	Scud. Mchn.	17	262	
6.	Wimmer/Wimmer	Sc.M./Aub.	19	246	3/5/1
7.	Gerold/Wurmseher	Scud. Mchn.	19	222	2/6/1
8.	Liebl/Wutz	"	22	204	
9.	Hesse E./Hesse Rainer	"	25	261	
10.	Aichinger/Mayr	MSC Aubing	26	251	
11.	Hundseder/Sterr	"	27	261	
12.	Elberskirch/Krisam M. sen.	Scud. Mchn.	28	218	
13.	Euringer/Krisam M. jr.	"	29	241	
14.	Kaufhold/Conrad	"	30	241	12/7/1
15.	Hundseder/Mittermeier	MSC Aubing	30	256	9/5/3
16.	Rickert/Mederle	"	40	289	
17.	Kansy/Finzl	"	n.g.		

PETER SCHÖLLER

BÜROMASCHINEN
BÜROMÖBEL
DATENTECHNIK
MEISTERBETRIEB

SCHWEDENSTEINSTRASSE 3
8000 MÜNCHEN 82
TELEFON 089/430 0 430

1. und letzter Lauf um den 2. Clubpokal der SCUDERIA MÜNCHEN

Am Startort zu unserer Nachtorientierungsfahrt, dem letzten und entscheidenden Clubpokallauf 1985, erblickte man so manchen Scuderianer oder auch Ex-Scuderianer, den man lange nicht mehr gesehen hatte.

Bereits weit vor Ausgabe der Fahrtunterlagen waren die meisten Starter anwesend, der Flachs blühte, aber nach Durchsicht der Unterlagen konnte schon erahnt werden, was da auf die Beifahrer - vor allem auf solche, die nicht in Übung sind - zukommen sollte.

Unser Fahrtleiter und Organisator, unserem Schlitzohr Pater, wies hier schon darauf hin, daß man doch bitte die Durchführungsbestimmungen lieber zweimal durchlesen sollte. An dieser Stelle möchte ich Ihm und dem Kolb Wolci für die gelungene Fahrt danken, die auch noch Wertungslauf des befreundeten Clubs MSC Aubing war.

Die erste Wiederholung des 1984 neu in unseren Clubaktivitäten eingeführten Clubpokals hat gezeigt, daß das Beteiligungsfeld erfreulicherweise konstant geblieben ist. Auch die Erhöhung von 6 auf 7 Wertungsläufen ist, meine ich, positiv aufgenommen worden, da hier eventuell durch Urlaubs- oder Arbeitsaktivitäten des einzelnen Teilnehmers trotzdem noch ein Ergebnis von 5 gewerteten Läufen zustande kommen konnte.

Dadurch, daß ich eine Änderung der Ausführungsbestimmungen am Beginn des Clubpokals vorgenommen habe, konnte es dieses Jahr nicht wieder mehrere Sieger geben. Doch auch dieses Jahr marschierte unser alter und neuer Clubpokalsieger, trotz Auslassens der wichtigen Salzburgringpunkte, konstant durch und ließ ein "ex-aequo" Ergebnis nur theoretisch aufflackern.

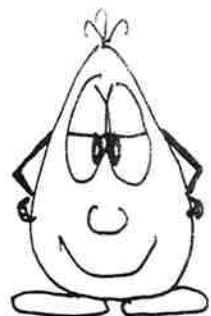
Der letzte Lauf warf den Tabellenstand noch einmal total um. Der bis dahin führende Martin Krisam wurde gar vom 1. auf den 4. Platz verdrängt. Noch schlimmer erging es Jürgen Elberskirch, der sich gerade noch mit dem 9. Platz unter die "top ten" einreihen konnte. Unsere beste Dame Cornelia Euringer fiel vom 8. auf den 11. Platz zurück, womit sich Nachwuchsmann Ralph Naumann auf den 10. Platz fest einnisten konnte, was sein anvisiertes Ziel war.

Der Clubpokal 1986 beschäftigt mich bereits jetzt schon, und ich hoffe und wünsche mir, daß er durch Ihre rege Beteiligung spannend ablaufen wird.

A. Naumann

2. Clubpokal 1985 - Endstand

N A M E	P L A T Z							PUNKTZAHL
	IMC BILDERSLOFAHRT 24.07.1985	SLALOM MÜNCHEN 01.05.1985	GLEICHWÄRTIGKEITSPRÜFUNG 06.06.1985	GESAMTQUALIFIKATIONSPUNKTZAHL 06.06.1985	GAUDIFAHRT 20.07.1985	OKTOBERFESTSLALOM 29.09.1985	ORIENTIERUNGSFAHRT 09.11.1985	
1. THALMAIR R.	24	23	-	-	25	22	25	119
2. GEIER H.	21	19	24	25	(18)	(17)	24	113
3. HESSE E.	25	-	23	23	23	-	18	112
4. KRISAM M.	(18)	25	21	19	19	25	(17)	109
5. GEROLD F.	19	24	(16)	24	(15)	19	20	106
6. KAUFHOLD J.	-	22	25	15	17	23	(15)	102
7. GANDLGRUBER F.	24	-	16	11	25	-	25	101
8. NAUMANN A.	16	-	13	(9)	24	24	22	99
9. ELBERSKIRCH J.	18	20	23	(16)	19	18	(17)	98
10. NAUMANN R.	16	-	19	14	24	(3)	22	95
11. EURINGER C.	17	17	17	22	16	-	(16)	89
12. SCHERER R.	20	-	16	12	14	-	23	85
13. HESSE RAINER	25	-	3	10	23	-	18	79
14. WURMSEHER F.	-	21	12	22	-	3	20	78
15. KRISAM M. jr.	17	18	-	-	-	21	16	72
16. WENZ H.	23	-	-	-	21	20	-	64
17. EILERT B.	22	-	20	22	-	-	-	64
18. NAUMANN S.	16	-	-	19	24	-	-	59
19. HESSE G.	25	-	-	8	23	-	-	56
20. FELDMEIER G.	3	-	18	17	-	-	-	38
21. KLEISINGER H.	-	16	3	13	-	3	-	35
22. KIMMER H.	-	-	-	-	12	-	21	33
23. FELLINGER CH.	-	-	-	-	-	-	23	23
24. VERLAAN H.	-	-	-	-	23	-	-	23
25. HESSE RENATE	-	-	-	-	22	-	-	22
26. KOLB W.	21	-	-	-	-	-	-	21
27. LIEBL F.	-	-	-	-	-	-	19	19



Scudi

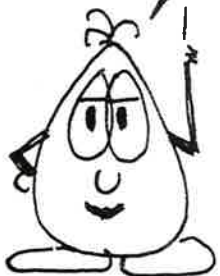


Jessas, Na



hab' Ich ein
Glück gehabt

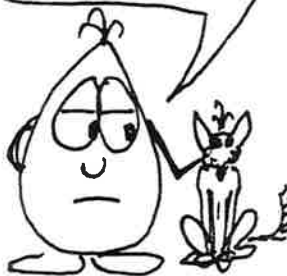
drei Tage
später...



... und wir
hätten die ORI...



... mit Schlitten-
hunden...



... durchführen...



... können!



... oder auch
nicht!



EILERT

Motorsport

Neu im ADAC-Jugendsport:

Mit dem Super-Bike über den Double-Jump

Wettbewerbe für Trial- und BMX-Fans

Auch wenn es noch so großen Spaß macht, mit BMX-Rädern durch die Gegend zu kurven: Diese Räder sind ausgesprochene Sportgeräte und gehören nicht auf die Straße, sondern ins Gelände. Deswegen veranstalten ADAC-Ortsclubs für alle, die sich mit ihrem BMX-Gefährt nicht nur austoben, sondern auch sportliche Lorbeeren erobern wollen, eigene Fahrrad-Trial- und BMX-Wettbewerbe. Bei diesen Rennen kann man ohne besondere Sport-Lizenz starten.

Beim Fahrrad-Trial, das mit speziellen BMX-ähnlichen Gelände-Rädern gefahren wird, kommt es allein auf Geschicklichkeit und Körperbeherrschung an. Bei den Wettbewerben geht es über Stock und Stein, aber auch vor Bächen und Steilhängen wird nicht Halt gemacht. Deswegen sind neben einem guten Bewegungs- und Gleichgewichtsgefühl auch eine Bomben-Kondition absolute Voraussetzung für diesen Sport.

Wesentlich rasanter als beim Trial geht es beim BMX-Sport zu. Wie vieles kommt auch dieser Sport aus Amerika, und so leitet sich auch die Abkürzung BMX aus dem Amerikanischen ab. "B" steht dabei für Bicycle (= Fahrrad) und "MX" kommt von Moto-Cross, wobei das "X" im Amerikanischen häufig für "crossing", also Kreuzung, steht. Gefahren wird auf einem 200 bis 350 Meter langen Geländekurs, der mit einfachen und doppelten Sprunghügeln (Double-Jump), Wellenschikanen und Steilwandkurven gespickt und möglichst schnell zu bewältigen ist.

Beide Sportarten sind nicht nur eine hervorragende Grundlage für einen möglichen späteren Einstieg in den Motorsport. Sie sind ebenfalls eine ideale Vorbereitung der Jugendlichen für den Straßenverkehr. Wer nämlich gelernt hat, in schwierigstem Gelände sein Fahrrad sicher zu beherrschen, wird auch im täglichen Verkehr nicht so leicht in eine gefährliche Situation kommen.

1. steirische Sparrallye

Jetzt ist es also soweit: Die Österreicher haben inzwischen auch einen "O.K." - sie können jetzt auch aus zwei mehr oder minder geeigneten Streckenstücken eine ganze Rallye zusammenbasteln. Allerdings - vornehm wie man da ist - muß sowas gleich international und mit Meisterschaftsprädikat sein.

Die Ausschreibung zur "Int. SPRINT RALLYE 1985" (noch nicht mal einen Namen hat das Ding) versprach 105 WP-Kilometer bei 312 km Gesamtlänge, wenig Trainingsaufwand und Abwicklung an einem Tag. Als Auslandsstarter versprach uns der Veranstalter außerdem Nenngeld und Hotel gratis. Also beschlossen wir - einerseits ohne große Erwartungen, andererseits aber auch ohne großes Risiko - diesen Wochenendausflug in Richtung Zeltweg zu wagen.

Axel und Sieglinde waren schon am Donnerstag vorausgefahren zum Training und zur Abnahme. - Als ich dann am Freitag Abend mit Udo und Ralf ankam, war die Stimmung nicht gerade oktoberfestlich: Die Strecke schilderten mir beide in dunkelsten Farben: Auf dem Österreichring eine Art Slalom etwa um den halben Ring herum; die zweite WP zunächst 6 km enger, aber guter und schneller Teer, dann 6 km extreme Naturstraße mit scharfkantigem Fels und riesigen Steinbrocken - ungeschützt am Abgrund entlang bergauf und wieder bergab zu einer Hochalm; dort Pause bis das ganze Feld oben ist und dann den ganzen Zauber in umgekehrter Richtung. Der Axel hatte überhaupt keine Meinung, wie man da ein Auto vernünftig drüberbringen soll. Zweiter Klotz am Bein waren (wie sollte es anders sein) die Technischen Kommissare: Da wollte wieder keiner glauben, daß der Escort RS 2000 ein Gruppe-B-Gerät ist (Erinnerungen an einen gewissen Herrn Segers bei der ersten Deutschlandrallye wurden in mir wach). Unsere endgültige Klassenzugehörigkeit wurde erst nach dem zweiten Fahrtabschnitt entschieden! (Bis dahin hatten wir uns aber die Klasse herausgesucht, die wir auch gewinnen konnten.)

Und dann kam der Samstag: Die Sonne schien, das Auto schnurrte, aller Pessimismus war vergessen. Und plötzlich wurden auch die Vorteile so einer Kompaktrallye deutlich. Gleich nach dem Start im Fahrerlager geht es durch eine Box zur ersten WP, der sogenannte Slalom erwies sich unter Kampfbedingungen doch als ganz anständige Teerprüfung mit allerhand Möglichkeiten Sekunden zu schinden oder herzuschenken. Obwohl wir beim ersten Durchgang (insgesamt standen uns sechs bevor) noch auf die Slicks verzichtet hatten - teils zum Eingewöhnen meinte der Axel, teils wegen der Morgenfeuchte, stand schon eine 14. Zeit zu Buche: um 10% langsamer als der Wiedner mit dem Quattro. Das ließ Freude und Vertrauen aufkommen. Übrigens die späteren Durchgänge mit Slicks fuhr der Axel auf ± 1 Sekunde genau gleich, und das jeweils so um den 7./8. Platz.

Eine kurze Transportstrecke um Zeltweg herum, vorbei an unserem fest installierten Servicepunkt führte zur eigentlichen Sache, der 13 km langen je drei Mal in beiden Richtungen zu absolvieren-

den WP "Salzstiegel". Wir hatten uns für Pirelli MS 35 entschieden (der anscheinend beste Kompromiß aus unseren Reifenbeständen). Auf dem anfänglichen Teer war das nicht ganz das Gelbe vom Ei, aber dann im groben Schotter war der Grip recht ordentlich. Zwei Mal 15. Zeit in beiden Richtungen ließ uns aufleben, zumal der Axel jetzt auch Freude am vorher so negierten Naturpfad gewann.

Dann wieder Reifenwechsel in Bester Laune - Zeit gab es genug. Daß im Reservereifen keine Luft war und daß alle Felgen satte Kampfspuren zeigten, tat unserer Euphorie keinen Abbruch. Wir schickten reinen Herzens die Sieglinde zum Reifen flicken und empfahlen dem Udo einen großen Hammer zum Ausrichten der Felgen.

Nach weiteren zwei Ringsequenzen (sehr entspannend für den Beifahrer, weil er nichts ansagen muß) ging es wieder diesen "Salzstiegel" hinauf - diesmal 8. Zeit. Allerdings war diesmal nicht der Reservereifen platt sondern der linke hintere. Wir dachten nichts Böses und wechselten in aller Ruhe; Zeit war ja genug, denn bis das ganze Feld oben war, dauerte es ohnehin über eine Stunde. Doch dann beim Hinunterfahren ereilte uns das Schicksal mit voller Wucht: Ausgerechnet auf den letzten Schottermetern der nächste Platte. Wir hatten nichts mehr zum Wechseln, also blieb garnichts anderes übrig, als die 6 km Teer auf der Felge zu beenden - und dann nochmals 6 km bis zum Service. Das war natürlich das Ende einer guten Platzierung. Wir verloren fast 2 Minuten.

Der Rest war dann nur noch Routine: ein Reifenwechsel pro Durchgang, Zeiten um den 7. Platz.

Der Zieleinlauf stimmte auf die Minute mit dem Zeitplan überein; die Siegerehrung mit geringer Verspätung und in heftigem Gedränge - statt um 20:00 Uhr um 20:30 - brachte unter dem Strich für uns den Klassensieg (reichlich dimensionierte Pokale), den 6. Platz in der Gruppe B und den 13. Platz im Gesamtklassement.

Wir waren mit Aufwand und Erfolg zufrieden und beschlossen (so früh am Abend) gleich heimzufahren. Allerdings hatte in der Hitze des Tages keiner daran gedacht, das Servicefahrzeug aufzutanken. Und nun mußten wir die ganze Region Knittelfeld vermessen, um noch eine offene Tankstelle zu finden - vergebens. Der Feuerwehrhauptmann von Judenburg war dann schließlich unsere Rettung: Im feuerroten Uralt-Steyer-Puch (mit Blaulicht!!!) rückte er aus, um 20 l Diesel zu requirieren.

Nun war aber die Rallyewelt endgültig heil. Wir erreichten um 3:00 Uhr früh München wieder. Und zwei Tage später kam von der Freiwilligen Feuerwehr Judenburg eine Quittung über 220 Schilling für 20 l Dieselkraftstoff.

Da soll einer sagen, die Österreicher können's nicht besser.

Reiner Conrad

Sportveranstaltungen ohne sportlichen Ehrgeiz, nur zum Vergnügen ...was es da so alles gibt!

Es sei noch einmal darauf hingewiesen: Nach welchen Spielregeln die genehmigungspflichtigen Veranstaltungen ablaufen müssen, ist genau festgelegt. Alle Unterlagen darüber erhalten die Ortsclubs über ihre Gau-Sportabteilung.

Für Veranstaltungen, die nicht sportgesetzlich reglementiert sind ("lizenzfreie Veranstaltungen"), gibt es dennoch gewisse Richtlinien, Vorschläge etc. Sie sind in einer Reihe von ADAC-Broschüren festgelegt. Eine Aufstellung der Broschüren folgt am Ende dieses Kapitels.

Und hier nun einige Beispiele aus der reichhaltigen Sportpraxis der ADAC-Ortsclubs im lizenzfreien Bereich:

Da demolierten zum Beispiel mit genau 2.420 Hammerschlägen Damen und Herren, Mitglieder eines ADAC-Rallye-Clubs, ein Automobil. Es war keine Anti-Auto-Demonstration. Es war der Höhepunkt einer Ortsclub-Orientierungsfahrt und ein Beispiel für die Möglichkeiten, auch sport- und genehmigungsfreie Automobil-Veranstaltungen attraktiv zu gestalten. Ein caritativer Faktor kam in diesem Falle noch hinzu: Jeder Hammerschlag kostete 50 Pfennige, der Reinerlös von immerhin DM 1.210 ging an den "Verein Lebenshilfe für das geistig behinderte Kind".

Gutes tun und zugleich noch seinen Spaß dran haben ist kein schlechtes Motto.

Viele Ortsclubs machen das gar nicht erst auf dem Umweg über eine Spendenaktion, sondern direkt: sie veranstalten Ausflugsfahrten zu schönen Nah-Zielen und laden die freien Plätze mit Altersheim- oder Waisenhausinsassen voll. Das Vergnügen ist allseits beträchtlich, dazu kommt noch die moralische Hochgestimmtheit, und überdies steht man anderntags in der Zeitung lobend erwähnt.

Worauf man noch achten sollte:

- Nicht in dicht aufgeschlossener Kolonne fahren! Entweder überhaupt in Abständen starten (was den Vorteil hat, daß am Ziel auch die Abfertigung zügiger erfolgen kann), oder doch zumindest weit auseinandergezogen fahren.

lizenzfrei, nicht
genehmigungspflichtig
- aber Spielregeln
sind trotzdem fest-
gelegt!

Ende einer Suchfahrt:
mutwillig ein Auto
demoliert

automobile Caritas:
Altenfahrt,
Waisenfahrt

Keine Kolonne -
sonst verärgert man
die andern

Wo man ärztliche
Betreuung haben
sollte

Heimatsfahrten:
die Ziele müssen
per Bilderliste
gefunden werden

Ausfahrten sind
auch im Stadtbereich
möglich

Die Fahrt mit
dem Auto - den Sport
zu Fuß!

- Das Rote Kreuz und - je nach Beteiligung - ein oder zwei Ärzte sollten mit von der Partie sein, wenn Altersheim-Insassen ausgefahren werden.

Für dergleichen Ausfahrten wird man übrigens unschwer einen prominenten Schirmherrn finden, der der Veranstaltung höheren Glanz vermittelt. So konnte zum Beispiel der Automobil- und Motorradclub Rhein-Lahn für seine Altersheim-Ausfahrten sogar Frau Wilhelmine Lübke als Ehrenpräsidentin gewinnen.

Heimatkunde durch die Windschutzscheibe

Touristische Ausfahrten machen besonders Spaß, wenn man dabei Aufgaben erfüllen und womöglich sogar einen Preis erringen kann. Die Möglichkeiten, hier stets neue Varianten zu finden, sich jedes Jahr etwas Neues einfallen zu lassen, sind schier unendlich. Am beliebtesten und verbreitetsten sind "Bildersuchfahrten".

Zum Beispiel in Form einer Schlösser- und Burgenfahrt: Im Verlauf von Wochen oder auch Monaten sind einige Dutzend Zielpunkte anzusteuern, von denen man als Wegweiser nur Fotos ohne alle Angaben in die Hand gedrückt bekommt. Je nach Anzahl und Entfernung der Ziele kann sich so eine Bildersuchfahrt auch auf einen einzigen Sonntag beschränken. Und natürlich müssen es nicht unbedingt Schlösser und Burgen sein. Es können ebensovot Schwimmbäder Kapellen oder Mühlen sein. Wo dergleichen in greifbarer Nähe liegt, kann man sogar ganz echte Bildersuchfahrten veranstalten, indem man Bilder in Museen und Galerien zum Ziel nimmt.

Solch eine Kunst-Rallye empfiehlt sich natürlich in erster Linie für Großstädte. Darüber hinaus gibt es in Städten noch viele andere interessante Blickpunkte zum Suchen und Ansteuern: Toreinfahrten, Türme, Bauernhäuser, Brunnen. Und vor allem kann man sich bei solcher Gelegenheit darüber freuen, wie erstaunlich leer und "autofreundlich" eine Großstadt gerade am Sonntag sein kann. Wir zitieren aus einem gereimten Fahrtprotokoll:

"Berlin hat über 100 Kirchen im Westen unserer Stadt allein. Wir wollen nur zu zwölfen pirschen, es soll der Start vom Frühling sein.

.....

Ein jeder hat das Ziel erreicht und macht ein froh' Gesicht. Das Spiel hat allerdings gezeigt: Du kennst Berlin noch lange nicht!"

Bildersuch- und Heimatsfahrten lassen sich nun auf's fröhlichste mit den verschiedensten Einlagen garnieren. So kann die Fahrt zum "Trimm-dich-Ausflug" umfunktioniert werden, wenn man als Ziele eine Anzahl von Sportstätten einsetzt. Als "Sportstätten" können dabei durchaus die Rathausstreppe

(auf der man eine Anzahl von Kniebeugen zu machen hat) oder ein bestimmtes Denkmal gelten (um das es dann möglichst viele Runden zu drehen gilt zu Fuß natürlich, und nicht mit dem Wagen!).

Man kann natürlich die Suchfahrt zum 1. April starten - mit dem Wettbewerbs-Ziel, möglichst viele Teilnehmer oder auch Unbeteiligte in den April schicken. Man kann die Bildersuchfahrten mit Fotowettbewerben kombinieren. Man kann die Sache besonders spannend machen, indem man die Teilnehmer erst unterwegs - durch schriftliche "Geheim-Order", an bestimmten Zielpunkten zugereicht - erfahren läßt, welche Aufgaben zu bewältigen sind. Und man kann sich dafür die verzacktesten Dinge ausdenken. Etwa: unterwegs mit Bordmitteln sowas ähnliches wie einen Kuchen fabrizieren - mit Hilfe einer durchs Fenster gereichten Zeitung durch Ausreißen und Aneinanderreihen von Schlagzeilen Verse zu dichten - unterwegs ein Pfund Kastanien sammeln, den Halsumfang einer Denkmalsfigur nachzumessen, die Fenster eines Rathauses zu zählen. Ein nordbayerischer ADAC-Ortsclub ließ übrigens bei solchen Raritäten-Fahrten am Ende bei Punktgleichheit das (höhere) Körpergewicht des Fahrers entscheiden. Und falls Damen mitfahren, könnte ja umgekehrt das geringere Taillenmaß die letzte Entscheidung treffen.

Übrigens: Es gibt auch reine Damen-Ortsclubs! Zum Beispiel den Hanse-Damen-Autosport-Club. Er hat die Maikäfer-Suchfahrt erfunden - bei der es nicht nur an verschiedenen Kontrollpunkten Schokolade-Maikäfer einzusammeln gilt, sondern auch kunsthistorisches Wissen examiniert wird.

Eine andere Idee hatte der Ortsclub Cham: Er würzte seine Bildersuchfahrten mit einer emsigen Sammel- und Tausch-Aktion von Max- und Moritz-Bildern; folgerichtig heißt das dann auch Max- und Moritz-Fahrt.

Hier noch eine besonders liebenswürdige Form des Heimat-Wettbewerbs, gepflegt vom Automobilclub Füssen:

Eine Suchfahrt zu den schönsten Burgruinen und Schlössern des Füssener Landes. An sechs Stellen warten in alter Tracht Ritter und Knappen und reichen jedem, der sie zu finden weiß, eine Rose. Sieger ist, wer als erster einem an besonders versteckter Stelle harrenden Dornröschen die sechs Rosen zu Füßen legen kann. Selbstverständlich heißt die Fahrt "Dornröschenfahrt".

Kriminaltango: diese Fahrt hat sich der Rad- und Motorsportclub Reutlingen ausgedacht. Es geht um Spuren, Geheimzettel und vieles andere mehr, das dem fleißigen Fernsehgucker nicht mehr fremd sein kann. Auch der Motorsportclub Nürnberg pflegte alljährlich ähnliche Spiele, wobei besonders hervorzuheben ist, daß auch die Polizei gern mitspielte - eine Sache, die man nur zur Nachahmung empfehlen kann.

... und gar die Raritäten-Fahrten

Viel Gaudi macht die Heimfahrten interessant

Auch das gibt's: "Nur für Damen"

Was ist eine Max- und Moritz-Fahrt?

Das Geheimnis der Dornröschen-Fahrt

Wenn's geht, sollte man die Polizei mitspielen lassen!

Aber auch mal mit dem Nachbarclub zusammenspielen.

Immer populärer: Motorradtreffen

Auch Ortsclubs können marschieren

Noch eine Möglichkeit: umsatteln aufs Fahrrad

Kontakt mit Nachbarclubs

Auch das gibt's. Fahrten, bei denen mehrere benachbarte Clubs gemeinsam starten. Das empfiehlt sich vor allem dann, wenn der einzelne Club klein ist, oder wenn für bestimmte Unternehmungen nicht genug Teilnehmer aufzutreiben sind. Dabei läßt sich neben der Einzel-Wertung auch noch ein Club-Sieger finden.

Eine Clubaktivität, die immer mehr Popularität gewinnt, sind Motorradtreffen. Teilnehmerzahlen um die 500 verzeichnet zum Beispiel der AMC Memmingen, wenn sich dort die Motorradfahrer treffen und sich - neben fachkundigen Gesprächen, versteht sich - mit Gaudifußballspiel, Nagelbrett, Fahrradturnier, Torwandschießen und Lagerfeuer verlustieren.

Ausfahrt zu Fuß

Automobilclubs, die ihre Ausflüge zu Fuß machen - gibt's denn sowas? Ja, das gibt's! Frühlingsmärsche veranstalten regelmäßig die ADAC-Gaue Südbayern (rund um den Starnberger See) mit Auswahl-Routen zwischen 20 und 60 Kilometer und Tausenden von begeisterten Mitmarschierern.

Daß dergleichen Ausflüge in kleinerem Rahmen auch bei Ortsclubs gut ankommen, zeigt die "Hacklstecka-Partie" des Ingolstädter Motorclubs alljährlich zum Kirchweihsonntag (nach der mittäglichen Kirchweihgans). Man begnügt sich hier mit bescheidenen neunzehn Kilometern, aber eine Urkunde wird den Teilnehmern auch zuteil.

Der Automobilclub Remscheid wiederum läßt seine Automobilisten aufs Fahrrad umsatteln und kreierte eine 45-km-Radtour, an deren Ende ein Picknick am offenen Kamin winkt.

Alles in allem veranstalten die ADAC-Ortsclubs jährlich fast 3.000 (Stand: 1984) solcher Ausfahrten.

Jetzt City-Turbo testen.



RENAULT

Renault 5 Alpine Turbo.

1.4 Liter-Motor, 79 kW (108 PS), Spitze 185 km/h.
Von 0 auf 100 km/h in 9,1 Sek. Kommen Sie zum Testen und gewinnen Sie einen von 6 Renault 5 Alpine Turbo Bundesweit. Beim Turbo-Festival vom 1. bis 31. März.

Renault Turbo-Lesung:
104.000,- mit Leasingrate bei DM 6.000,-
Auszahlung fiktiv (Überführung) 12 Monate
Leibzins und 20.000,- bei und einem
Befristeten Restwert von DM 12.000,-
Ein Angebot der Renault Credit Bank.
Jahres bei 0%.

h. Wanner
ORENALT-Vertretung
Limesstraße 106 · München-Neuubing
Telefon (089) 876926

Eigentlich war das ja schon immer, aber...

Unter dieser Überschrift könnte man einen Teil der Veranstalteraktivitäten von Scuderia München sehen, denn eigentlich ist die Mehrzahl der Scuderianer auf Orientierungs- und Rallyesport eingeschworen, aber nachdem die Genehmigungsschwierigkeiten enorm sind und der Drang zur Aktivität auch auf dem Veranstaltungssektor groß ist und war, wurde bereits 1968 der erste Scuderia-Slalom durchgeführt. Diese Veranstaltung wäre aus heutiger Sicht völlig undenkbar, denn es war Doppelstart möglich, zum anderen wurde nicht nach Hubraum sondern nach Fahrzeuglänge eingeteilt und auch der Parcours war zwangsläufig auf dem Trainingsgelände der Fahrschule Schanbeck in Unterhaching sehr eng. Als zusätzliche Schwierigkeit war auf Stellen der Strecke leichter Riesel und vor allem der Anfahr-Übungsberg, der auch miteinbezogen war, sorgte für Nervenkitzel. Diesen Slalom gewann damals unser Clubmitglied Horst Seidel, der mit seinem Mini Cooper trotz Zusatzpunkten wegen der geringen Außenmaße des Fahrzeugs von Gandlgruber und Thalmeir nicht geschlagen wurde.

Es folgten dann 1969 und 1970 die beiden sog. Profikauf-Slaloms auf dem heutigen Suma-Gelände, die beide "Sinnerl" auf NSU TTS im Gesamtklassement gewinnen konnte. Anfang 1971 war dann ein sog. Rallye-Slalom mit Asphalt- und Schotterpassagen in der Kiesgrube der Fa. Glück bei Fürstenried an der Reihe. Im gleichen Jahr wurde dann bei einem Slalom auf dem Siemensgelände in Solln erstmals eine Unterteilung der Fahrzeuge in serienmäßige und verbesserte vorgenommen, wobei man sagen kann, daß sich diese Einteilung dann schnell ausbreitete und durch die Übernahme in das ONS-Reglement bundesweit praktiziert wurde.

In den weiteren Jahren bis heute folgten Slaloms auf den noch nicht freigegebenen Autobahnabschnitten bei Oberschleißheim und Freimann, auf dem Flugplatz Oberschleißheim, bei Ikea und Tengelmann in Eching und in den letzten beiden Jahren auf dem ADAC-Übungsgelände in der Fröttmaninger Heide. Insgesamt konnte ich 21 genehmigungsfreie Slaloms in den Annalen finden, wobei ich durchaus zugestehe, daß es noch zwei oder drei mehr gewesen sein können.

Im Jahr 1972 betrat Scuderia München auch das Parkett bei den damals sog. genehmigungspflichtigen Slaloms. Der erste Slalom München wurde am 5. November 1972 auf dem Fiat-Gelände am Frankfurter Ring durchgeführt und war auf der einen Seite durchaus gut organisiert aber es gab doch Kritik aufgrund des engen Parcours. Vor allem die Rallye-Scuderianer, die zahlreich am Start waren, hatten enorme Probleme. Kurz hintereinander schieden sowohl Walter Smolej wie Ernst Appel und Jürgen Freisler wegen "Orientierungsschwierigkeiten" aus. Am 1. Mai 1973 wurde dann mit dem 1. Slalom München auf dem Salzburgring die Serie von insgesamt sieben Slaloms auf dieser Rennstrecke begonnen, wobei bereits 1973 ein Lauf zur Deutschen Slalommeisterschaft zur Austragung kam. Im darauffolgenden Jahr waren wir mit einem Slalom am 1. Mai in Salzburg und am 4. August in Oberschleißheim besonders aktiv, wobei beide Wettbewerbe von dem Fahrer Dunst aus Nürnberg auf BMW 2002 gewonnen wurden. 1975 und 76 wurden die ersten Mai-Slaloms in Oberschleißheim auf dem Flugplatz, 1977 dann auf dem Gelände des Flugplatzes Mühldorf-Mösling ausgetragen. Nach einem einmaligen Zwischenstopp auf der Autobahn bei Freimann kehrte der Slalom München wieder auf den Salzburgring zurück, wo er in den Jahren 1979, 80, 81 und 83 stattfand. Erst die Wettbewerbe von 1984 und 1985 fanden wieder in München, und zwar in der Fröttmaninger Heide, statt.

Bei den nichtgenehmigungspflichtigen Wettbewerben bin ich mir nicht ganz sicher, wieviele durchgeführt wurden, über die Zahl bei den sog. genehmigungspflichtigen bzw. bei den heutigen internationalen Slaloms kann man dagegen genau sagen, daß bisher 14 Wettbewerbe durchgeführt wurden und damit 1986 der 15. ADAC-Slalom München (wahrscheinlich auch im Großraum München) zur Durchführung kommt.

R. Thalmeir

INFORMATION

XXII. INT. ADAC-3-STÄDTE-RALLYE

18.-10. Oktober 1985

REINDL GRUPPEN-ZWEITER HINTER RÖHRL

In der Toyota-Corolla-Trophy gibt es einen neuen Namen: Nachdem Horst-Lars Müller schon längst als Trophy-Sieger feststent, ist wieder ein neues Talent entdeckt worden: Rudolf Reindl, 24 Jahre alt, Kraftfahrzeug-Mechaniker. Bislang war Rudolf Reindl sehr schnell in Sachen Starlet-Cup unterwegs. Hier belegt er derzeit Platz zwei und hat gute Chancen, den Cup zu gewinnen.

152 Teams gingen am Freitagmittag in Straubing auf die 860 km lange Strecke der 3-Städte-Rallye. Nach dem frühen Ausfall des Falkenberger Toyota-Händlers Oskar Hiendlmayer beherrschten Reindl/Brunner die Klasse. Sie fuhren die Corolla vom Kölner P+M-Team, dessen Lenkrad im Laufe der Saison von Horst-Lars Müller zum Trophy-Sieg bewegt wurde.

Bereits beim Re-Start ging Reindl als 45 der 122 verbliebenen Teilnehmer auf die 2. Etappe. Er kehrte als Nr. 24 im Gesamtklassement zurück und bewältigte die 23 Wertungsprüfungen (280 km) in 2:50:45 h. Schon 1:04 min. dahinter rangierten die Schifferstädter Siegfried Jäger/Hans Schwind, und auf Platz 3 landete der zweifache bayerische Rallyemeister Edmund Weigert mit Co-Pilot Peter Birkmann.

Favorit und derzeit Zweitplatzierte in der Trophy, die Stuttgarter Dieter Enders/Klaus Lind, fielen kurz vor Schluß mit einem Hinterachsschaden aus.

In der Gesamtwertung der Trophy hat sich zwar nichts geändert, aber dieser Lauf war einer der spannendsten der Saison. Und auch die Erfolgsliste kann sich sehen lassen: Platz eins bis vier in der Klasse; Platz zwei bis fünf in der Gruppe, wobei die Fahrer der Corolla-Trophy in ihrer Gruppe "nur" vom zweifachen Rallye-Weltmeister Walter Röhrl geschlagen wurden ...

20.10.1985
PR/js

1.	Reindl / Brunner	2:50:45 h
2.	Jäger / Schwind	2:51:49 h
3.	Weigert / Birkmann	2:55:33 h
4.	Riza / Gotthard	2:56:50 h
5.	Kunckel / Kossmeil	3:04:41 h
6.	Jung / Schuster	3:20:50 h

PUNKTESTAND

	FAHRER/BEIFÄHRER	ORT	PUNKTE
1.	B.: P+M TOYOTA TEAM KÖLN MÜLLER, Horst-Lars/HIEMER, Manfred	Riemering/München	272
2.	B.: WOLFF-AUTO-SPORT-KOBLENZ ENDERS, Dieter/LIND, Klaus	Laichingen/Aichtal	156
3.	B.: PROCAR TOYOTA MOTORSPORT WEIGERT, Edmund/BIRKMANN, Peter	Neuhaus/Lauf	147
4.	B.: FRITZINGER MOTORSPORT JÄGER, Siegfried/SCHWIND, Hans	Hanhofen/Schifferstadt	120
5.	B.: P+M TOYOTA TEAM KÖLN HEBSEN, Manfred/ROTHARD, Jens	Bitburg/Paderborn	88
6.	B.: TOYOTA HIENDLMAYER HIENDLMAYER, Oskar/BROCK, Harald	Falkenberg/Meinerzhagen	86
7.	B.: FRITZINGER MOTORSPORT STAIGER, Heinz/ROTTLER, Johann	Esslingen/Gutach	42
8.	B.: P+M TOYOTA TEAM KÖLN REINDL, Rudolf/BRUNNER, Hans	Neumarkt/Geisenhausen	38
9.	B.: P+M TOYOTA TEAM KÖLN SCHOLZ, Günter/ILSE, Alexander	München/Mitterfels	30
10.	B.: RALLYEGEMEINSCHAFT ULM MOLITOR, Wolfgang/HEMPFER-MOLITOR, Christine	München	26

Nächster Lauf : 4. AvD/STH-Hunsrück-Junior-Rallye, 22.-24.11.1985

GASTSTÄTTE

Florianseck

Gutbürgerliche, bayrische Küche.

WILDSPEZIALITÄTEN

GEPFLEGTE BIERE VOM FAß UND GUTE WEINE

Gepflegtes Gastzimmer

Schönes Nebenzimmer für Familienfeiern etc.

Vollautomatische Kegelbahnen

Pullacher Platz 6 (Greinerberg-Thalkirchnerstr.) Tel.: 723 7200

Rechtsfragen

Das Urteil

Doppelt zu schnell wie erlaubt ist grober Verstoß

Wer innerorts mit mindestens 100 km/h in eine Kurve einfährt, verstößt außergewöhnlich grob gegen die Verkehrsregeln. Nimmt ihm in dieser Situation ein wartepflichtiger Linksabbieger die Vorfahrt, muß er es sich nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (VI ZR 229/82; DAR 84/220) gefallen lassen, daß ihm zwei Drittel der Unfallschuld angerechnet werden. Zwar kam es dadurch zu dem Unfall, daß der Wartepflichtige annahm, die Ampel für den Querverkehr werde rechtzeitig auf Rot schalten, doch ist nach Ansicht des Gerichts Tempo 100 innerorts eine Verkehrssünde, die stärker als der Vorfahrt-Verstoß bestraft werden muß.

Versicherung will wahre Angaben

Autofahrer muß Alkohol angeben

Autofahrer dürfen ihrer Versicherung bei einem selbstverschuldeten Unfall nichts verschweigen. Der ADAC weist darauf hin, daß der Fragebogen einer Kaskoversicherung stets wahrheitsgemäß und vollständig beantwortet werden muß. Nach einem Urteil des OLG Nürnberg (AZ: 8 U 4268/83, R+S 1085, 83) braucht die Kaskoversicherung den Schaden nicht zu zahlen, wenn der Fahrer die Frage nach genossenem Alkohol falsch beantwortet. Er ist auch verpflichtet, Angaben über eine mögliche alkoholbedingte Beeinträchtigung zu machen, auch wenn danach nicht ausdrücklich gefragt ist.

Das Urteil:

Keine "Mahnung" vor dem Abschleppen

Ladezonen in den Städten, meist kenntlich gemacht durch das Schild "Eingeschränktes Halteverbot", werden häufig von Autofahrern als Parkfläche mißbraucht. Der ADAC weist darauf hin, daß derart widerrechtlich parkende Autos von der Polizei abgeschleppt werden können. Außer einem Verwarnungsgeld kostet dann dies den Autofahrer zusätzlich noch die Abschleppgebühren. In einem vom Oberverwaltungsgericht Bremen (OVG 1 BA 65, 84; DAR 85,127) entschiedenen Fall wurde darüber hinaus festgestellt, daß die Polizei den betroffenen Autofahrer nicht einmal warnen oder auffordern muß, das Auto wegzufahren, bevor der Abschleppwagen kommt.

WERDEN SIE MITGLIED BEI SCUDERIA MCHN.

Hiermit beantrage ich die Aufnahme in den
Motorsportclub Scuderia München eV. im
ADAC

Name ----- Vorname ----- Tel. -----

Str. ----- Plz. ----- Ort -----

Geb. ----- Dat. ----- ADAC Mitgl. Nr. -----

Mitgliedsbeitrag/Jahr: DM 60.-

Aufnahmegebühr: DM 30.-

Ort ----- Dat. ----- Unterschr. -----

LETZTER AUFRUF

PUNKTE ABGEBEN!
PUNKTE ABGEBEN!
PUNKTE ABGEBEN!

LETZTER AUFRUF