

SCUDERIA



MÜNCHEN
im ADAC e. V.

scuderia report



TOP SERVICE

TOP SERVICE
DRUCK —
COPIECENTER

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

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

Sport- moden Von



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

DEZEMBER 1972

Liebe Clubkameraden

und Freunde der Scuderia München, nach Rallye-Mädchen- und Rundstrecken-Titel jetzt im Dezember-Heft Slalom. Im Bildstreifen die zweimalige Bavaria-Wickenhäuser-Slalom-Cup-Gewinnerin Lisa Loibl, im großen Bild unser fleißigster Mitarbeiter G.W.S. auf dem Ex-Herrmann-, Ex-Scherer-Lancia. Wir wollten eigentlich ein Klassenphoto bringen, aber die Titelgeschichte dazu ist noch nicht fertig gewesen, ein schönes Wintersportphoto hätte dann zumindest der Jahreszeit entsprochen, doch dann wurde plötzlich "Slalom" hochaktuell, dann nämlich als die ONS mit Schreiben vom 23. 11. 1972 der Scuderia München mitteilte, daß ihr ADAC-SLALOM-MÜNCHEN 1973 mit dem Prädikat -O N S - Meisterschafts-Lauf- belegt wurde.

Damit dürfte diese Veranstaltung von allen vier angemeldeten genehmigungspflichtigen Wettbewerben planungs- und organisationsmäßig vorrangig sein.

Uns bleibt nur noch, der Rennleitung zu wünschen, daß es nach dem 1. Mai 1973 seitens der Teilnehmer und der Sportbehörden einmütig heißt: "Prädikat verdient".

Dies, wie auch ein gutes Gelingen der anderen Scuderia-Wettbewerbe, einen weiteren sportlichen Aufstieg des Clubs, wünschen ihm, zusammen mit dem Wunsch zu einer friedlichen Weihnacht, einem erfolgreichen neuen Jahr für alle, die uns mehr oder weniger oder garnicht mögen



TERMIN

KALENDER

was ist,

- 9.12. Meisterehrung ADAC Gau Südbayern (Bayerischer Hof)
- 15.12. Jahresschlußfeier Scuderia München (Sportscheck, Unterföhring) mit Ehrung der Sieger im Gaupokal für Orientierungsfahrten
- 16.12. Jahresschlußfeier PMC (Schwabingerbräu , ab 19.00 Uhr) mit Ehrung der Meister der befreundeten Werpokalrunde
- 17.12. Weihnachtsfeier, MSC-Süd, (Gaststätte Scharfes Eck)
- 18.12. Weihnachtsfeier , DTC, (Pschorr-Keller, Theresienhöhe)
- 7. 1. 73 Slalom , RGR-Rosenheim, (auf Kies, Dreck o.Eis je nach Witterung)
- 14. 1. 73 Eisslalom, SFG-Trostberg (nach Witterung)

Es ist ihm peinlich, oder: Der Sieg des Rennleiters !

Etwas verspätet starteten sie, Profis und Nichtprofis, der Rennleiter und seine Starter. Die Plätze wurden ausgelost und das Spiel konnte beginnen.

Für manche war es bitterer Ernst, für viele aber Spaß. Es wurde gemischt, gereizt, Karten gedrückt oder überreizt, es wurde die verkehrte As geschmiert. So mancher Spiellaie erntete böse Blicke von den Profis ob seiner Fehler. Nach Halbzeit standen die Favoriten fest, Höfner, Naumann, Bengesträte.

Die Plätze wurden wieder neu gelost und es ging in gehobener Stimmung weiter. Man spielte nicht mehr so konzentriert, die Köpfer verziehen den Laien, der Alkohol tat bereits seine Wirkung. Dem Rennleiter (er kannte ja die Strecke) war das Kartenglück besonders hold (s'Bladl hot'n darennt). Mit vier Spiel fünf Hand sechs Schneider sieben mal Kreuz, und das des öfteren, brachte ihm den verdienten Sieg und damit den ersten Preis, vor Höfner und Huber.

Alles in Allem war es ein vergnügter Abend, der Zustimmung fand und der Wiederholung bedürfte.

S. Naumann

PS.

Den Trostpreis, einen Nachtopf für den 16. und damit letzten Platz gewann Frau Scherer, dabei hat sie sich vier Tage vorher noch etwas Skat-Nachhilfeunterricht geben lassen. Ob's am Nachhilfelehrer lag, der fünfzehnte und damit vorletzter wurde?



was war,

Teilnahme und Erfolge der Scuderia Mitglieder

11.11.72 Münchner Kindl Fahrt

Smolej W./Wutz E.	BMW 2002 ti	Gold	KS/GS
Stark H./ (Rothfuß)	Alfa Romeo 1300 Gt	Gold	KS/3.G.
Appel E./Humpert KH	Opel Ascona 1900	Gold	4.K./6.G.
Wurmmanstätter A./ (Greger)	Peugeot	Gold	3.K./11.G.
(v.Knorring)/Keul H.	Opel Commodore	Gold	KS
Krisam /Stroppe G.	BMW 3,0 S	Silber	2.K.
Rieger /Biedermann)	BMW 1600 ti	Silber	7.K.
Naumann S./Schucan R.	Ford Escort	Silber	5.K.
Sedlmair / (Goldberg)	BMW 2002 ti	Bronce	14.K.
Nagel M./Freisler J.	Peugeot 504	Erinn.	15.K.
Kolb W./Sterr J.	Opel Ascona 16 SR	Erinn.	19.K.
Bengesträte J./Zbinden B.	BMW 1602	Erinn.	21.K.
Kaufhold J./Bender W.	Opel Ascona 16 SR	Erinn.	22.K.
Gerold / (Grand)	NSU 1200 TT	Erinn.	8.K.

2.12.72 ADAC-Rallye Waldkraiburg

Smolej W./Schucan R.	BMW 2002 ti	Gold	KS/GS
Schenk W./Wutz E.	Fiat 128 R	Gold	KS/4.G.
Kolb W./Sterr J.	Opel Ascona 16 SR	Gold	KS/5.G.
Appel E./Humpert KH	Opel Ascona 19 SR	Silber	2.K./6.G.
(Jescheln.) /Wurmmanst.A.	Peugeot 304	Gold	KS/7.G.
Dr.Krieglsteiner/Scholz	H.BMW 1600	Silber	2.Kl./10.G.
Krisam M./Fischer A.	BMW 3,0 S	Gold	1.Kl.
(v.Knorring)/Keul H.	Opel Commodore	Gold	1.Kl.
Naumann S./Naumann A.	Ford Escort	Silber	2.Kl.
Bengesträte J./Zbinden B.	BMW 1602	Silber	4.Kl.
Stark H./ (Rothfuß)	Alfa Romeo 1300 Gt	Bronce	5.Kl.
Thalmair R./Eilert B.	Opel Kadett B	Bronce	3.Kl.
Scherer R./Hirsch	Opel Kadett 19	Bronce	4.Kl.
Busch W./Fellinger Ch.	Opel Kadett 1100	Bronce	4.Kl.
Kollin N./ (Bezdek)	BMW 2002 ti	Bronce	4.Kl.
Sedlmair / (Goldberg)	BMW 2002 ti	Bronce	3.Kl.

3.12.72 Saison-Finale, Hockenheimring

Freisler J.	Peugeot 504J	3. Platz
Freisler J.	Formel V	11. Platz

25.11.72 Werpokalfahrt Scuderia Magra 3 Platz Mannschaft Scuderia München

Neues für 1973 .. Neues für 1973 .. Neues für 1973 .. Neues für 1973 ..

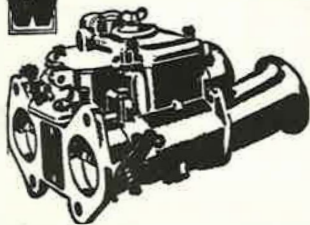
Zusätzliche Einzelwertung in der Münchner Pokalrunde 1973
Näheres im Report Januar 73

Neues für 1973 .. Neues für 1973 .. Neues für 1973 .. Neues für 1973..

HUBER TUNING



WEBER-VERGASER
Vertragswerkstätte



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

Siegfr. Huber

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

Scuderia - Report

8000 München 90, Deisenhofener Strasse 37

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

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

Die offiziellen Vertreter sind:

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

Clubabende:

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

AUSSCHREIBUNG 1. WINTER- SLALOM DES ACCT

F Ü R S I E
G E L E S E N

in Ausschreibungen,
zum Beispiel so wie
hier, für einen Winter-
slalom.

4.) Nennung

Nennungen sind am Start auf dem offiziellen
Nennungsformular am Fahrtleitungsauto abzugeben.

Nennschluß ist der 2. Dezember 1972 - 16.00 Uhr.
Das Nenngeld beträgt DM 12,--;
bei Mehrfachstart jeweils anschließend DM 7,--.
Das Nenngeld für Mannschaften beträgt
pro Mannschaft DM 20,--.

7.) Klasseneinteilung

Klasse 1 bis 850 ccm
Klasse 2 über 850 - 1100 ccm
Klasse 2 " 1150 - 1300 ccm
Klasse 4 " 1300 - 1600 ccm
Klasse 5 " 1600 - 2000 ccm
Klasse 6 " 2000 ccm

Falls mehr als 5 VW-Käfer starten, werden diese in eine
eigene Wertungsklasse gelegt, die dann Klasse 7 VW-
Käfer 1300 ccm lautet.

9.) Fahrzeugabnahme

Von 8.30 - 15.30 Uhr auf dem Parkplatz der Wendel-
steinseilbahn.

13.) Preise

Die Klassensieger und die ersten des Gesamtklassements
erhalten Preise bis zu 25 % der gestarteten Teilnehmer.

wurde, dürfen wir gar nicht bringen, da ist der mangelnde Durchblick ein-
fach zu blamabel.

Vor kurzem stand in einer Ausschreibung für eine Orientierungsfahrt,
die auch wieder einmal schön als Rallye getauft wurde, die Teilnehmer
mußten Warnkreuze dabei haben.

Diese Veranstaltung wurde kurzfristig von der Behörde abgesagt, viel-
leicht haben die Teilnehmer in der Woche vorher zuviele Warnkreuze von
Bahnübergängen abmontiert, denn wie hätten sie sonst zu den vom Ver-
anstalter gewünschten Kreuzen kommen sollen, wo sie doch nur Dreiecke
hatten.

I G O R

27. November 1972

An

Redaktion von
Scuderia-Report

8 München 90
Deisenhofenerstraße 37

Dieses Brief betrifft: "Igor, das Geburtstagskind".

Liebes Herr Redakteur,

Igor freut sich, daß Unterlagen von Redaktion von Report stimmen überein mit Unterlagen seinigen. Hat sich geschrieben tatsächlich Brief erstes an Report am 11.12.1971
Ist Igor aber nicht nur erfreut über Geburtstag einjähriges, sondern auch sehr, sehr traurig weil er nicht kann einladen Redaktion zu Geburtstagsfeier; kann auch nicht sagen: "Schickt Rechnung, wird von Igor bezahlt". Hat sich durch Spende an Report für Porto finanziell fast vollkommen verausgabt.

Muß auch deshalb zurückstellen Einladung für Frau Bullmann auf kommendes Monat. Sagt Igor aber vielen Dank an Report für Adresse und Nummer von Telefon. Hofft Igor, daß annimmt Frau Bullmann Einladung auch noch im Dezember und daß sie nicht wird verraten Rezept über "Russischen Salat speziellen" und wer ist Igor wirklich an Personen andere. Wäre schade wenn Igor nicht mehr könnte schreiben an Report.

Zu Geburtstagsfeier seiner, würde Igor nie gehen zu "Romanoff". Ist "Romanoff" nicht geeignet für Leute sozialistische, sondern nur für Personen wo sind Kapitalisten. Igor ist aber noch immer armes Emigrant und nicht Kapitalist.

Gratuliert Igor "Co Wutz" und "Driver Smolej" zu Gesamtsieg zweimaliges bei Chiemgau-Rallye und Münchner-Kindl-Fahrt. Hofft Igor nur, daß "Driver Smolej" nicht wird zu siegesbewußt und ist in Zeit absehbarer einmal "zu schnöö" und macht kleines, mittleres oder grosses Rausschmiss.

Gratuliert Igor auch ehemaligem 2. Vorsitzenden von Scuderia, "Freund Schuster" zu Gesamtsieg auf Volvo in Herrsching. Hat sich anscheinend nicht besonders geklappt mit "Rallye-Sport großes auf Porsche", weil Günther jetzt "geht auf die Dörfer" zum Rallye-Fahren.

Gratulation an Freund Gerber für Erfolg in Dachau (hoffentlich stimmt hier Information von Igor) ist Igor leider nicht möglich, da nach Ausritt "Trick 17" (Hauptsache Kontrollkarte am Ziel, egal wie) zu durchschaubar. Hilft vielleicht nächstes Mal bei Situation gleicher "Trick 18".

Gratulation an "Fonse" Krug, für Erfolg bei 3-Städte-Rallye "München-Wien-Budapest" auch nicht möglich, da Zeiten mit Porsche 150 PS mehr als katastrophal schlecht.

Wird Igor in nächstes Brief übrigens verraten Rezept einfaches zu Thema "Wer ist Igor?".

Es grüßt herzlich

I G O R

Schon gehört?

1973 Motorsport im ADAC Gau Südbayern

Bisher wurden als Wagen-Veranstaltungen angemeldet:

11. 3.	ACM Rallye	AC-München
24./ 25. 3.	Int. ADAC-Rundstreckenrennen auf dem Salzburgring	Scuderia München
7./ 8. 4.	RIOC-Rallye	RIOC Regensburg (DM)
28. 4.	Rallye -Petit (200 km)	AC-Bavaria
1. 5.	ADAC-Slalom München	Scuderia München (DM)
5./ 6. 5.	1. ADAC-Inntal-Rallye	RGR-Rosenheim
11./ 12. 5.	Int. ADAC-Wallbergrennen	ADAC-Gau Südbayern
12./ 13. 5.	ADAC-Rallye München	Scuderia München
12./ 13. 5. ??	ADAC-Schwaben-Rallye	AC Göggingen
19./ 20. 5.	Int. ADAC-Bavaria-Rennen auf dem Salzburgring	AC-Bavaria (O)
26./ 27. 5.	Int. ADAC-Nibelungen-Bergrennen	MSC Passau
2./ 3. 6.	Int. ADAC-Flugplatzrennen	MSC Kaufbeuren
22./ 24. 6.	Int. ADAC-Ries-Rallye	RAMC Nördlingen
18./ 19. 8.	Int. ADAC-Augusta-Bergrennen	DASCA Augsburg
25./ 26. 8.	Int. ADAC-Ratisbona-Bergrennen	MSC Kelheim
2. 9.	ADAC-Autoslalom Südbayern	MC Waldkraiburg
15./ 16. 9.	Int. ADAC-Bergrennen Griesbach	MSC Simbach
21./ 23. 9.	Int. ADAC-Rallye Bavaria	AC-Bavaria
22./ 23. 9.	ADAC-Bergrennen Samerberg	MSC Rosenheim
29./ 30. 9.	ADAC-Flugplatzrennen	MC Augsburg
29./ 30. 9.	Int. ADAC-Auerbergrennen	Renngem. Auerberg
6./ 7.10.	Int. ADAC-Bergpreis Oberallgäu	MSG Oberstaufen
13./ 14.10.	Int. ADAC-Flughafenrennen München-Neubiberg	AC Dachau
28.10.	ACB-Slalom	AC-Bavaria
3./ 4.11.	4. ADAC-Babonen-Rallye	MSC Abensberg
10./ 11.11.	ADAC-Münchner Kindlfahrt (200 km)	Scuderia München
1.12.	ADAC-Rallye Waldkraiburg (200 km)	MSC Waldkraiburg

DM = Deutscher Meisterschaftslauf

O = ONS Pokallauf

Nachtrag:

Ferner ist mit der Anmeldung von noch mindestens 5 sogenannten Kurz-Rallies zu rechnen.

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



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

Ampfingstrasse 35 Tel. 40 3134 und Humboldtstrasse 30 Tel. 65 3684



Kurt Abtmayr

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



Betreuer motorsportlicher BMW-Fahrzeuge

Vielleicht haben Sie sich schon mal gefragt:

was kostet eigentlich eine KURZ-RALLYE

wir haben Ihnen in einem der letzten Reports versprochen, daß wir Veranstaltungen um des Sportes willen und nicht für den Vereinskassier machen. Wir haben Ihnen zugesagt, die Kostenrechnung zu veröffentlichen und bei einem Überschuss von mehr als DM 5.-- je Starter, Geld an die Teilnehmer zurückzuzahlen. Bei unter fünf Mark wäre der Aufwand für eine solche Aktion zu groß.

So und nun rechnen wir ab:

ONS-Genehmigung	DM 166.50	Einnahmen:	
behördliche Erlaubnis	30.--	67 Starter à DM 40.--	DM 2.680.--
Versicherung	131.30	anteilige Werbung in	
ONS-Anzeige	99.90	Ausschreibung	646.--
Druck der Ausschreibung	200.45	Rückvergütung	166.50
Versandtaschen	14.30		
Porti für Versand Ausschr.	160.--		
Nennbestätigungen	5.--		
Versand der Nennbestätigungen	28.--		
Druck der Teilnehmerliste	56.60		
Leihgebühr Uhren ADAC	165.--		
Spesen Uhren Longines	ca. 80.--		
Spesen techn. Kommissar	ca. 80.--		
Druck Bordkarten	36.96		
Druck Fahrtunterlagen	245.31		
Anfert. allgem. Fahrplanweisung	5.--		
Kartenmaterial	41.--		
Taschen f. Fahrtunterlagen	14.--		
Ehrenpreise Blech	1230.--		
Ehrenpreise Zinn	176.--		
Druck Ergebnisliste	132.50		
Versandtaschen f. Ergebn.L.	7.--		
Porti f. Ergebnislisten	75.--		
Überschuss	312.68		
	DM 3.492,50		DM 3.492,50

Das wär's gewesen. Also unter DM 5.-- je Starter aber zugleich auch der Beweis, daß man für DM 40.-- Nenngeld eine Kurz-Rallye machen kann, wenn man nicht auf Beutelschneiderei aus ist. Dabei braucht man an dem worauf es ankommt nicht einmal zu sparen.

Aus dem Überschuss gehen noch einige kleine Spesen ab für Korrespondenz mit Behörden, ONS etc., aber viel macht es nicht mehr aus.

Die Vorstandschaft der Scuderia München hat beschlossen, aus dem Ertrag der ADAC-MÜNCHENER-KINDL-FAHRT 1972 DM 250.-- dem DSK (Deutscher Sportfahrer-Kreis) zu Gunsten "Aktion Rettungswagen" zu überweisen.

Der Rest von DM 62.68 bleibt dann einer notleidenden Institution, der Scuderia München.

BRIEFE AN DIE REDAKTION

Hans Neubauer
Kaufering-Ost
Hs. Nr. 166
Tel. 08191 / 7396

14.11.1972

An die Scuderia München e. V. im ADAC, 8 München 80, Ampfingstr. 35

Liebe Scuderianer,

Ich bin zwar kein Igor, komme leider auch nicht aus einem so erfolgreichen Club wie Scuderia oder MSC Trostberg, ja, bin noch nicht einmal Lizenz-Co! Ich hoffe aber, mit angesetztem Grünsplan am Ausweis und mit nicht nur positiven Fahrleiter-Erfahrungen bezüglich ONS-Rallyesport schriftlich auch meine Stimme erheben zu dürfen - noch dazu unter der Voraussetzung daß ich es in angenehmer Erinnerung, ohne Wut und ohne bitteren Nachgeschmack tun kann.

Was Ihr in Eurem letzten Report den Trostbergern zugestanden habt, das ist Euch in gleichem Maße gelungen, nämlich Euch Freunde und uns Freude zu machen. Es war ein echter Spaß, bei Eurer "Münchner Kindl Fahrt" mitzuhetzen, Spaß in mehrfacher Hinsicht: Die Orientierungs-Anforderungen, die Sollzeiten, die Wegebeschaffenheiten, die Organisation, die Streckenauswahl, die Anzahl der OEs und die ganze übrige Atmosphäre, es paßte einfach wieder mal

Zunächst wird es außer mir noch so manchen anderen gefreut haben, daß gerade Ihr Scuderianer trotz des FFB-Disasters, das wir mit dem damals wirklich bedauernswerten Raimund bei der Rallye München 72 erleben mußten, soviel Idealismus und Mut (vielleicht auch Trotz !) aufgebracht habt, noch im gleichen Jahr eine weitere ONS-Rallye - wenn auch in diesem gelungenen Verschnitt-Format - zu veranstalten. Der Testzweck heiligte in diesem Fall die Länge..... !

Es war auch zu erahnen, daß der Start zum scharfen Teil diesmal nicht in München selbst stattfinden würde. Aber was stört's ? Uns hat es nichts ausgemacht, erst mal mehr oder weniger "a.d.W." auf der BAB nach Oberthann zu fahren. Dafür habt Ihr uns von da oben ab "Echtes" geboten.

Waren diejenigen, die glauben, daß zum Rallyesport auch "noch" Orientierung gehört, in Trostberg schon nicht vernachlässigt worden, so muß man Euch bestätigen, daß Ihr es verstanden habt, die Konzentration der Co's genauso 100%ig zu beanspruchen. Wie schön war doch dieses abseits stehende Gewichtsbeschränkungsschild auf der OE 1, das zunächst mal viele - auch mich - weiter-schießen ließ, weil sie an einen heutzutage leider zu oft üblichen, gesperrten Waldweg glaubten. Ein Hoch übrigens dem Waldbesitzer, der seine Wege nicht generell für alle Autos sperrt !

Bei der OE 6 und OE 7 habt Ihr uns - was ja auch mal dazugehört - in Loam und Baaz eingewiesen; warum nicht ? Schöner wäre es allerdings gewesen, wenn man die Fahrunterlagen ein bißchen früher bekommen hätte; man hätte dann die Chance gehabt, die OEs ohne Zeitnot in die just erworbenen Topos einzutragen.

Ansonsten: o.k. (wenn diesmal auch ohne Klemenz !) Eure Funktionier hatten wieder das bei Euch schon zur Gewohnheit gewordene Format (selbst wenn mich der Scholz Hannes geärgert hat !). Auch die Fahrtunterlagen waren wieder einmal klar: Man wußte was uns zur Aufgabe gemacht wurde ! Wenn das nur langsam auch andere Clubs lernen würden, denen der Gau Südbayern in so großzügiger Weise (ohne Vorleistungen !) Gaupokal-Läufe übertragen hat. Ihr habt wieder einmal bewiesen, daß echte Raffinesse auf der Strecke doch schöner ist als Denksportaufgaben, die - schlecht gestellt - während der Fahrt zu lösen sind.

Wir hoffen, daß Ihr mit dieser Veranstaltung auf Eure Kosten gekommen seid, damit dieser positiv verlaufene Test mehr Clubs zur Nachahmung dieser Kurz-ONS-Rallyes veranlassen möge. Auch hoffen wir, daß Euch diesmal, so wie es den Anschein hatte, die Polizei etwas gewogener war als im Mai 72. Wir wünschen Euch, daß Ihr weiterhin von Beamten-Willkür und vom Geltungsbedürfnis subalternen ADAC-Funktionäre verschont bleibt. Euer diesmaliger Fahrleiter konnte das Zitat aus dem FFB-Tagblatt diesmal wahrlich Lügen strafen ! Es muß doch auch weiterhin möglich sein, Rallyes auszurichten, die aus etwas anderem bestehen, als aus zehn Runden Nordschleife Nürburgring und fünf Runden Hockenheim-Ring, dazwischen freie Streckenwahl mit 35 km/Std. (und sonst nix !)

Ehrlich, uns hats bei Euch wieder mal gefallen und es wäre schön, möglichst bald wieder so eine Veranstaltung bei Euch mitfahren zu können. Die Wohlgesonnenheit der Regierung und der Einfallsreichtum Eurer "Pfadfinder" mache es möglich !

Bis bald !

Euer
Nepomuk

(aber nicht aus der RGR-Rundschau !)

(Anm.d.Redaktion, aus drucktechnischen Gründen abschriftliche Wiedergabe)

Zeugen gesucht,

für einen versicherungstechnischen Fall ist es sehr wichtig, die Stelle zu lokalisieren, an der Eugen Hesse auf Opel-Kadettcaravan bei der Olympia-Rallye rausgeflogen ist. Wer kann bezeugen, dass Eugen Hesse am Hese-Berg (also Rallye-Normalstösse) ausflog und dass dort widrige Witterungsverhältnisse herrschten.

Sehr wichtig, bitte melden Sie sich an

Eugen Hesse, 8000) München 2, Augsburgstr. 19, Tel. 0811/266690

wichtig - heute im Interesse eines anderen - morgen in Ihrem Interesse

Scuderia-Report will helfen - Scuderia-Report will helfen - Scuderia - R



Am 2. Dezember rasselte um 4 Uhr morgens (!) der Wecker. Geistig völlig verwirrt schlüpfte ich aus dem warmen Bett und bereitete mir zähneknirschend meinen Kaffee. Dann packte ich meinen Sturzhelm und den restlichen Kram, den man bei einer Rallye so braucht und brach auf. Als ich dann am Start ankam, war es immer noch stockfinster. Ein paar mitleidende Rallyekollegen fahndeten zusammen mit mir nach einem geöffneten Café - ohne Erfolg... So begann für uns nicht die RAC oder die Monte, sondern die 200km-

1. ADAC-Rallye Waldkraiburg 12. Rund um Waldkraiburg 1972

So gingen dann, als es endlich einigermaßen hell war, 50 Teams auf die Strecke, sauberlich getrennt nach Lizenz- und Ausweisfahrern. Einige wunderten sich darüber, daß sie gesetzt waren, aber sie müssen doch wohl in letzter Zeit irgendwo einen Erfolg gehabt haben (zumindestens nach den Akten des Veranstalters).

Aus den Innauen stieg der Nebel empor, als einige Wildenten verschreckt das Weiße suchten. Das Rallyefeld, voran Meister Rausch, strebte der ersten Spezialtappe zu. Sinnigerweise hatte der Veranstalter den meisten seiner Etappen recht treffende Namen gegeben. Die erste hieß Bielestein-Etappe und war dann auch so ähnlich - nur ein bißchen kürzer, die Wege ein bißchen schlechter und ein bißchen anders...

Auf dieser Etappe standen dann die Ersten voll auf dem Schlauch. Am Start zogen sie den Trip-master, was der Fahrleiter eigentlich nicht vorgesehen hatte. Der Erfolg: sie schossen alle an der ersten Abzweigung vorbei. Selbstverständlich ist dem Verantwortlichen keine Schuld zuzusprechen; er wollte nur Fehler vermeiden, die durch falsches Aufstellen der Posten entstehen hätten können.

Die Herzen der Scuderianer lachten laut auf, als sie lasen, daß sie bei der SE 3 eine "Münchener-Kindl-Nachlese" erwartete. Um so enttäuscht waren sie dann, als der Schlamm und die Gräben neben der Straße noch um ein Wesentliches tiefer waren als beim Vorbild.

Nachdem diese Klippe glücklich umschifft war, erwartete uns auf der SE 4 die totale Verwirrung. Es fing mit der SK an, die zwei Symbole zu früh stand. Aber da sie nun mal auf der Strecke stand, und offensichtlich zur Veranstaltung gehörte, stempelten wir halt. Dafür suchten wir das Ziel der SE und die dazugehörige DK vergebens. Dem Vernehmen nach standen sie in einer nahegelegenen Kiesgrube. Auf jener Etappe überschritten sich zwei sportliche Veranstaltungen: Treibjagd und Motorsport. Sieger blieb der Motorsport, obwohl OK jedem einreden wollte, daß er in seinem Auto einen Einschuß habe. Diese Bemerkung erscheint hauntsächlich deshalb unglauwürdig, da aus dem Waldmannskalender eindeutig hervorgeht, daß OK's (= old karnikels) zur Zeit Schonzeit haben. Dem Veranstalter kann man nur empfehlen, diese Etappe posthum "Jägermeister-Etappe" zu benennen; vielleicht kann er von einer bekannten Firma nachträglich noch einige Münzen loseisen.

Ein Schmankerl besonderer Art bot die "Di-Castrozza-Etappe". Hier wurde uns der Mund wässrig gemacht, auch das Original einmal zu fahren. Summarisch kann man nur sagen: "Molto bene."



Auf der Suche nach
der DK4

Ergebnisse und SE-Zeiten der Clubmitglieder bei der 1. ADAC-Rallye Waldkraiburg am 2. Dezember 1972

Team	SE1	SE2	SE3	SE5	SE6	SE7	SE8	SE9	SE10	SE11	SE12	SE13	SE14	SE16	Ges.p.	Kl./Gs.platz
Smole/J. Schuchan	102	115	190	170	135	195	35	27	132	18	299	26	33	85	1642	1./1.
Krisam/Fischer	216	136	278	204	164	205	47	46	163	24	347	29	48	96	2003	1./24.
Kriegelsteiner/Scholz	201	129	202	191	147	183	50	35	195	23	329	41	45	96	1867	2./10.
Stark/Polthnar	218	123	228	178	316	181	52	36	166	28	334	42	50	101	2053	5./29.
Thalmair/Filert	211	139	271	181	140	413	54	37	170	31	351	50	51	108	2207	3./18.
Scherer/Hirsch	200	121	202	179	140	354	53	31	142	26	315	40	43	96	1942	4./16.
Amel/Humpert	221	120	190	179	143	185	45	37	173	26	320	32	49	99	1614	2./6.
Rusch/Fellner	214	138	211	183	152	192	56	43	165	36	346	50	56	124	1966	4./20.
Schenk/Wutz	188	127	190	170	144	192	47	33	150	24	305	40	44	104	1753	1./4.
Renfeste/Zeiden	210	165	217	201	151	194	56	50	161	31	349	52	52	115	2004	4./25.
Kollin/Fezdek	219	138	208	183	152	209	44	40	157	23	328	32	44	95	1872	4./11.
v. Knorring/Keul	258	144	240	184	155	201	39	40	160	25	350	41	49	102	2768	1./41.
Sedlmair/Gerber	206	126	211	191	162	196	42	35	183	23	346	39	47	104	1911	3./13.
Jeschelner/Wurmannst.	223	138	194	174	137	183	47	38	169	26	333	46	47	103	1856	1./1.
Kolb/Sterr	197	121	190	171	133	179	45	35	150	24	334	41	47	102	1769	1./5.
Naumann/Naumann	221	140	214	188	141	192	59	40	169	33	409	78	65	108	2057	2./30.

Kurz darauf, bei der nächsten Etappe, wurden wir von Italien nach In-land versetzt. Die "RAC-Spezial" führte auf engen, kurvenreichen Waldwegen den Berg hinauf. Unter den Schnellen war hier einer besonders stark. Zwei junge, lebensfrohe Fichten beendeten früh ihre Laufbahn, als ein silberner Alfa mit blauen Streifen statt einer Rechtskurve geradeaus fuhr. An der nächsten ZK frohlockten die Klassenkonkurrenten zu früh. Zwar leicht lädiert, aber ansonsten noch recht gut erhalten, setzte der Michi seine schnelle Fahrt fort.



Kurz vor Ende der SE 7 war im Gebetbuch ein Zeichen, das von vielen Teilnehmern mißverstanden wurde. Statt geradeaus fuhren sie rechts durch einen Bauernhof. Bei dem anschließenden Wendemanöver blieb OK bis zur Achse im Baatz stecken. Zu seinem Glück halfen ihm mehrere Teams, sein Auto wieder flott zu machen. Den Helfern blieb der Trost, eine gute Tat vollbracht zu haben.

Wer meinte, bei Orientierungsschwierigkeiten mit dem Gebetbuch auf die vom Veranstalter ausgegebene Topokopie zurückgreifen zu können, wurde schwer enttäuscht. Eine Verkleinerung der Karte 1:50.000 auf einen undefinierbaren Maßstab (ca. 1:223.000) bot dem Beifahrer keine Chance. Wenn man schon aus Sparsamkeitsgründen keine 50.000er-Original-Kopien machen möchte, dann empfehlen wir wärmstens die Karten des Landesvermessungsamtes in den Maßstäben 1:100.000 und 1:200.000. Das Bild dieser Karten ist in den verwendeten Maßstäben klarer als irgendwelche Verkleinerungen.

Als dann um 18 Uhr schließlich der Aushang erfolgte, herrschte bei der Scuderia wieder eitel Freude. Driver Smolej hatte erneut alle Konkurrenten verblasen. Langsam haben wir den Eindruck, daß es für ihn zwar Konkurrenz gibt, aber keine Gegner mehr gibt. Auch der Rest der mit 16 Fahrzeugen angetretenen Scuderia konnte zufrieden sein. 6 Teams unter den ersten zehn, Gesamtsieg und 6 Klassensiege sind schließlich beachtenswert. Interessant ist auch noch, daß die Klassensieger bei den Ausweissfahrern meistens besser platziert waren, als die in den Lizenzklassen. Vielleicht wäre es doch zweckmäßig, Ausweis- und Lizenzfahrer in der gleichen Klasse starten zu lassen.



B. G. L. T.

Lieber Scuderia Report-Leser!

Der Bericht über die Münchner Kindl-Fahrt sollte über 3 Seiten mit eurer aller Stories, Erlebnissen und sonstigen Ausflügen in Schlamm, Botanik usw. geschildert werden. Leider wurde er, wie Report 11/72: spaßhalber angekündigt, zensiert.

Diese kurze Mitteilung konnte GWS unzensiert machen. Die Ergebnisse sind ein paar Seiten vorher zu lesen.

Finnisches Wochenende

Da sich inzwischen die internen Anmeldungen bei GWS häuften, müssen wir leider unseren besten Fahrer hier im Report bitten, sich doch neben Herrn Günther als Instruktor zur Verfügung zu stellen bei unserem kombinierten Schi-/Fahrertraining. Die Anmeldung und Bezahlung des Nenngeldes sind bitte am 2. Clubabend an GWS zu richten. Der Termin für diesen Finnischen Cocktail ist am 5., 6., 7. oder 12., 13., 14. Januar 1973. Das Hotel, in dem wir absteigen wollen, ist euch allen durch die Frühstückspause (Rallye Bavaria 72) bekannt. Es ist also nicht schwer zu erraten, wo wir unsere Spike-losen Fahrten unternehmen werden.



Wickenhäuser

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



Zusammenfassung unserer Sportbetreuung

Als wir im Frühjahr 1971 bei genehmigungsfreien Veranstaltungen mit unserem Service-Wagen am Start erschienen, wurden wir von den, auch bei diesen Veranstaltungen startenden Lizenzfahrern belächelt. Als aber dann der Service-Wagen auch auf der Strecke war und die Service-Leute dann auch noch geholfen hatten - und nicht nur den OPEL Fahrzeugen - da schmolz langsam das Eis und man glaubte uns, daß wir allen Motorsportlern im bayerischen Raum helfen wollten.

Daß wir hierbei unsere Werbetrömmel gerührt haben, sollte man uns nicht verübeln, wenn man überlegt, daß zwar die Service-Leute Idealisten sind, verständlicherweise aber auch bezahlt werden müssen, ist schon das Fertigmachen des Service-Wagens mit Unkosten verbunden; dazu ist aber auch noch das Risiko der Service-Leute zu berücksichtigen, dann geht dies eben nur mit einem Gegengeschäft - also Werbung. Auch sollten die Sportfahrer nicht vergessen, daß es Mitmenschen gibt, die es der Firma Wickenhäuser verübeln, daß sie den Motorsport unterstützt, also in den Augen der Laien die Raser und wilden Fahrer fördert. Bei zahlreichen Gesprächen haben wir versucht, diese negative Einstellung zum Motorsport in eine positive zu wandeln. Aber nicht jeder Anti-Motorsportler gibt seine Meinung kund, um evtl. dann belehrt zu werden. Wir hatten uns 1972 ein Ziel gesetzt und erreicht. Es konnten namhafte Veranstaltungen wie die Rallye Monte Carlo, Olympia Rallye, Rallye Bavaria und viele Rallyes, die zur Gaumeisterschaft gehören, betreut werden. Zahlreiche Dankesbriefe und offene Bekundigungen zu den Leistungen unseres Services lassen uns den Willen verstärken, in dieser Hinsicht weiterzumachen. Über die für das Jahr 1973 geplanten Service-Einsätze zu Rallyes, Berg- und Rundstreckenrennen werden wir Sie in den weiteren Ausgaben dieser und anderer Zeitschriften unterrichten. Auch die besondere Kulanzleistung unserer Tuning-Abteilung möchten wir Ihnen nochmals anbieten: Alle bei uns gekauften und zur regelmäßigen Wartung gebrachten Fahrzeuge werden zu jeder Veranstaltung, an der das Fahrzeug teilnimmt, gecheckt und gereinigt, kleinere Reparaturen kostenfrei durchgeführt. Weitere Vergünstigungen werden wir Ihnen in den nächsten Ausgaben mitteilen. Sollten Sie vorher weitere Fragen haben wird unser Kfz.-Meister und Leiter der Tuning-Abteilung H a n s v. K n o r r i n g, Kfz.-Meister und Sachbearbeiter der Motorsportabteilung O t t o S c h m i d gerne bereit sein, Sie zu beraten. Bei spezial Tuning-Ersatzteilen und ihren Preisen fragen Sie bitte unseren Leiter des Ersatzteillagers H. B r e m b s.

Für 1972 hatten wir drei Pokale ausgeschrieben: Bavaria-Wickenhäuser-Cup, Bavaria-Wickenhäuser-Slalom-Cup, Wickenhäuser-Sportpokal, 60 Jubiläums-Pokal für Münchner-Kindl-Fahrt und 60 Jubiläums-Pokal für Slalom Scuderia. Der Bavaria-Wickenhäuser-Cup wurde mit dem freien Nenngeld der Rallye Bavaria 73 dotiert. Den Bavaria-Wickenhäuser-Slalom-Cup konnten wir mit dem freien Nenngeld des genehmigungspflichtigen Goldslalom des ACB 73 auszeichnen. Für den Wickenhäuser Pokal bat uns der Gewinner die Freistellung eines Rennfahrzeuges auf das Jahr 73 zu verlegen.

Allen Gewinnern unserer Pokale, einschließlich dem 2. Gewinner - mit nur zwei Punkten Unterschied - wünschen wir weiterhin viel Erfolg. Unseren Kunden und darüberhinaus allen Motorsportlern wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und für das Jahr 1973 viele motorsportliche Erfolge.



Wickenhäuser

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



'englische Woche'

" aus Amberg "

Je nach Gemütslage werden um diese Jahreszeit teils wehmütige Rückblicke (meist auf noch heiles Blech), teils mehr oder auch weniger optimistische Ausblicke auf das kommende Jahr angestellt. Verzeihen Sie bitte dem Chronisten, wenn auch er an dieser Unsitte festhält !

Anlaß für die folgenden Gedanken waren drei kleine Geschichten aus England, die mit dem Motorsport an sich wenig bis gar nichts zu tun haben:

Story 1: Auf einer Ausstellung in einem der vielen Londoner Parks zeigte ein Team der Royal Navy haarsträubende Akrobatik auf dicken 650 ccm Triumph-Maschinen (so mit durch die Luft fliegenden Motorrädern usw.) Die ganze Show noch dazu auf nasser Wiese Auf die Frage an den Chef, ob nicht ab und zu einer der wilden Truppe Blech und Knochen verbiege, meinte der Major trocken: " Kommt schon mal vor, aber schließlich macht da jeder aus Spaß mit."

Story 2: Gleich daneben hatten die Fallschirmjäger ihren Trainings-Sprungturm aufgebaut und ließen jeden, der Lust hatte, herunterhupfen - wer sich dann anstellte, verstauchte sich eben seine Haxerl, aber schließlich war er ja freiwillig hinuntergehupft.

Story 3: Als sich der Schreiber auf seine (engl.) Führerscheinprüfung vorbereitete, konnte er in der ganzen brit. "STVO" keine Regelung darüber finden, wer denn nun an gleichberechtigten Kreuzungen die Nase vorn haben dürfe (was allerdings ziemlich selten vorkommt, da an den meisten Kreuzungen die Vorfahrt speziell geregelt ist !) Ein Polizeimensch, in höchster Not befragt, meinte nach kurzem Nachdenken: " Dann müssen eben beide aufpassen - muß denn immer alles bis ins Detail geregelt sein ?"

So weit also aus Britannien - und nun, hochverehrter Leser, stellen Sie sich mal diese 3 Geschichten in bundesdeutschen Landen vor. Wenn Sie's nicht können, dann geht's Ihnen so wie mir. Wo kämen wir schließlich hin, würde man den Menschen noch das Denken selbst überlassen - eine Verordnung denkt für sie viel besser ! Warten Sie noch ein paar Jährchen: Sie werden sich in staatl.verordneten Sicherheitsmobilen bewegen, kraft Gesetzes angeschnallt im Bettchen liegen (da laut Statistik jährl. 8,3 Menschen durch einen ungewollten Bett-Sturz aus dem Leben scheiden). Ganz böse Zeiten sieht der Verfasser auf die Hammer-Industrie zukommen: Da selbiges Werkzeug nachweislich in mehreren Fällen zur Beseitigung von Mitmenschen diente, wird nur noch die Produktion von Gummihämmern zulässig sein. Sie meinen, der Schreiber hätte im Vereinigten Königreich zu viel schott. Whisky erwischt?!

Was halten Sie dann beispielsweise von der Tatsache, daß der deutsche Importeur eines engl. Sportwagens eine Warnleuchte an der Stirnseite der Fahrertür, die beim Öffnen der Tür aufleuchtete, laut TÜV-Anordnung übermalen mußte - im Glas fehlte nämlich das deutsche Prüfzeichen ! Oder was halten Sie davon, wenn unser geschätzter Ex-Verkehrsminister Anfang November vor Journalisten erklärte, eine weitergehende Einschränkung der Landstraßen - 100 km (etwa auf 80 km/h) sei nach Ablauf des 100 km-Versuches wünschenswert?

Verstehen Sie mich bitte nicht miß: Nichts gegen begrüßenswertes Sicherheitsstreben eines jeden von uns - aber alles gegen staatlich verordneten Sicherheitsfimmel (wie viele dumme Gedanken von den USA importiert und mit deutscher Gründlichkeit zur abstrusen Perfektion entwickelt). Und alles für die Anregung der eigenen kleinen grauen Zellen.... (anstelle von roboterhaftem Funktionieren).

Daß das nämlich auch ein Beitrag zur Sicherheit ist, scheint aus deutschen Obrigkeitshirnen jedoch mehr und mehr verdrängt zu werden. Das Tragikkomische an der ganzen Angelegenheit ist nur, daß die ansonsten so empfindliche Boulevardpresse bei jedem neuen Schwabenstreich in lauten Jubel ausbricht....

Sollte ich Sie mit meinen trüben Betrachtungen gelangweilt oder gar geärgert haben, so bitte ich um Entschuldigung - und wünsche Ihnen für 1973 und die wahrscheinlich wenigen noch verbleibenden Jahre, in denen wir unseren Sport in der heutigen Form ausüben können, viel Erfolg

Heinz Schreiber

PS: Antwort auf evtl. Anfragen, ob und wie man unsere durch- und überdrehte Gesetzgebungsmaschinerie überlisten könne:

Werden Sie Säufer (mit splitterfreiem und bruchsicurem Trinkgefäß) oder Mönch (in staatlich verordneter feuerfester und blitzabweisender Kutte). Es bestehen dann für Sie gewisse Chancen, wenigstens noch in nächster Zeit ungestört Ihrem Hobby nachgehen zu können. Wer glaubt, den galoppierenden Amtsschimmel durch Argumente aufhalten zu können, ist das, was der Verfasser gern sein möchte - ein Optimist !

Das war wieder einmal unser Schreiber Schreiber, die letzten Male direkt aus England, diesmal aus heimatlichen Gefilden über England. Viele kennen ihn vielleicht nicht, oder glauben zumindest, ihn nicht zu kennen, aber sie wissen dann ganz genau, wer's ist, wenn wir Ihnen sagen, Messerschmitt-Tiger, 4 Räder, ein 500 ccm-Zweizylinder-Zweitakter und die Käseglocke drüber, der Slalomschreck der letzten Jahre.

Verschweigen tut uns der Heinz auch eine ganze Menge, daß er zum Beispiel Ehrenmitglied des britischen Messerschmitt-Club's wurde; und daß zum Beispiel sein "amerikanisches Trompeten-Silber"-sammelndes Renngefahr in Frankenberg's-Rennmuseum (seine Gegner denken jetzt natürlich an Franksteins-Grusel-Kabinett) kommt. Seine 400-m-Slalom-Rivalen atmen jetzt umsonst auf, er hat nämlich die Berechtigung herausgehandelt, sein Slalom-Pisten-Wedel-Instrument gelegentlich aus dem Museum ausleihen zu dürfen, um den anderen zu zeigen, wo die Poller stehen.

Wenn Sie liebe Leser, seine letzten England-Berichte verfolgt haben, und wenn wir Ihnen jetzt sagen, daß unser Heinz von berufswegen, jetzt seien Sie nicht überrascht, Jurist ist, dann kann man uns nur noch wünschen, daß der Jura-Nachwuchs seinesgleichen ist und aus dem von ihm erwähnten Optimismus wird Realität. Immerhin wollte der DSK seine Mitarbeit, aber er mußte ja nach England, um Erfahrungen zu sammeln, wie es sein könnte

URLAUBSNOTIZEN

26.11.72, abends

Argwöhnisch blickte Beifahrer Harald Gottlieb von seinem Gebetbuch auf. Rechts flögen Fenster eines Bauernhauses vorbei. Als der VW mit sattem Geräusch auf der Straße einfederte, stammelte Gottlieb durch die Sprechanlage: "Wir waren ja im ersten Stock." Günther Janger, ungehalten: "Lies weiter!"

GWS liest Rallye-Racing!
Von Warmbolds Durchbruch bei TAP, von Bill Stroppe bei der Baja Kalifornia, von Zacherias im Obstgarten und dessen Zitat: "Man kann nicht mehr vorne fahren, wenn man daran denkt, daß zuhause jemand wartet und Angst haben könnte!", daß es endlich einen Schotterring geben wird,

Sportlerehre

(s. rallye racing 11/72, S. 4/5)

Beim Lesen Ihrer Zeitschrift stelle ich ab und an fest (Leserforum), daß manche Sportfahrer Ihre Erfolge auch gerne leihen möchten (was nützt eine gute Placierung, wenn es keiner erfährt).

Herrn R. R. Becker (Leserforum) möchte ich empfehlen, eine offensichtliche Marktlücke zu schließen, indem er neue Klassierungen erstellt unter der Berücksichtigung, wann wem, was, wo nicht passiert wäre.

T. Eisenblätter
2 Hamburg 69

27.11.72, Schikurs



Mittelstation Piz Nair, 28.11.72

Jürgen Kaufhold was here!



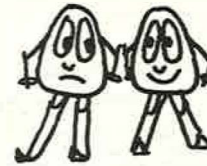
Plateau Piz Nair, 28.11.72, 12 Uhr

Vom Rallye-Fahren her den Schotter gewohnt, sitzt GWS vom Schikurs strapaziert in der Sonne. Ein unauffälliges Mädchen von einem modernen, baby-blauen Schianzug begleitet, nähert sich ihm aus der Sonne. Die Frage, ob sie Fuchs heißt, wird bejaht. Der Schianzug entpuppt sich als Dr. Eymann. Man spricht von "Monte" - Pläne '73, man weiß noch nicht - die umsitzenden Sonnenanbeter horchen auf. Fuchs/Eymann fahren die "Monte" nicht. GWS fährt erst, wenn auf der "Monte" die Spikes verboten werden, um auf Dunlops Drahtbürsten (Winter-Winner) zu fahren.

Mit einem roten Drachen segelt ein junger Amerikaner auf das Plateau, verformt seine Schier - neue Faszination läßt Rallye vergessen.



Antizipationen, "Oker-Technik", Tiefentlastung, Hochentlastung, Stockeinsatz, Jet-Schwung, Schleuderschwing, Spoiler, Hüfte, Ferse, Becken, Verwindung, Klammerschwung, Winckelkante, Skianzug, Drehmoment, Schrägfahrt, Gegenschulter, Bergski, Abfahrtshaltung, Tiefschnee, das alles lernt man im Skikurs. Wo aber lernt man sein Auto bewegen?



Corvatsch, 29. Nov. 72, 12 Uhr 50

Etwas wenig Schnee und ein strahlender Wintertag. An der Mittelstation kommt Klaus heran. Gerhard grüßt ihn: "Servus Klaus". Klaus stutzt, schaut finster, zieht zögernd den Handschuh aus: "Na, du wilder Rallyefahrer." "Wieso Rallyefahrer?" Klaus: "Fährst Du nicht Rallye?" Gerhard: "Nein, wie kommst Du darauf?" Klaus: "Da spielt mir einer übel mit. Du fährst nicht Rallye?" "Nein!" Klaus: "Dann mußt du einen Doppelgänger haben." Gerhard: "Das versteh' ich nicht! Was machst du jetzt beruflich? Ich bräuchte einen guten Rechtsanwalt." Klaus: "Da kenn ich 'Gute'". Gerhard: "Du kannst mich nicht vertreten?" Klaus: "Nein". Gerhard: "Warum nicht?" "Bin Beamter". "Schade". Klaus: "Ich muß jetzt zu meinem Schikurs". Gerhard: "Wo bist du?" "Im Landratsamt". Klaus verschwindet in die Liftstation. Gerhard ??? - Plötzlich geht ihm ein Licht auf. Klaus Bäumler ist unser Mann im Landratsamt Fürstentfeldbruck. Gerhard ist wütend. Mit keiner Zeile hat er diesen Beamten angegriffen. Und doch spielt ihm Gerhard übel mit. Wieso? Gerhard ist traurig. Erst am Abend als er die Schweizer Automobil Revue liest, kommt er auf neue Gedanken. So etwas müßte sich doch auch in Deutschland realisieren lassen.

Nr. 50 30. November 1972 67. Jahrgang

MENSCHEN IM VERKEHR

Die Weiterbildung der Autofahrer als Mittel zur Unfallverhütung

Von Dr. phil. Norbert Studach, Verkehrspsychologe

Der Besuch eines Weiterbildungskurses für Autofahrer war bisher der Initiative des einzelnen überlassen und beruhte auf seiner Einsicht, trotz jahrelanger, vielleicht unfallfreier Fahrpraxis fahrtechnisch noch etwas dazu lernen zu können.

Mit der Neuordnung im Kanton Bern, wonach die Absolvierung eines "Verkehrserziehungskurses" in bestimmten Fällen von groben Verletzungen der Verkehrsregeln als Alternative zum Ausweiszug gewählt werden kann, erhält das auto-

mobilitische Kurswesen eine etwas andere Bedeutung. Der Besuch des Kurses ist zwar auch in diesen Fällen freiwillig, doch steht der Verkehrssünder unter dem Zwang einer Alternative. Bekanntlich versuchen Automobilisten, denen der Entzug der Fahrbewilligung droht, alles, um eine solche Massnahme abzuwenden zu können; es ist deshalb anzunehmen, dass die überwiegende Mehrzahl der vor der genannte Alternative gestellten Autofahrer einen Kurs im Verkehrserziehungszentrum dem Ausweiszug vorziehen wird.

Wenn nun aber das Kurswesen teilweise als Administrativmassnahme der Behörden gehandhabt wird, so müsste der Beweis erbracht werden können, dass der damit verbundene Zweck, nämlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der aktive Beitrag an die Unfallverhütung, auch tatsächlich erreicht werden kann. Mit anderen Worten, ein Autofahrer, der infolge Versagens am Steuer wegen ungenügenden Fahrkönnens zum Besuch eines Weiterbildungskurses angehalten wird, müsste nachher besser, d. h. sicherer fahren und weniger oft oder nicht mehr verkehrsunfähig werden. Ob diese Zielsetzung erreichbar ist, kann erst nach längerer Erfahrung mit der neuen Regelung beantwortet werden.

Erfahrungen aus den USA

Die in den USA durchgeführten Arbeiten über die Wirksamkeit von Kursen für Verkehrsdelinquenten zeigen unterschiedliche, und zum Teil zwar positive Ergebnisse, sind aber nicht auf unsere Verhältnisse übertragbar. Denn die amerikanischen Kurse der sogenannten "Driver-Clinics" waren bisher nicht auf verbesserte Fahrtechnik ausgerichtet, sondern auf die Beeinflussung des Fahrzeuglenkers hinsichtlich seiner Einstellung und Haltung (beispielsweise gegenüber Regelung und Gesetz und Verkehrsregeln oder gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern). Ziel der amerikanischen Kurse, die in einigen Staaten ebenfalls als Alternative zum Ausweiszug eingeführt wurden, ist eine bessere Verkehrsangepasstheit des Autofahrers. In den "Driver-Clinics" wird demnach im eigentlichen Sinne Verkehrserziehung betrieben.

Damit stellt sich die Frage, ob die Verlegung des Schwergewichtes auf die Fahrtechnik in schweizerischen Kursen richtig ist, oder ob nicht auch bei uns mehr in Richtung Verkehrserziehung getan werden müsste. Im Falle der freiwillig besuchten Kurse kann argumentiert werden, dass der Entschluss zur Teilnahme auf einer positiv zu bewertenden Einsicht basiert, dass man vielleicht ein guter, aber noch lange kein perfekter Fahrzeuglenker sei. Wer diese Einstellung nicht aufbringt, neigt dazu, sich und sein Fahrzeug zu überschätzen, was unfallgefährliche Folgen haben kann.

Es gibt aber noch einen anderen Grund, keinen Weiterbildungskurs zu besuchen: Die Furcht, dass das eigene Unkönnen, das man nicht wahrhaben will, zum Vorschein kommt. Jedenfalls kann als sehr wahrscheinlich angenommen

men werden, dass die Gruppe der freiwilligen Kursabsolventen psychologisch betrachtet eine positive Selektion darstellt.

Die Gruppe der Kursabsolventen im Rahmen der behördlichen Administrativmassnahmen wird eine wesentlich andere Zusammensetzung ergeben. Es stellt sich damit die Frage, ob in diesen von Seiten der Behörden angeordneten und organisierten Weiterbildungskursen nicht vermehrt Verkehrserschulung nach dem Muster der amerikanischen Driver-Clinics getrieben werden sollte, also die gezielte Beeinflussung von Einstellungen und Haltungen von Verkehrssündern.

Die Unfallursachen begreift

Beim Versuch der Beantwortung dieser Frage stossen wir auf das Problem der Ursache von Verkehrsunfällen. Meinungen darüber gibt es bekanntlich viele, Fakten aber wenige oder keine. Wir erhalten zwar periodisch eine amtliche Statistik vorgeführt, woraus seit Jahren der Schluss gezogen wird, dass die Mehrzahl der Unfälle auf menschliches Versagen sowie letztlich auf Nichtbeherrschen des Fahrzeuges in einer bestimmten Situation zurückzuführen ist.

So richtig diese Erklärung sein mag, so wenig trifft sie den Kern des Übels. Das Nichtbeherrschen eines Fahrzeuges ist keine eigentliche Ursache, sondern eine Folge eines Fehlers, der ganz verschiedenen Ursprungs sein kann. Und in diesem Punkt gehen nun die Meinungen auseinander. Nach wie vor überwiegt offenbar in der öffentlichen Meinung das verstaubte Vorurteil, dass die Mehrzahl der Verkehrsunfälle von Menschen mit negativen Charaktereigenschaften verursacht werden. Auf junge Rowdies, rüchichtlose Draufgänger sowie auf asoziale und geltungs-süchtige Psychopathen wird die Verkehrsmisere abgeschoben. Und nicht selten hört man heute den Ausdruck, dass unsere Strassen von seelisch kranken Menschen überfüllt seien. Eine wahrhaft bequeme Art, sein eigenes Unvermögen auf eine anonyme Masse zu übertragen.

Bei diesem Artikel fällt ihm aber wieder sein Schulfreund ein, der zum Feind von vielen Motorsportlern geworden ist. Viel besser wäre es gewesen, wenn er sich diese Idealisten angehört hätte. Wir hätten ihm helfen können. Durch unsere Ideen (nicht motorsportliche) den Landkreis Fürstenfeldbruck vom "Verkehrsnotstandsgebiet" zum verkehrssichersten Landkreis Bayerns zu machen. Daß er dabei Beamtenneuland betreten hätte, wäre sicher seiner Karriere zugute gekommen. Und den vielen Toten im Landkreis Fürstenfeldbruck!

Mangelndes Können

Es ist eher erstaunlich, wie wenig im Zusammenhang mit Unfällen und Unfallverhütung die Begriffe des Unvermögens und der Unkenntnis verwendet werden. Diese Begriffe fehlen auch in der amtlichen Unfallstatistik. Wer etwa einen Ueberholunfall verursacht hat, ist zu riskant gefahren, von Fehleinschätzung und deren möglichen Ursachen, die manchmal in der Strassenführung und der Signalisation zu suchen sind, ist nicht die Rede.

Ebenfalls nicht die Rede ist von den unzähligen Motorfahrzeugführern, die infolge mangelnder Fahrpraxis auch Jahre nach Erwerb des Führerausweises auf einem Anfängerniveau stecken bleiben. Es ist längstens kein Geheimnis mehr, dass ein Autofahrer nach bestandener Führerprüfung lediglich ein minimales Rüstzeug für die Bewältigung der Probleme im Strassenverkehr mitbringt; die sogenannte funktionale Erfahrungsbildung erfolgt erst innerhalb von Tausenden von Fahrkilometern. Dabei kann der Fahrzeugführer nicht mehr in systematischer Weise beeinflusst werden, wie dies während der Schulungsperiode der Fall war. Der Bildung von Fehlverhaltensmustern stehen keine oder nur wenige Korrekturmöglichkeiten entgegen. Es ist deshalb auch nicht verwunderlich, dass sich dauernd Fehleinschätzungen und Fehlmanipulationen in die Erfahrungsbildung einschleichen und sich infolge Wiederholung und Angewöhnung zu automatisierten Handlungen entwickeln. Wir wissen es alle: wer einen Führerausweis erworben hat, kann unkontrolliert ein Leben lang auf der Strasse fahren, wenn er sich nicht strafbar macht. Niemand kontrolliert seine Fahrgewohnheiten, niemand prüft, ob seine theoretischen Kenntnisse unter den inzwischen veränderten Bedingungen noch ausreichen.

In diesem Punkt scheint ein Umdenken notwendig zu sein. Erstens sollte der Grundausbildung des Autofahrers vermehrte Beachtung geschenkt werden. Die grosse Zahl der Versager an der ersten amtlichen Führerprüfung zeigt, dass hier noch manches zu verbessern ist. Zweitens sollte die genannte Erfahrungsbildung des Autofahrers

nach dem Erwerb des Führerausweises vermehrt unter Kontrolle gehalten werden können.

Obligatorische Weiterausbildung!

Trotzdem es sympathisch erscheinen mag, die automobilistische Weiterbildung auf freiwilliger Basis zu betreiben, muss angesichts der sich zunehmend verschlechternden Lage auf unseren Strassen die Frage gestellt werden, ob nicht ein Fahrerschul- und Weiterbildungsobligatorium am Platz wäre. Ein grosser Teil von Fahrfehlern, die zu Unfällen führen, beruhen auf situativen Fehleinschätzungen und ungenügender oder unangepasster Fahrtechnik.

Diese Erkenntnis hat sich nun nach jahrelanger Forschungsarbeit auch in den USA durchgesetzt. Auch in der Praxis des Verkehrspsychologen erscheinen in zunehmender Zahl Personen, die nach den geltenden Normen keine krankhaften Persönlichkeitszüge aufweisen, die aber infolge ungenügender bzw. unvollständiger Ausbildung den Anforderungen, die heute an einer Führerprüfung gestellt werden, nicht gerecht werden können, oder die aufgrund von unzureichender Gewohnheiten früher oder später Fehlhandlungen am Steuer begehen.

Ohne Zweifel ist manches Fehlverhalten im Strassenverkehr auf sogenannte negative Charaktereigenschaften des Delinquenten zurückzuführen. Mehr und mehr erkennt man jedoch, dass ungenügende Ausbildung und unzureichende Erfahrungsbildung bei der Entstehung von Fehlverhaltensweisen am Steuer massgeblich beteiligt sind. Es ist an der Zeit, dort einzugreifen, wo reelle Chancen bestehen, anstatt in vorurteilsgeladene Klagelieder einzustimmen, die höchstens dazu führen, das eigene Unvermögen zu vertuschen.

Welche Kurse und welche Fahrtechnik gewählt wird, scheint zunächst weniger bedeutsam. An erster Stelle sollte die Einsicht stehen, dass am eigenen Fahrstil vielleicht einiges zu verbessern ist. Wo diese Bereitschaft nicht da ist, erscheint indessen jede Weiterbildung als illusorisch, betreibe man sie freiwillig oder aufgrund einer behördlichen Anordnung.

Daß im Landratsamt nicht jeder verkehrsgerecht fährt, konnten wir bei der Verfolgung eines VW Variants M-WN ... feststellen. Die Ausfahrt beim Landratsamt hat zwei Richtungspfeile rechts. Um 17.45 Uhr am Montag verläßt der Variant die Ausfahrt links, fährt die Einbahnstrasse entgegengesetzt, das Rotlicht ist für den Variantfahrer "grün". Fahrt voll beschleunigend die Hauptstrasse hinunter. Stopt links neben einem Mercedes. Bei grün gibt er Gas, der Mercedes wird brutal geschnitten, muß bremsen, der VW hat

sich die Vorfahrt zur engen Brücke erzwungen. Wirft, (tatsächlich) den auf abgefahrenem linken Hinterreifen bewegten VW, um den Turm scharf rechts bergab. Rast die Strasse vor. Ein Wagen will abbiegen—rechts, schlängelt er sich vorbei. An der Gabelung zum Bahnhof rast der VW ohne Blinker links hinein. Ein jugendlicher Radfahrer kommt ins Taumeln. Die nicht angekündigte Richtungsänderung war nicht voraussehbar. Nur die jugendliche Reaktionsschnelligkeit verhinderte

einen Unfall. Der folgende Rallyefahrer kann den Zusammenstoß durch trainierte Reaktion vermeiden. In der Realschule begibt sich der VW Variantfahrer zum Körpertraining. Wir wollten wissen, wie der Beamte, der Rallyefahren verbietet, selbst Auto fährt. (Er war es nicht!)

Nach dem "Körpertraining" gingen die Verkehrsübertretungen weiter. Stoppschild überfahren, mit 100 bei Geschwindigkeitsbegrenzung von 60. Ortschaft Puchheim mit 90, usw.

St. Moritz, 1.12.72, "Stephanie"

Aprê. An einem Tisch wird gesoffen, am anderen Tisch wird auch gesoffen. Man rückt zusammen und plötzlich ist man mit einem grünen IMP beim Saisonfinale, PS, Tuning, Hubraum, Leistungsgewicht, Sieg, Namen werden von einem Bärtigen, der am Sonntag Moritz in Richtung Hockenheim verlassen will, verkündet.

St. Moritz, 2.12.72, "Stephanie"

Die ganze Woche sah man ein bekanntes Gesicht und wußte nicht wohin. Zufällig sitzt man zusammen, kommt aufs Rallyefahren und weiß, wer sein gegenüber ist: Klaus Sixt aus Regensburg. Die "RIOC" ist Meisterchaftslauf geworden - durch ihr neuartiges Konzept.

Start am Freitag um 14.00 Uhr, Ende des ersten Abschnitts um 24.00 Uhr, gemeinsames Übernachten in einem Hotel im Bayerischen Wald. Sofort Pare ferme, neuer Start 6.00 Uhr.

Gegen Abend Schluß, gemeinsame Übernachtung. Am nächsten Tag Siegerehrung und Heimreise. Nebenbei erfährt man, daß Walter Röhrli bei Irmscher einen Vertrag unterschrieben hat und die "Monte" und andere Rallyes auf Opel GSE fahren wird; z.Z. ist er auf der Rennwagenausstellung in Essen. Wir wünschen dem "RIOC" viel Glück bei der Ausrichtung seines Meisterschaftslaufes.



3. Dez. 1972, Heimfahrt

Die Hinfahrt wurde gegen die Sonne gefahren, nur sehr schwer konnte man den entgegenkommenden Verkehr ausmachen. Auf der Heimfahrt will ein Rallyefahrer den Entgegenkommen helfen. Das eingeschaltete Licht bringt einen geblendeten Lancia-Fahrer nach einer Kurve wieder auf seine Fahrspur. Die Strasse glänzt im Sonnenlicht und trotzdem wird der VW mit dem eingeschalteten Licht ca. 30mal von Entgegenkommen auf sein brennendes Licht durch die Lichthupe aufmerksam gemacht. (Rette dein eigenes Leben!)

Der VW war mit vier Winterreifen ausgerüstet. Auf Geraden flogen ihm von Überholenden die Spikes um die Ohren. Dort wo es glatt war und die Spikes Wirkung zeigen sollten, bließ der VW vorbei. Warum montieren diese Leute Spikes? Nach Garmisch hätte es bald fuchtelig gekracht, da ein vorausfahrender Mercedes mit total verschmutzten Schlußlichtern, dem Kennzeichen FFB-EE-5 und im Kofferraum verstaute Schiern, plötzlich bremste. Endlich zuhause ist man wieder dabei im Cafe Weiss. Erfährt von Smolejs dritten Gesamtsieg, "daß es ihm leid tut, Rausch verblasen zu haben".

Liebl Franz sitzt seit Samstag über dem Report. Erzählt, daß er in der Firma für "Rette dein eigenes Leben" DM 40.-- bei seinen Arbeitskollegen zusammengebettelt hat. GWS hat bei seinen Vertretern gebettelt. Nach dem schlechten Ergebnis des Slaloms sind es jetzt schon ca. DM 200.--. Vielleicht könnt Ihr auch etwas betteln. Dann haben wir bald DM 60.000.-- beisammen. Die spinnen - die Rallyefahrer.

BAVARIA-WICKENHÄUSER-CUP (Orientierung)12. Lauf: Herbstprüfungsfahrt des MSC am Tegernsee

Bemerkung: Die letzte Wertungsfahrt des Bavaria-Wickenhäuser-Cup's führte in den Landkreis Miesbach. Durch die vielen Auf-
lagen der Behörde reduzierte sich der Schnitt (35 km/h)
so gewaltig, daß der plötzlich auftretende Schneefall und
das Glatteis keinerlei Schwierigkeiten brachte. Herr Geier
vom MSC als Veranstalter versuchte mit Klarsichtfolie auf
Topo und Generalkarte eine Entscheidung herbeizuführen,
was jedoch nicht gelang. Daher entschieden die beiden Kurz-
Slaloms .

Kritik + Gute Organisation.

Kritik - Durch schlechte Witterungsbedingungen mußte die Strecke
verlegt werden. Die dadurch entstehende Unklarheit bei der
Aufgabenstellung führte dazu, daß 23 der 56 gestarteten
Teilnehmer eine Schleife ausließen.

Ergebnis:

1. Moosleitner / Cipa	MSC Freilassing
2. Härtl / Reiter	
3. Winkler / Rudolph	Scuderia Magra
4. Kittlaus / Thesz	MSC Freilassing
5. Garhammer / Demharter	PMC

Inoffizieller Endstand nach 12 Läufen - 8 gefahren und gewertet

1. Garhammer Adolf	PMC	153 Punkte
2. Demharter Ludwig	PMC	135 "
3. Wutz Erwin	Scud. München	132 "
4. Naumann Sieglinde	Scud. München	115 "
5. Naumann Axel	Scud. München	111 "
6. Verlaan Gerhard	Scud. München	107 "
7. Scherer Rainer	Scud. München	102 "
8. Winkler Peter	Scud. Magra	98 "
9. Eilert Bernhard	Scud. München	89 "
10. Pest Josef	AC Bavaria	89 "

FAZIT -

JUNIORENPOKAL

Es ist schwierig nach dem ersten
Jahr dieses ausgeschriebenen Po-
kals ein Resümee zu ziehen, je-
doch muß eines festgestellt wer-
den: Der ADAC Gau Südbayern gab
sich viel Mühe, schickte Gau-Be-
auftragte zu den jeweiligen Ver-
anstaltungen um festzulegen, wel-
che Veranstalter im kommenden
Jahr zur Debatte stehen. Dies ge-
lang bis auf einige Ausnahmen
recht gut.

Es wäre auf jeden Fall ange-
bracht, diesen Pokal weiterhin
für Ausweisfahrer auszuscrei-
ben, da es sich gezeigt hat, daß
das Interesse doch beachtlich
war, wenn man die weite Anfahrt
zu einigen Läufen berücksichtigt.

Für alle diejenigen, die sich
unter den ersten 10 am Ende
qualifiziert haben, hat es sich
doch ein wenig gelohnt. Sie wer-
den nämlich zur Jahresschlußfeier
der Scuderia München am 15.12.72
ins Reiter-Casino, Sportscheck
Unterföhring eingeladen.

BAVARIA -
WICKENHÄUSER-
CUP

Hier ein Fazit über diesen Cup
zu ziehen wird schon schwieriger,
da alle Veranstaltungen in
München oder der näheren Umge-
bung stattfanden und hier das
Interesse nicht genau festzu-
stellen ist.

Außerdem fielen von den 12 aus-
geschriebenen Läufen 4 davon
aus. Ein trauriges Ergebnis, die
Behörden machten nicht so recht
mit. Ein Streichergebnis gab es
hier also nicht.

Trotz der Bereitschaft von Opel
Wickenhäuser, die als Sponsor
eintraten, ist es sehr traurig,
daß nur die ersten drei zur Ver-

leihung der Pokale eingela-
den wurden. Vielleicht sind
es, sollte der Cup nächstes
Jahr wieder ausgeschrieben
werden, dann wenigstens fünf
oder zehn, die dazu die Ehre
haben ausgezeichnet zu wer-
den.

Ich möchte mich an dieser
Stelle von dem schönen und
nicht so ernstem Orientierungs-
sport verabschieden, da für
Lizenzfahrer 1973 nicht mehr
die Möglichkeit besteht nicht-
genehmigungspflichtigen Orien-
tierungssport zu betreiben.

Ich hoffe jedoch, daß sich
hier ein Ausweisfahrer zur
Verfügung stellt um ein wenig
über den Orientierungssport
zu schreiben.

Ihr

A. Naumann

**Dieser Platz war
für etwas vorgesehen
das wir leider vergessen
haben -**

**wir bitten um
Entschuldigung.**

Die Red.

z u v e r k a u f e n

- 4 Metzeler Blizzard 155-12 mit 200 Spikes auf Felgen (NSU)
80 % erhalten, zusammen DM 250.--
- 2 Kleber Neige 155-12 mit 300 Spikes auf Felgen (NSU)
95 % erhalten, je DM 90.--
- 4 Dunlop Racing-Reifen 4.50 L - 12, je DM 75.--
- 1 Tank 37 Liter für NSU, DM 20.--
- 1 Armaturenbrett NSU komplett mit Tachometer, Drehzahlmesser,
Tankuhr, TTS-Instrumente, DM 150.--
- 1 Motor NSU 1000 TTS mit Kupplung und Lichtmaschine (ohne Öl-
wanne und ohne Ölpumpe) mit leichtem Ventilschaden, DM 250.--
und viele weitere NSU-Teile auf Anfrage

Joachim Lausenmeyer, 8021) Taufkirchen, Platonenstraße 9
Telefon 0811/ 6 12 39 12 oder 0811/ 91 11 76 (von 9.00-18.00)

aktuell

werden 1973 zweifelsohne die sogenannten Kurz-Rallies werden mit einer Streckenlänge von etwas über zweihundert Kilometern. Zwei solche "Kurze" sind in Südbayern in den letzten 4 Wochen über die Bühne gegangen. Betrachtet man diese beiden Veranstaltungen als Test-Objekte, so kann man der neuen Richtung Zukunft bestätigen. Wir finden es richtig, diese Veranstaltungen ausschließlich auf Serien-Tourenwagen zu beschränken. Der ADAC Gau Südbayern will ein übriges dazu tun und diese Veranstaltungsart fördern, vor allem für den Rallye-Nachwuchs. Für die Ausweisfahrer soll eine eigene Meisterschaft ausgeschrieben werden. Es bestehen aber auch Überlegungen die Lizenzfahrer für solche Kurz-Rallies nicht zuzulassen. Wir halten das nicht für richtig und sehen auch kein Argument, das für eine derartige Beschneidung vernünftig wäre. Auch eine getrennte Wertung zwischen Ausweis- und Lizenzinhabern finden wir nicht gut. Ergebnisse der letzten Zeit bestätigen auch, daß eine derartige Trennung nicht erforderlich ist. Der Lizenzfahrer darf keine nicht-genehmigungspflichtigen Wettbewerbe mehr fahren, Kurzzallies dürfte er auch nicht, er sollte anscheinend weil er Lizenz hat, nur noch ganz groß starten. Bei manchen Lizenzinhabern dürften aber doch auch wirtschaftliche Erwägungen mitspielen, wenn er sich motorsportlich nur regional betätigen will. Es spricht doch eigentlich alles dafür, Ausweis- und Lizenzfahrer gemeinsam zu werten, so wie es bei den längeren Rallies auch ist. Die Meisterschaft für Ausweisfahrer braucht ja davon nicht angetastet zu werden. Wichtig natürlich auch die Veranstalter, sie machen ja mit ihrem Geld die Veranstaltung und sind bestimmt auf jeden Starter angewiesen, denn ein Feld von 50 Teilnehmern ist erforderlich, um aus dem Schneider zu sein. Nimmt man einige Veranstaltungen aus dem Jahre 1972, dann sieht das so aus:

R. I. O. C. -Rallye	66	Serien-Tourenwagen (dav. 15 Lizenz)			
Rallye-München	89	"	"	"	21
Ries-Ostalb-Rallye	50	"	"	"	15
Chiemgau-Rallye	43	"	"	"	14
Münchner-Kindel-Fahrt	67	"	"	"	16
Rallye Waldkraiburg	50	"	"	"	19

Der neue Fiat 128 Rally ist da!

FIAT

Vertragswerkstatt und Händler

A. Schröfl

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

8035 Gauting bei München
Grubmühlerfeldstraße 52
Telefon (08 11) 86 42 37

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

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



MEINBURK



BOSCH-Leistungsprüfanlage für alle PKW-Typen

Unsere Spezialisten prüfen Ihr Fahrzeug auf Wirtschaftlichkeit
und Sicherheit

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

Leistung	Elektrische Anlage
Motorfunktion	Vergaseranlage
Abgase	Verbrauch

BOSCH-Leistungsprüfstand jetzt in unseren Betrieben I und II.
Betrieb I: Am Frankfurter Ring, Ingolstädter Straße 43, Telefon 35 50 81
Betrieb II: Nähe Hauptbahnhof, Seidlstraße 13-15, Einfahrt Denisstraße,
Telefon 59 30 67

Geht's um BOSCH
geh zu MEINBURK

Erwin R e m e l e 8000 München 40, Unertlstraße 24, Tel. 30 82 27

Beschleunigungsprüfung?

Anatomie eines Unfalls!

Ein in Ortschaften optimal lärmentwickelnder, zusammenbremsender, beschleunigender, kotflügelverbreiteter, auf 7 Zoll Rädern fahrender BMW steht an einer Beschleunigungsprüfung und wartet auf seinen Start.

Der Tourenzähler vibriert zwischen 4.000 und 5.000 Umdrehungen. Die umliegenden Anreiner bekommen das Spielen mit dem Gaspedal durch einen zweirohrigen Mittelauspuff in ihrer Sonntagnachmittagfernsehkaffeeschlafchenstunde mit.

Dann begibt sich der BMW mit den nichtangeschnallten und unbehelmten Insassen auf die abgesperrte Strecke. Gerade leicht bergauf - ein einsamer Baum schützt ein geschnitztes Feldkreuz - Kuppe leicht links, voll bergab, gerade, Kreuzung, 90° rechts, Schotter. Gerade voll, Kreuzung, 110° links, gerade, leicht links, Tunnel, sehr scharf rechts, gerade, leicht links, Tunnel, sehr scharf rechts, gerade, leicht links bergauf, gerade, leicht rechts Kuppe, mittlere rechts.

Der Fahrer erschrickt, geht vom Gas. Der BMW bricht übers Heck aus, die Asphaltstraße ist durch Feldarbeiten etwas schwierig. Mit dem Lenkrad erfolgt eine Korrektur (mit Gas hätte sie erfolgen müssen) noch eine, das Auto verläßt die Straße, fällt zum Bahndamm hinunter und liegt Burgunderrot, der Beifahrer ist tot.

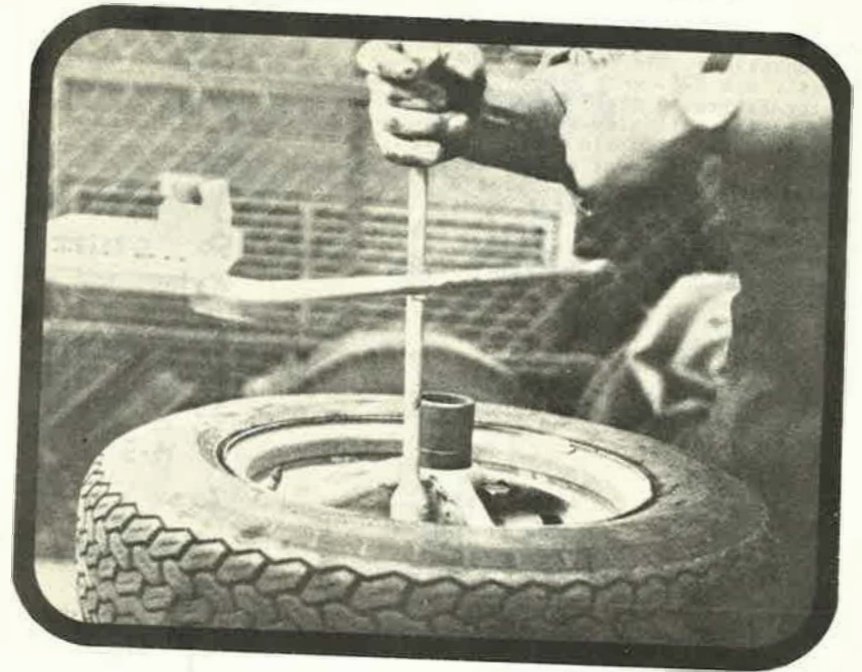
Nach einer guten halben Stunde kommt der Krankenwagen (Rette Dein eigenes Leben), um den leicht am Kopf verletzten, verschockten Fahrer ins Krankenhaus zu bringen und den Beifahrer in einen braun-rot gestreiften Jutesack zu packen und am Bahndamm liegenzulassen.



Der Fahrer des BMW's nach dem Unfall. Der Schock war so groß, daß er sich von einem Funktionär ins umgepflügte Feld führen ließ, um dort mit heruntergezogener Hose seine Notdurft zu verrichten.

Von dem aufgeblasenen BMW blieben ein paar Chromteile und ein 2 cm starkes, 1 qdcm großes Prestalitstück am Bahndamm zurück.

Die Qualifizierten



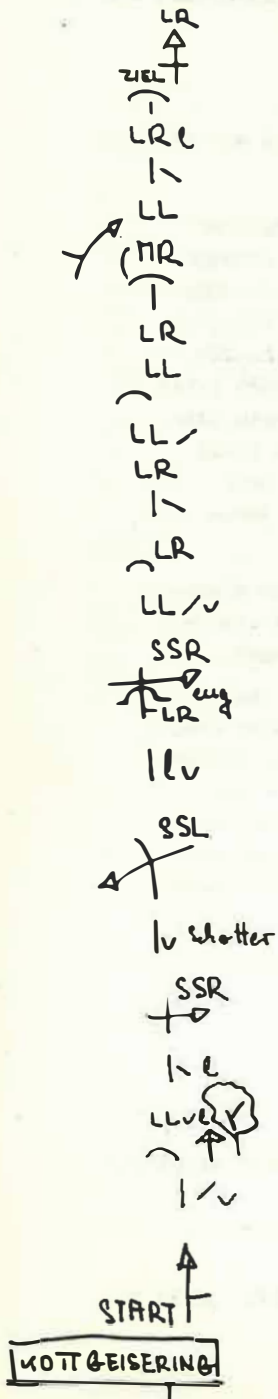
Wir lassen nicht jeden an Ihr Auto ran.
Unsere Reifen-Fachleute müssen schon einiges mitbringen. An Wissen und Erfahrung.
Lassen auch Sie nicht jeden ran!

TYRESOLES
REIFENDIENST

In über 50 Städten

8 München 70, Zielstattstr. 40, Tel. 78 20 92

8 München 80, Grafingerstr. 29, Tel. 40 75 95



Umfrage bei
 Gebet-
 Buch-Verlegern:



Für den Report 11/72 hätte der Auf-
 schrieb von Christa Herrmann ein-
 treffen sollen. Die Post rotierte
 "etwas". Wie GWS, wenn er bei for-
 cierter Fahrweise die Pfeilsymbolik
 von Christas optimalen Kurvenauf-
 schrieben entschlüsseln soll. Bitte,
 liebe Christa, sei uns nicht böse,
 inzwischen sind Deine Aufschriebe
 sowieso die besten geworden, wenn
 wir auf der Gegenseite, kommentar-
 los CH.S. Pfeilsymbolik bringen!
 (Legende ist im Scuderia Report
 10/72:)



86/3-16

Christa
 11/72
 11/72
 11/72

Christa
 WINFRIED HERRMANN
 103 LANGOLZBADT
 OBERER TROBENTENWEG 44

8022 Glinzfeld
 8022 Glinzfeld
 8022 Glinzfeld

28

Haus u. Büro gesch.
 165 4.10. 815

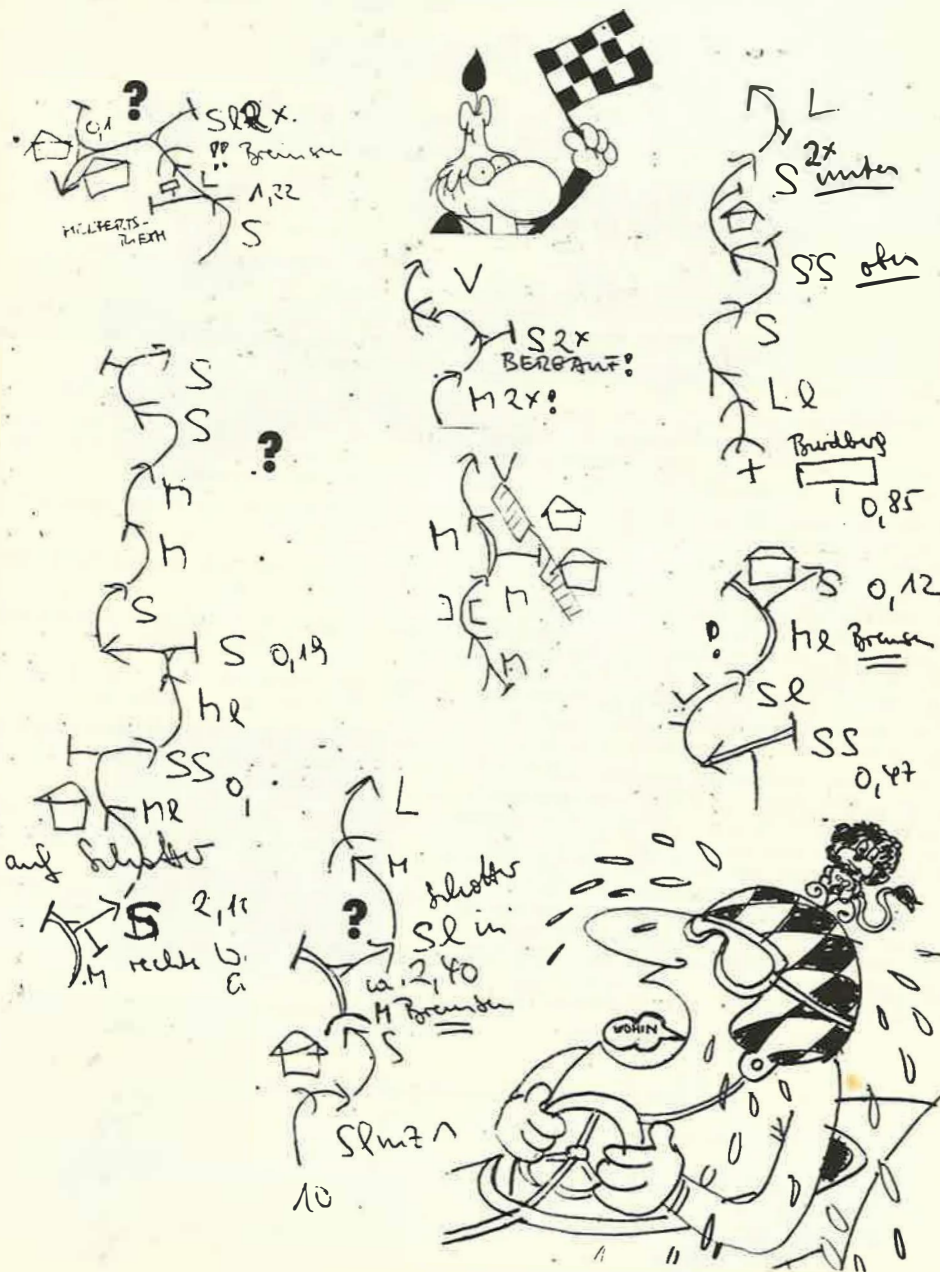
geschlossen

(Montag)

11/72 4/11/72

L
 80
 V
 120 C
 V L
 200
 M-L
 50 SPLIT
 L
 20
 L L L
 50
 M-S L L
 20
 M L innen ma.
 30
 M-L
 100
 M-L L
 100
 V
 200
 V
 50
 Start SE 3
 Fabrik
 2x 10 Painten

WOHIN?



Giftspritze hat zu konzentriert gespritzt, man hat an der Dosis Anstoß genommen, darob gab es natürlich Diskussionen, allgemeine und besondere, ob es sein mußte oder nicht (IGOR würde sagen, giftspritziges Informationsdienst war zu gutt um wahr zu seinn).

Giftspritzerl wurde aufgeklärt, allgemein und besonders, exklusiv im Kreise von motorsportmachenden Leitern und Sekretären, da sah das natürlich anders aus, so wie ein nullouvert mit einer blanken neun und dann kam auch schon das contra, so fast nebenbei, von einem Teil gar nicht wahrgenommen in Form eines: "ich hab den letzten Report auch erst erhalten, als ihr ihn bekommen habt und der Scuderia-Report ist nicht immer (mit Erläuterungen) ein offizielles Organ des Club's, es ist ja mehr der Report des Herrn Liebl." Dem muß natürlich widersprochen werden.

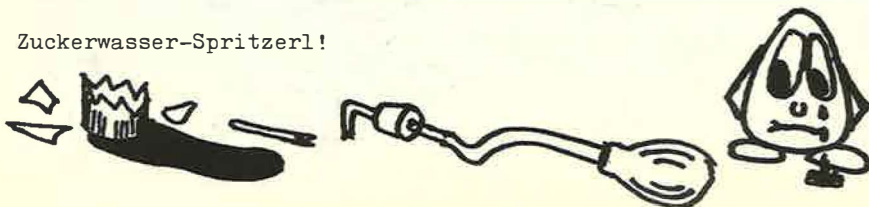
Der Scuderia-Report ist eine monatliche Zeitschrift der Scuderia München, die von Heidi Verlaan und Franz Liebl redaktionell verantwortet wird.

Herausgeber und Redaktion können durchaus unterschiedlich sein und so ist es auch bei uns. Anlässlich einer Vorstandssitzung im Juli 1971 meinte ein Vorstandsmitglied, man sollte haben, oder man müßte haben, ein monatliches Mitteilungsblatt, da war vollkommen klar, wir haben das. Und als es darum ging, um Verantwortung und Mitarbeit, da war auch alles klar, und seitdem mitarbeiten wir verantwortlich.

Es ist immer noch der Report der Scuderia München, und daß von seinen Mitarbeitern Verlaan, Liebl, GWS, Naumann, Eilert usw zwischenzeitlich mehr zum redaktionellen Teil beigetragen wird, als ursprünglich vorgesehen, liegt doch nur daran, daß von den Anderen weniger Beitrag kommt, als ursprünglich vorgesehen und von ihnen selbst geplant und zugesagt, das meint an Stelle der Giftspritze

Ihr

Zuckerwasser-Spritzerl!



Es stimmt nicht

- daß Smolej zum Over-Driver ernannt wurde,
- daß Verlaan einen Anzugverleih hat
- daß die Giftspitze auf Plastik-spritzen umgestellt hat,
- daß fünf Meter ein sogenannter ADAC-Meter ist,
- daß nur Heidi ein Engerl ist,
- daß ZK-Funktionär Scholz nur den Neubauer geärgert hat,
- daß Scholz einen vergessen hätte zu ärgern,
- daß man nur Eier in die Pfanne hauen kann,
- daß bei der Scuderia-Weihnachtsfeier unbekannte Künstler auftreten,
- daß GWS ein Völker-Lehrling ist,
- daß am 15. Dezember für den Report das heißeste Wochenende des Jahres beginnt,
- daß der Report nur ein Agenten-Team hat,
- daß Heidi ihr schönstes Bild geopfert hat,
- daß einige die Waldkraiburg-Rallye verschlafen haben,
- daß man Rallies nicht auch um 4 Uhr früh anfangen könnte,
- daß Smolej schon vor Veranstaltungen immer einen Chaffeur für die Heimfahrt sucht,
- daß viele ihre Lizenz wieder gegen einen Ausweis eintauschen möchten,
- daß Frau Naumann ein Adventkranz mit fünf Kerzen braucht,
- daß Erwin über sein fünftes Gold traurig ist,
- daß akademische Metzger immer ihre Papiere dabei haben.

Zuverlässige Verkehrslotsen- muntere Unterhalter: GRUNDIG Auto- super



GRUNDIG Weltklang 4502

Ein Bestseller der GRUNDIG Komfort-

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

GRUNDIG Weltklang 4002

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

GRUNDIG Weltklang 2003

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



GRUNDIG Autosuper gibt es von 138 bis 468 Mark.

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

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