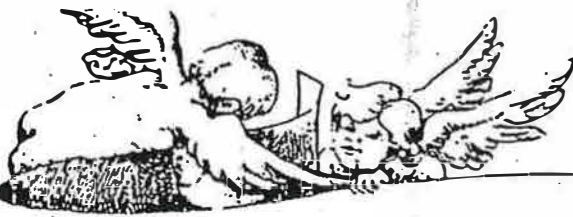




SCUDERIA REPORT 94





Gaststätte

Florianseck

Gutbürgerliche, bayrische Küche.

Gepflegte Biere vom Faß & gute Weine

Kalte Buffets.

Gepflegtes Gastzimmer.

Schönes Nebenzimmer für Familienfeiern etc.

Vollautomatische Kegelbahnen.

Pullacher Platz 6 (Greinberg- Thalkirchen)

Tel.: 723 72 00



* 30 Jahre SCUDERIA MÜNCHEN *

Nun runden wir uns also wieder !

Das letzte Mal war ein großer Andrang und nur mit Mühe konnten alle Gäste im Forsthaus Wörnbrunn Platz finden.

Diesmal wird es sicher ruhiger - wir kommen halt in die Jahre !

Schon damals war ich Sportleiterin und aus dieser Sicht möchte ich die geänderten Zeiten betrachten.

Von einst 120 Mitgliedern in der Sturm- und Drangzeit, sind wir geschmolzen auf nun 53 Mitglieder; davon sind aber gut die Hälfte im zarten Alter von "Gutsie" (gut unter Siebzig) noch aktiv. Diesen Prozentsatz muß uns erstmal jemand nachmachen.

Natürliche Erweiterung erfuhren wir aus den eigenen Reihen - der Nachwuchs tritt in die Pedale der Väter. Auch Enkel Klein-Axel hat bereits die erste Rallye schon hinter sich.

In allen Sparten des Motorsportes konnten unsere Aktiven, auch im dreißigsten Jahr, gute Erfolge für sich verbuchen - so Senior und Junior Krisam und Erich Öppinger am Berg; Dieter Steinlein, Manfred Anspann, Vater und Sohn Göpfert auf der Rundstrecke sowie Senior und Junior Gendlgruber und Oma und Opa Naumann auf dem Rallyesektor. Nicht zu vergessen natürlich unser erprobtes Team von Funktionären - sollte ich jemand vergessen haben, nicht grämen, unser kleines Häuflein ist auf allen Gebieten aktiv, und das sollte hier zum Ausdruck kommen.

Unser Clublokal "Florianseck" erfreut sich - nach regelmäßiger Frühjahrsschwäche - immer noch großer Beliebtheit; 22 Teilnehmer sprechen für sich, auf der Speisekarte ist für jeden etwas dabei.

Auch im Bereich des Jugendsportes haben wir es versucht: Jugendcart, Tretcar und Fahrradturnier - doch der Erfolg war mäßig, lag sicher am schlechten Wetter.

Trotz angegrauter 30 Jahre gehen wir als Vorreiter neue Wege des Motorsportes. Die erste Leistungsprüfung - leider eine Bauchlandung - und die erste Münchener Economy Run mit internationaler Beteiligung, werden im 31. Jahr eine Neuauflage finden.

Gut Ding - braucht Weil, das hat auch unser Sportfreund Eddie Urban bewiesen: 23 Jahre ging er mit der Idee einer Rallye schwanger. 1995 wird das Kind, die erste internationale Oberland-Rallye (11. März 1995) geboren.

Auch wir versuchen es wieder und sind 1995 mit der 2. Leistungsprüfung (13. Mai 1995) auf dem Salzburgring vertreten. Für die 2. Münchener Economy Run erhoffen wir uns eine Verdoppelung des Starterfeldes.

Es besteht also keine Veranlassung in den Ruhestand zu treten, wir haben immer noch "bahnbrechende Ideen" und so kann man nur noch sagen: "Schaun wir mal!"

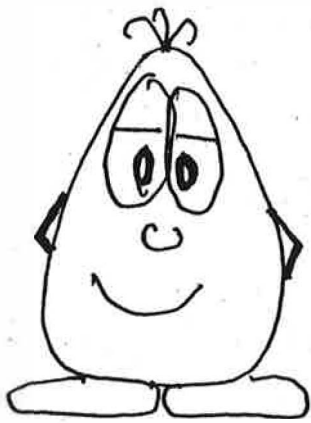
CLUBPOKAL 1994

Endstand nach 7 Läufen

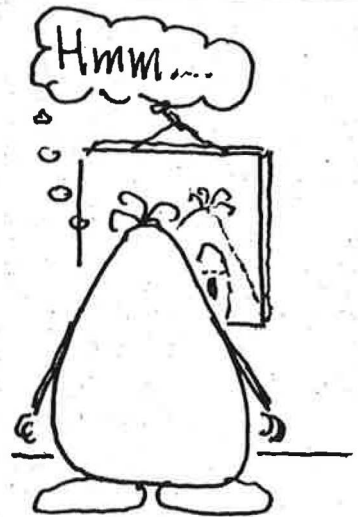
	20.03.1994 Bildersuchfahrt	7.05.1994 Gesch. Turnier	19.06.1994 Familien Rallye	16.07.1994 Gaudifahrt	5.10.1994 Go - Kart Turnier	2.10.1994 Bergslalom	12.11.1994 PMC - Ori	Zusatzpunkte	Gesamt
1. Gendlgruber Fritz	25	--	25*	25	21	23	18	6	147
2. Gendlgruber Florian	28	20	24*	21	20	22	23	7	141
Thalmair Sebastian	28	21	24*	21	18	21	23	7	141
4. Naumann Axel	23	--	--	23	22	03	25*	5	126
5. Krisam Martin jun.	21	25	--	24	--	--	20*	4	114
6. Wenz Herbert	24	22	--	17	--	20*	01	4	108
Geier Hannes	--	23	--	18	19	--	22*	4	108
8. Mannsberger Silke	22	--	--	22	18	--	19*	4	104
9. Naumann Sieglinde	23	--	--	23	--	--	25*	4	99
10. Scherer Rainer	--	24*	--	--	24	--	22	3	97
11. Naumann Ralph	--	--	--	--	23	19	19*	3	83
12. Kaufhold Jürgen	--	19	--	18	21*	--	--	3	82
13. Elberskirch Jürgen	--	--	--	20	15*	--	--	2	52
14. Steinlein Dieter	--	--	--	--	25*	--	--	1	51
Göpfert Robert	--	--	--	--	--	25*	--	1	51
16. Göpfert Herbert	--	--	--	--	--	24*	--	1	49
Eilert Bernhard	--	--	--	--	--	--	24*	1	49
18. Krisam Martin sen.	21	--	--	--	--	--	--	1	43
Gerold Fritz	--	--	--	--	--	--	21*	1	43
Conrad Reiner	--	--	--	--	--	--	21*	1	43
21. Herzog Christiane	--	--	--	20*	--	--	--	1	41
22. Kaufhold Carolin	--	--	--	19*	--	--	--	1	39

* Joker gesetzt

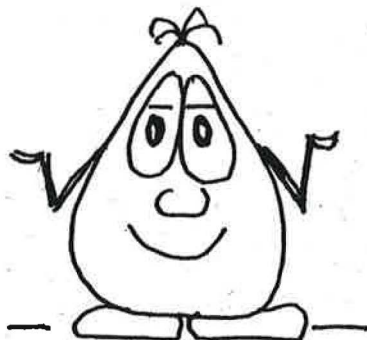
/ = Streichergebnis (5 Wertungsläufe)



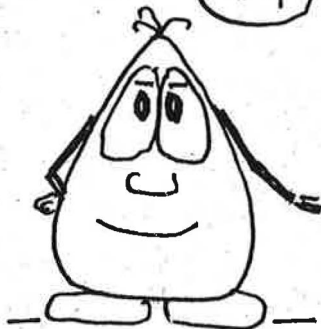
Scudi



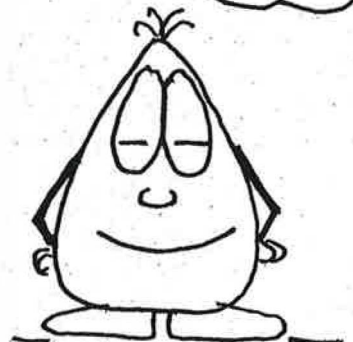
Kaum zu glauben...



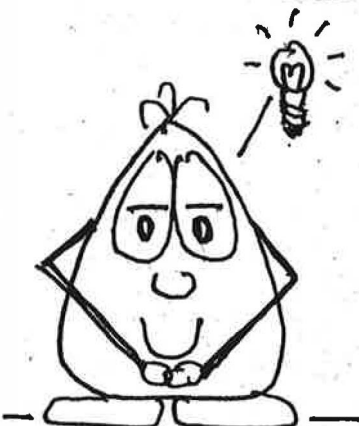
...jetzt bin ich 30 Jahre alt,



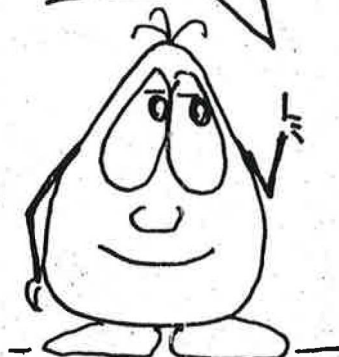
...aber immer noch voller...



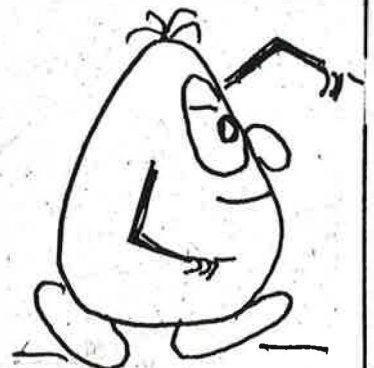
...never Ideen



ECO
RUN



Auf ein Neues

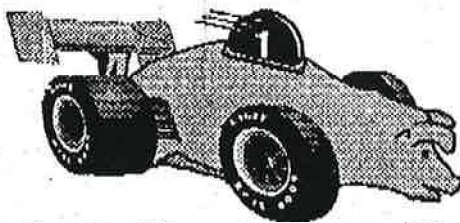


EILERT

SCUDERIA



MÜNCHEN



1. int. Economy Run München



**Eine neue Epoche des Motorsportes
beginnt jetzt auch in Deutschland:**

**Unter diesem Motto veranstaltete die SCUDERIA München e.v. im
ADAC am 29. Oktober 1994 die 1. internationale ECONOMY RUN.**

Bericht eines Teilnehmers an der 1. ECONOMY RUN in MÜNCHEN

Ziel dieser Veranstaltung war, unter variablen Fahrbedingungen geringstmöglichen Kraftstoffverbrauch zu erreichen. Da der Kraftstoffverbrauch nicht nur von den technischen Gegebenheiten des KFZ abhängt, sondern ganz wesentlich von der Fahrweise bestimmt wird, bietet diese neue, zeitgemäße Art des Motorsportes für jeden ambitionierten Autofahrer eine gute Gelegenheit, sich im Wettbewerb zu messen und Aufschluß über seinen Beitrag zur Energieeinsparung und Umweltschonung zu bekommen. Die Fahrzeuge wurden nach Hubraum, sowie Benzin oder Diesel eingestellt. Ein Team bestand aus Fahrer und Beifahrer.

Um Chancengleichheit zu gewährleisten und verbotene Manipulationen auszuschließen, wurden die Fahrzeuge einer gründlichen Visite unterzogen. In den Prüfhallen des ADAC versiegelten die Techniker des Veranstalters den Motorraum und nach dem Betanken auch die Tankklappe.

Und dann ging's los! Eine Gesamtstrecke von 350 km war von den zwanzig Teams zu bewältigen. Die vorgeschriebene Route wurde durch offizielle Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen sowie geheime Kontrollen (auch Radar) überwacht. Die einzelnen Fahrtabschnitte wurden so ausgelegt, daß sie bequem, unter Einhaltung der StVO, bewältigt werden konnten. Um realistische Fahrbedingungen zu erreichen, beinhaltete die Gesamtstrecke: Stadtverkehr, Landstraßen, Autobahn, sowie Berg- und Gefällstrecken.

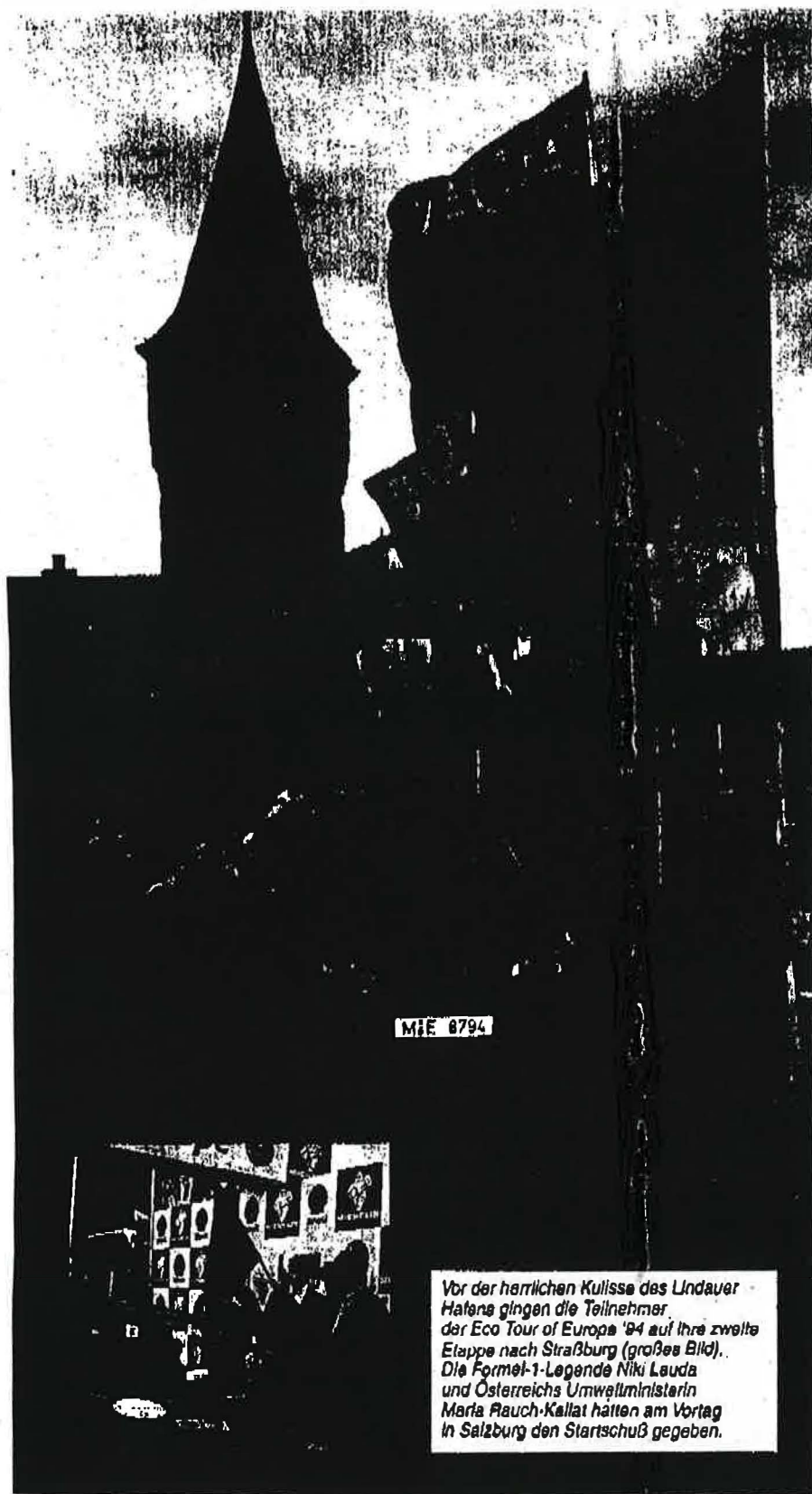
Am Ziel in München angekommen, betankte man die Fahrzeuge wieder. Jeder Teilnehmer war natürlich auf's Äußerste gespannt, wieviel Sprit sein Fahrzeug verbrauchte.

Die Siegerehrung am Abend brachte so manche positive Überraschung. Die meisten Teilnehmer unterschritten die ECE-Norm ihres Fahrzeuges sogar recht deutlich. Wir, zum Beispiel, brauchten mit unserem Golf Diesel Variant, 55 KW, 16,51 l für die gefahrenen 350 km. Das entspricht einem Verbrauch von 4,73 l auf 100 km. Damit unterschritten wir die ECE-Norm von 6,36 l um 34,29 Prozent, was uns Platz 2 in unserer Klasse und Platz 5 im Gesamtklassement einbrachte.

Gesamtsieger der ECONOMY RUN wurde ein Team aus Dänemark, mit einem Verbrauch von 3,7 l auf 100 km und einer Abweichung von der ECE-Norm, von sage und schreibe, 61,10 Prozent.

Es ist schon erstaunlich, daß man allein durch defensive und vorausschauende Fahrweise, eine Menge Sprit sparen kann, obwohl wir immer zügig unterwegs waren.

VERKEHR TECHNIK



Vor der herrlichen Kulisse des Lindauer Hafens gingen die Teilnehmer der Eco Tour of Europe '94 auf ihre zweite Etappe nach Straßburg (großes Bild). Die Formel-1-Legende Niki Lauda und Österreichs Umweltministerin Maria Rauch-Kallat hielten am Vortag in Salzburg den Startschuß gegeben.

Eco Tour of Europe '94

Grand Prix der Benzinsparer

Wenn alle Autos in Deutschland einen Liter weniger Kraftstoff schlucken würden, dann ginge der Kohlendioxid-Ausstoß um 10 Millionen Tonnen zurück. Wenn alle Autos in Deutschland zwei Liter weniger ...

Unrealistische Zahlenspiele? Die Eco Tour of Europe '94, die 48 Modelle der „Golf-Klasse“ auf eine 2059 Kilometer lange Spurreise geschickt hat, endete mit einem eindeutigen Fazit: Der rechte Fuß ist's, der die Besuche beim Tankwart erheblich reduzieren kann. Die internationale Autoindustrie stellt bereits heute Technik zur Verfügung, die ein Potential von 20 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch ermöglicht.

Keine schleichenden Verkehrshindernisse

Ein tolles Testergebnis unter Bedingungen, als hätte jeder Fahrer das Straßennetz für sich alleine gebucht und würde sein Ziel auch eigentlich gar nicht erreichen wollen, wird nicht ernstgenommen. Deshalb war es das Anliegen der Eco Tour of Europe '94, Alltagsverhältnisse zu schaffen. Im Klartext hieß das für die 48 Teams zu je zwei Personen, daß ihnen die Veranstalter, ADAC und ÖAMTC strenge Zeitvorgaben machten. Bummelfahrten im Schleichtempo von 20 oder 30 Stundenkilometern waren da nicht drin, denn die Streckenführung von Salzburg über die Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien, Holland bis zum Ziel in Bonn beinhaltete alle Anforderungen des modernen Verkehrs. Und wenn die Ampel wieder in letzter Sekunde auf rot umschaltete, verzog es den Teilnehmer das Gesicht, wie nach dem Genuß von purem Essig: „Mist, der schöne Schwung ist weg, nur schnell den Motor aus“.

Auch Baustellen zierten um Nerven-kostüm und standen auf der Unbelieb-heitsskala ganz oben, weil sie kostbare Zeit verschlangen. Der Fahrtenschreiber wachte in jedem Fahrzeug über die Ein-haltung der Vorschriften. Verboten war das Abstellen des Motors während der Fahrt und auch das Schieben der Pkw – schon alleine aus ästhetischen Gründen. Dafür wurde ausgekuppelt und nochmals ausgekuppelt. Daß manche Piloten sogar mit durchgetretener Kupplung in scharfe Kurven gesteuert sind, erinnerte aber auf-grund der quietschenden Reifen eher an den Rallyesport. Nicht im Sinne des ADAC ist es auch, wenn trotz schlechter



Der vierfache Motorrad-Weltmeister Toni Mang aus Inning (links) und Biathlon-Olympiasieger Fritz Fischer (Ruhpolding) bilden ein VIP-Team, das zittern mußte: In Lindau kamen sie mit dem „letzten Tropfen“ Benzin an.

Sichtverhältnisse und starkem Regen kei-ne Scheinwerfer brennen und die Schei-benwischer nur zögerlich betätigt werden. Sicherheit geht vor! Solcherlei „Spur-exzesse“ bildeten jedoch die Ausnahme, und es kann halt nicht in jedem Fahrzeug ein eigener Schiedsrichter sitzen.

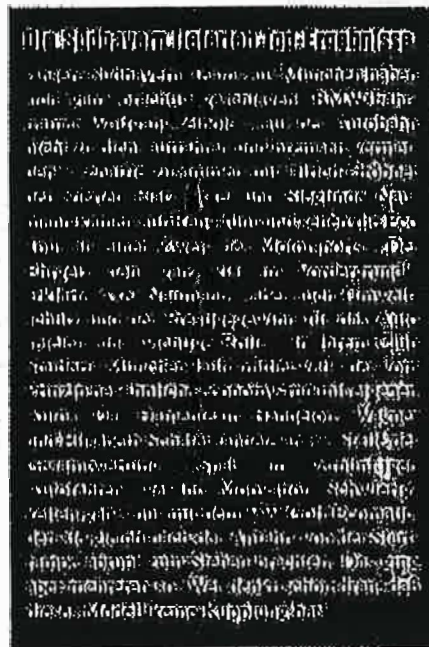
Bließ, das unbekannte Wort

Ohne eiserne Disziplin und absolute Konzentration war bei der Eco Tour of Europe '94 kein Blumentopf zu gewinnen. Wer das Gaspedal nicht mit sanftestem Druck verwöhnte, den bestraf-te in der Schlußabrechnung ein höherer Schnitt. Gleichmäßig beschleunigen und früh schalten bedeuteten bei der Spartour keine guten Vorsätze, die in den Koffe-rum gepackt wurden. Der angesprochene Wettbewerbsgedanke sorgte sogar dafür, daß selbst der Radio nicht eingeschaltet wurde (Stromverbrauch). Fenster blieben auch bei schönstem Sonnenschein ge-schlossen, denn der cw-Wert hätte ja

Schaden genommen. Wirtschaftlichkeits-faktor Nummer eins ist jedoch die voraus-schauende Fahrweise. Und die kann über-all umgesetzt werden, sei es auf der Münchner Leopoldsstraße, in Passau oder Berchtesgaden.

Um Wettbewerbsvorteile auszuschließen, wurden nach jeder Tagesetappe neue Fahr-zeuge zugelost, so daß jeweils drei Benzi-ner und drei Diesel zur Verfügung standen. Die Hälfte der Eco Tour of Europe '94 fuhren die Kraftstoff-Knauscrer auf „grü-nen Reifen“ von Michelin, die rollwider-standsoptimiert sind und 0,2 bis 0,4 Liter weniger Konsum auf 100 Kilometer be-wirken. Auch Shell setzte auf sein „Helix Ultra-Öl“, das den Durchschnittsver-brauch um rund 4,5 Prozent senkt.

Die Topstars unter den Autos kristallisiert-sich schnell heraus. Auf einer Distanz von 2059,6 Kilometern goizte der VW Golf TDI mit 82,74 Litern (4,02 l/100 Ki-lometer). Da nehmen die Wolfsburger den Mund wohl nicht zu voll, wenn sie das Dreiliter-Auto in wenigen Jahren verspre-chen. In der Benzinerklasse hatte dagegen ein japanisches Fabrikat den wenigsten Durst, denn der Honda Civic 1.5 VEI blieb unter der magischen Fünftliter-Gren-ze (4,97): Das brachte nicht nur den Sieg, sondern auch viel Bewunderung für die Technik aus der Formel 1. Der Steuerlek-tronik liegen Erkenntnisse aus den Hoch-geschwindigkeitsboliden zugrunde. ■



Elne Minute Im Leben des Eco-Tour-Fahrers Sepp Sparsam:

... endlich geht's wieda owe,
Kupplung naus, Tankwart vergiß
me, juuuuuu kruuuzeeee..., der
Hirndiwe führt ma do so saubled
nei, daß i bremsn mußß, kannst
ned wartn. Schau dan no grad o,
jetztad schloß a no ei und i mußß
in Drittn zrukschaltn... 1200
Umdrehungen im Fünftn, wenn
mi no grad mei Frau a so sanft
behandln dad wia i des Gaspe-
daaaal, ja des derf doch ned
wahr sei, Herr loß a hisserl a
Hirn vom Himme oba falln, geh
Fußgänger, lauf no dreimoi übern
Zebrastreifen, wenn i überleg,
wiavui Benzin mi des osoan
wiada kost, dann graust's ma wia
an Deift vorm Weihwasser... A
scheene Muse war recht, oba da
Radio braucht bloß an Strom,
s'Fenster moch e a ned auf, weil
liaba dastunga wia an zewe-Wert
aufhaxn... wenn d'Ambe auf rot
schall, glei fluach e a so, dank-
schön, dankschön, grad no drüba
kemma... mei Autofahrn is ned
so leicht, oder!

Diesmal begann die Saison für die "Kraxler" am Rechberg (EBM) in der Steiermark. Wobei Erich Öppinger seine Regenfahrer-Qualitäten unter Beweis stellte, obgleich er den Chronisten, bei deutlich roter Flagge, am Straßenrand stehend, überholte; er befand sich aber damit in europaweiter Gesellschaft, taten es ihm doch etliche Fahrer gleich. Ruhe und Sitte ließ dann Martin Krisam jun. einkehren, der den Flaggenposten geduldig Gehorsam leistete. Dem Chef selbst ging beim 3. Versuch, den Berg hinaufzukeuchen, nachdem er dreimal zurückgeführt werden mußte, wegen Unfällen auf regenfeuchter Fahrbahn, ganz einfach der Sprit aus; mit Ansage, aber Rennleiter Seitingner hatte bei dem anbahnenden Wetterchaos einfach verboten, im Start- bzw. Vorstartbereich nachtanken zu lassen. Gott sei Dank wurde der Ausflug, auch unseres neu aufgebauten Sattelzuges, versüßt durch unsere nimmermüden Oldie-Fan's, die ihren MG-B steiermärkische Luft schnuppern lassen wollten, die ihm sichtlich gut tun sollte; andere Klimabereiche hat er nicht so klaglos hingenommen.

Die deutsche Saison ging in der Eifel los: Im Bitburg-Land - damit sei alles gesagt. Was sich am Rechberg bereits angedeutet hatte, kam hier voll im Training zum Tragen; der Renault Turbo lag einfach nicht und verabschiedete sich während des ersten Trainingslaufes im Unterholz. Mit neuen Reifen ging's dann besser und am Renntag, bei nasser Strecke, schaute ein Klassensieg heraus, nachdem die Konkurrenten im ersten Lauf geschlafen hatten oder, wie Norbert Brenner, aufgaben, weil "das Gerät" zu teuer ist. Mit dem URD C 391 konnte sich Martin Krisam jun. nicht so sehr in Szene setzen.

Die Fortsetzung fand dann beim heimischen EBM-Lauf in Trier statt, wo im Regen der Renault Turbo wieder prächtig bei der Musik war und Martin jun. sich erstmals im Regentraining als Schnellster feiern lassen konnte. Erich Öppinger war auch mal wieder zur Mannschaft der SCUDERIA gestoßen. Wie schon so oft bei EBM-Läufen fielen die Gegner, genügend an der Zahl, sodaß achtbare Ergebnisse erzielt wurden.

Nach viel Arbeit unter der Woche, ging's am Wochenende drauf zur Geburtsstätte unseres großen Sponsor's, in die Republik Tschechien, nach Sternbek - Ecce Homo war angesagt. Bei herausragender Freundlichkeit der Offiziellen und EBM-Faktor plus Krisam jun., verbrachten wir ein traumhaftes Wochenende in der Olmützer Gegend.

Dann gähnende Leere bis Homburg. Die Tourenwagen fuhren zwischenzeitlich bei Affenhitze am Pötzberg; wo dem Renault Turbo bei jedem Trainingslauf irgendein Turboschlauch platzte und ich dann in aller Hergottsfrühe (7.45 Uhr) am Sonntag, fahrend wie auf heißen Kohlen, mich zum Rennen qualifizieren mußte. Dank meines Mechanikerfreundes Uwe, klappte es dann doch noch zu einem Ergebnis.

Fortsetzung fand die deutsche Bergrennsaison nach langer Sommerpause, Ende Juli in Homburg/Saar. Es begann gleich, wie fast schon zur Tradition geworden, mit einem Besuch des dortigen Spitals, weil sich unser Nachwuchs (mit fast 28 Jahren) das Schienbein aufschlug, was nur noch mit ein paar Stichen zu reparieren war. Damit bestand schon keine allzu große Aussicht auf eine erstklassige Plazierung, was sich dann auch bestätigen sollte. Auch mit dem Renault konnten keine Lorbeeren auf dieser heiklen Strecke, mit ihrem Startbergabstück, errungen werden.

Teufelsrutsch Alzey, war die nächste Station; bis zum Finale an jedem Wochenende ein Rennen. Wie der Name schon sagt, war's eine rutschige Angelegenheit mit wechselnden Wetterbedingungen. Auch war vom letzten Jahr noch eine Rechnung offen, die aber nicht ausgeglichen werden konnte; nach anfänglicher Führung mußte man mit einem dritten Platz zufrieden sein. Auf dieser Powerstrecke war auch mit dem Renault nicht mehr wie ein fünfter Platz drin.

Mit Osnabrück kommt die Veranstaltung jedes Jahr für die Dauertainerer, trotz diesmal widrigster Umstände schaffte ein grosser Teil der Starter bis zu 6 Läufe. Mein Turbo litt fortan an Leistungsunwilligkeit, was sich darin niederschlug, daß um die sonst gewohnten Plätze hart gekämpft werden mußte. Mit dem URD, Gruppe C, war nur der übliche Dritte zu erringen.

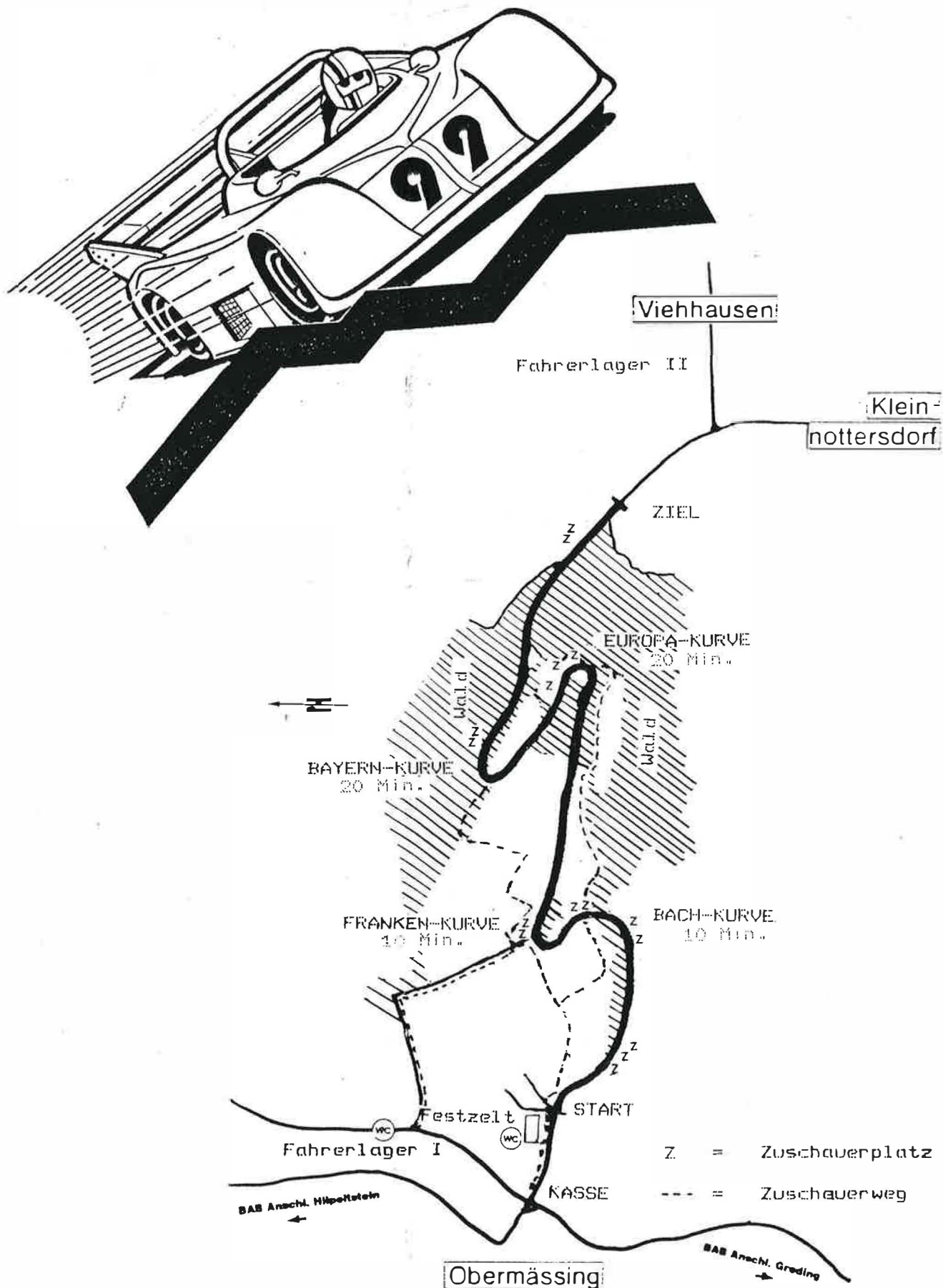
Noch viel schlechter sollte es dann am Hauenstein kommen. Nach dem üblichen Aufwärmgeplänkel versagte der BMW 2.5 ltr. 400 PS-Motor seinen Dienst und war nur noch zu kleinen Fehlzündungen zu überreden: Totalausfall. Erich Öppinger mußte äußerst hart kämpfen, um in der 2-Liter-Klasse bestehen zu können. Beim Renault Turbo halfen auch nicht die Evo-Arbeiten an einem härteren Fahrwerk; gerade noch sprangen die Vorjahr-Zeiten heraus.

Die Pause bis zum Fieberberg wurde genutzt, um unseren Rennmotor wieder zum Laufen zu bringen. Auch die emsigen Bemühungen beim Hersteller brachten kein zufriedenstellendes Ergebnis zustande. Am Rennwochenende, bis zum ersten Rennlauf nur Gewürge; die beiden Motronic's vertragen nicht alle Chips im Mix. Mit einer sonderbaren Mixtur ging's dann sensationell gut: 1. Lauf - 1. Platz. Nachdem ein Markenkonzurrent in der DBM in Führung lag und unsere Crew nicht mehr mitmischen konnte, setzten wir ein Zeichen der Solidarität und errangen den zweiten Platz, immerhin beachtlich.

Beim Bergrennen Unterfranken in Eichenbühl war es dann vorbei mit der Solidarität, nach einem starken Auftritt konnte Martin Krisam jun. auf seinem URD C 3 den zweiten Gesamtrang erreichen, hinter dem bayerischen Urgestein Herbert Stenger; der es dann vorzog, nicht mehr in die Meisterschaftsentscheidung einzugreifen und den letzten Lauf in Greding am Eurohill auslies und stattdessen in St. Agatha einen Lauf zum IADC wahrnahm. Das Finale am Eurohill endete tragisch mit dem Tod von 3 Streckenposten, nach einem Abflug eines Gruppe N M 3, gesteuert von einem Neuling in der Bergszene.

Durch einen Patzer im 3. Lauf (zu geringer Flügel) und krankheitsbedingt, konnte der 2. Platz nicht gehalten werden. Dadurch kam Rainer Fink zu Meisterschaftsehren.

Nächstes Jahr gibt es keine Zugeständnisse, aufgerüstet wird und mit neuerlich hoch motiviertem Elan schaut dann mehr heraus, als der 7. Platz in der Endabrechnung.



Historisches- Hysterisches

Bei den Oldis wars '95 garnicht so lustig. Dank den Herrn aus Paris. Eine Auslegung eines Paragraphen machte aus dem Oldie einen "Youngtimer". Also fuhr Familie Kaufhold nicht mehr in der Wertung bei den Veranstaltungen. Wir schlugen uns auf die Funktionärs-Seite. So führten wir als Vorwagen endlich mal eine Rallye vom Start bis zum Ziel an. Schon toll, zumindest für die Kaufis. Das war's aber dann auch schon für die erste Jahreshälfte.

In der zweiten erlebte der Schreiber die Wiederauferstehung der "Köln-Ahrweiler-Rallye" für Youngtimer und Oldies gleichermaßen ausgeschrieben. Natürlich nicht zum trainieren. Martin Krisam half mir mit Schleppfahrzeug und Hänger aus. So daß die Rallye mit nötigen Ernst angegangen werden konnte.

Eine tolle Besetzung: Waldegard auf Porsche 916; Röhl auf Escort 1600 TC; Kaufhold auf MGB-GT und aus München auch Neugebauer/Howacker mit Buckel Volvo. Richtig tolle Leute also. Auto's auch.

Als Vorwagen gab's Lancia 037, Lancia Stratos, Metro 6R 4, und Renault 5 Turbo Maxi in Aktion zubewundern.

Sie merken's schon wenn einer die Vorwägen in Aktion erlebt, ist wohl mit Rallye fahren nicht viel gewesen. Richtig, nach garnicht so schlechten Anfang, auf rutschigem Boden konnten wir mit den wenigen PS gut mithalten, wars bald aus.

In der dritten Prüfung machte die Kupplung schlapp. Da kannst halt nichts machen. Da an der Rallyestrecke viele in Ehren ergraut Rallye und Rennfans waren, konnte das Transportproblem locker gelöst werden. Am Seil gings von einem Zuschauerpunkt zum anderen. Ein ausgedehnter Ratsch am Abend mit dem Team Neugebauer rundete das Rallye Wochenende noch positiv ab.

Nur wie's denn im Neuen Jahr weiter gehen soll, wer weiß. Die Youngtimer könnten zu einem Erfolg werden, wenn da nicht die ONS davor wär.

Die Youngtimer müssen eine Kat-Anlage haben. So als würde dem Kolloseum in Rom ein Aufzug eingebaut damit die Touristen besser die Treppe hinauf kommen. Aus lauter Angst vor Mecker-Zeitgenossen, muß alles über einen Kamm geschert werden. Berta Benz dürfte wahrscheinlich nur mit Ausnahmege-
nehmigung und Warnfahrzeugen vorn und hinten Ihre Reise nach Mannheim unternehmen.

Ich hoffe das die Hysterie sich noch mal gibt und Altes alt bleiben darf und nicht wie eine geliftete Diva hergerichtet werden muß.

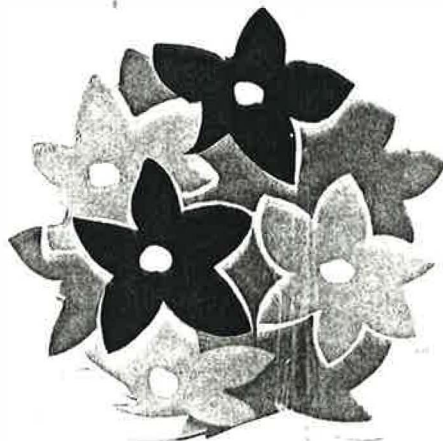
Drum allen Motorsportlern ob mit modernen oder alten Fahrzeugen unterwegs ein erfolgreiches **1995.**



Wir gratulieren unserem Clubmitglied Werner Reiter und seiner Frau Rosi zur Hochzeit im Juli 1994.



Wir gratulieren dem Ehepaar Silke und Roland Mannsberger zur Geburt ihres Sohnes Axel am 20. August 1994.



Wir gratulieren unserem Clubmitglied Manfred Anspann zu seinem fünfzigsten Geburtstag am 2. Dezember 1994.

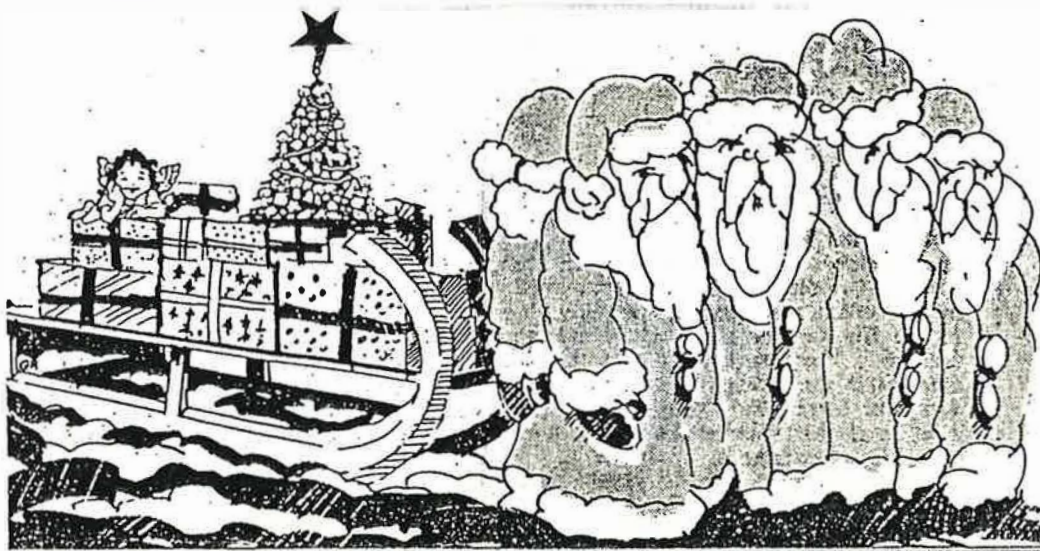


GEBURTSTAGE

11. Dezember	Rainer Scherer
14. Dezember	Renate Göpfert
15. Dezember	Georg Schöttl
28. Dezember	Dieter Steinlein

1 9 9 5

13. Januar	Martin Krisam jun.
5. Februar	Johann Wimmer
11. Februar	Karl Bauer
12. Februar	Silke Mannsberger
14. Februar	Herbert Wenz
16. Februar	Jürgen Kaufhold
3. März	Andreas Schulz
8. März	Peter Schöllner
14. März	Jürgen Freisler
26. März	Wolfgang Kolb
27. März	Egon Ondrusch
29. März	Karl-Heinz Pospichal



AUTO-RADIO-SERVICE

BLAUPUNKT
GRUNDIG
PHILIPS
BECKER

Verkauf
und
Einbau



Motorsport-
 und Rennzubehör
 Ein- und Umbau

Werner Reiter

Münchner Str. 31
8150 Holzkirchen



08024/5767



Südbayerns aktiver Zubehörhändler

auto sport scherer

macht Ihr Auto zum Sportgerät!

DUNLOP PIRELLI MICHELIN

RS Sportreifen

FERODO

Scheibenbremsbeläge
Rennqualität DS 11

Stützpunkt in
Südbayern für

HEIGO

Überroll-Bügel und -Käfige
Unterboden- und Tankchutz aus Alu und Stahl

Lizenz-Rabatt · Versand: Express-Nachnahme



Rennbekleidung



Fahrradschuhe



Das ass,

wenn es um die Ausrüstung Ihres
Autos für Motorsport geht

auto sport scherer

Friedenstr. 18, München 80
 Telefon 403134



SCUDERIA MÜNCHEN

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club
SCUDERIA MÜNCHEN E.V im ADAC

an die Geschäftsstelle
Friedenstraße 18, 81671 München 80
Telefon (089) 40 31 34

oder an die offiziellen Vertreter:

1. Vorsitzender Martin Krlsam Tel. 78 16 02
2. Vorsitzender Rainer Scherer Tel. 40 31 34
- Sportleiter Hildegard Schottmüller Tel. 65 81 08
- Schatzmeister Adelheid Schneider Tel. 78 16 02
- Beisitzer Martin Krlsam jun. Tel. 78 16 02

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

Gäste sind bei unserem Clubabend immer herzlich willkommen!

SPORTFAHRER STAMMTISCH: Jeden dritten Mittwoch im Monat ab
20.00 Uhr treffen sich die aktiven und passiven Mitglieder und Freunde
der SCUDERIA MÜNCHEN in der Clubgaststätte FLORIANSECK zu einem
gemütlichen Ratsch.

SCUDERIA REPORT

Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit einem Namen oder den Initialen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Scuderia München oder des Scuderia Reports dar, sondern nur die des Verfassers