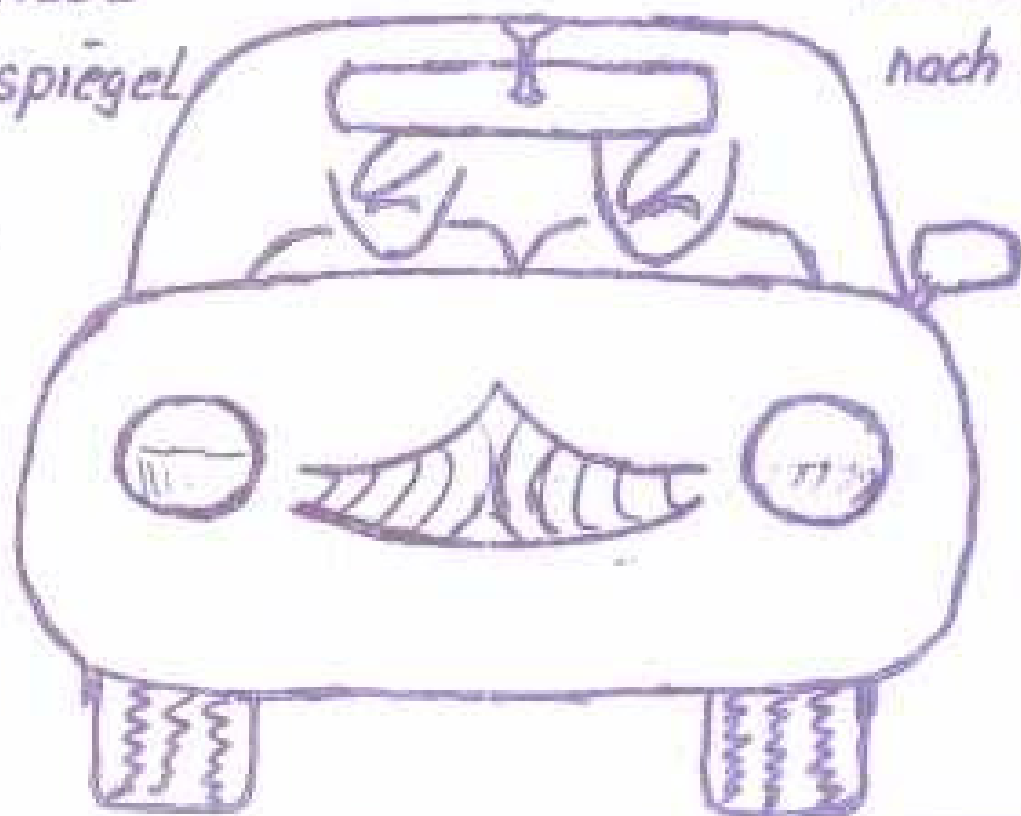


INTERNE

CLUBZEITUNG des RSC Obere Nahe

Der neue
Innenspiegel

Für bessere Sicht
nach hinten!



22.4.78 3. Club-Rallye "Obere Nahe"

2 Bestzeitprüfungen 4 Sollzeitprüfungen

30% Pokale in der Klasse, Beste Nachwuchsfahrer

1.-DM

6 April 1978

Die Clubsport-Seite

1. Clubsport, was ist das?

Er ist die Basis des Automobilsports, sozusagen der Automobilsport für jedermann. Kleinere Veranstaltungen, die ohne all zu großen organisatorischen Aufwand und dementsprechend in finanziell überschaubarem Rahmen von Clubs für ihre Mitglieder, Freunde und Gäste durchgeführt werden. Früher wurden diese Veranstaltungen im allgemeinen Sprachgebrauch "nicht-genehmigungspflichtige" oder "ONS-genehmigungsfreie" Veranstaltungen genannt. Das war an sich nicht zutreffend. Denn: schon seit Jahren gibt es für diesen Sport ONS-Bestimmungen, in denen das sportliche Genehmigungsverfahren und die Überwachung dieser Veranstaltungen an den AVE und DMV sowie an die ADAC-Geme delegiert worden ist. Daraus ergibt sich eindeutig die Zuständigkeit der ONS für den Clubsport. Die Delegation der "Verwaltung" bleibt auch in Zukunft so wie bisher.

2. Welche Veranstaltungen?

Der von der ONS reglementierte Clubsport beinhaltet 3 Veranstaltungstypen deren Durchführungsbestimmungen von der ONS seeben überarbeitet wurden, in wenigen Tagen veröffentlicht und dann Zug um Zug aus Tragen kommen werden:

a) Club-Wertungsfahrt oder Club-Mallie

Wesentliche Merkmale:

Streckenlänge max. 120 km, max. 6 Fahrabschnitte, jeder Fahrabschnitt endet mit einer Zeitkontrolle (ZK). Höchstzulässiger Schnitt: 40 km/h. Max. 5 Wertungsprüfungen, die aus folgenden Möglichkeiten gewählt werden können:

- I) Beschleunigungsprüfung
Bestzeit, max. 900 Meter
- II) Slalom
Bestzeit, max. 600 Meter
- III) Orientierungsprüfung max. 3

Seitzeit, Schnitt max. 40 km/h, Länge mindest-er 5 km und max. 20 km.

IV) Gleichmäßigkeitsprüfung

Seitzeit, max. 8 km, Schnitt max. 40 km/h; max. 2 geheime Zeitkontrollen (ZK) zur Schnittüberwachung.

V) Club-Orientierungsfahrt

Wesentliche Merkmale:

Streckenlänge max. 120 km, max. 5 Fahrabschnitte, höchstzulässiger Schnitt: 40 km/h. Geheime Zeitkontrollen verboten, ebenso jede Art von Wertungsprüfungen auf Best- oder Seitzeit. Erlaubt sind neben max. 4 ZK's folgende Kontrollen: Durchfahrtskontrolle (DK: Standort bekannt), Sonderkontrolle (SK: Standort darf geheim sein), Orientierungskontrolle (OK: "stumme" Kontrolle, Standort in der Regel geheim).

c) Clubslalom

Wesentliche Merkmale:

Streckenlänge max. 600 Meter, mindestens 15 richtungsändernde Tore oder Pylene; keine Gerade darf länger als 80 Meter sein. 2 Wertungsläufe auf Bestzeit, die Fahrzeiten werden addiert.

Für alle 3 Veranstaltungstypen gibt es ONS-Bestimmungen und Rahmenbeschreibungen, deren Text einheitlich ist und die, ebenso wie die Bestimmungen, von Veranstaltern und Fahrern eingehalten werden müssen.

3. Wer kann teilnehmen?

Der ONS-Clubsport ist der Automobilsport für einen jeden, der mindestens 14 Jahre alt ist und einen Führerschein für PKW's besitzt. Teilnehmer ohne Führerschein, normalerweise also die 14- bis 17-jährigen, können nur Beifahrer sein (bei I od. II).

Erforderlich für alle Teilnehmer an ONS-Clubsport-Veranstaltungen ist neuerdings der Besitz einer ONS-

Lizenz— einer GNS-Clubsport-Lizenz. Sie kann von jedem erworben werden, der mindestens 14 Jahre alt ist. Sie kann bei den von ADAC, AvD oder DMV organisierten Clubsport-Veranstaltungen beantragt werden und natürlich auch bei den Geschäftsstellen und Spartenabteilungen der 3 genannten Clubs.

Weitere Information in unsere nächsten Clubzeitschrift.

4. Was für Fahrzeuge?

Teilnahmeberechtigt an GNS-Clubsport-Veranstaltungen sind alle Personenkraftwagen, die zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind und somit der StVZO entsprechen. Bepfiehlt ist eine Trennung von seriennässigen und verbesserten Fahrzeugen, freigestellt ist eine Einteilung in Hubraumklassen. Homologation und Anhang J sind im GNS Clubsport Fremdworte.

5. Ist der Clubsport zukunftsträchtig?

Fachleute sehen im Clubsport den Automobilsport der 80er Jahre. Die Statistik der letzten Jahre spricht dieser These sicher nicht entgegen. Wurden 1975 von ADAC, AvD und DMV rund 1500 Veranstaltungen organisiert, so waren es 1977 bereits über 2000— eine jährliche Steigerung von über 10 %. Die Teilnehmerzahlen bewegen sich in gleichen Relationen: 1975 insgesamt ca. 150.000, 1977 bereits fast 200.000.

Eine von der GNS Ende 1976 im Clubsport durchgeführte Repräsentativ-Umfrage gibt unter anderem über die Beteiligung des Einzelnen Auskunft: 30 % begnügen sich mit 5-10 Veranstaltungen im Jahr, über 40 % nähmen in gleichen ZE Zeitraum an mehr als 20 Veranstaltungen teil. Zahlen ohne Kommentar!

Feuerlöcher

Wir möchten alle Fahrer und Technischen Kommissare daran erinnern, daß für Fahrzeuge der Gruppen 1 — 4 ein Feuerlöcher mit einer Mindestkapazität von 5 kg Löschmittel, das in Wirksamkeit und Ungiftigkeit mindestens ICF (Brom-chlor-difluor-sulfon) entspricht,

Clubsport Intern

SOP-Ilital Birvinszen

Am Start befanden sich 48 Teams. Darunter waren auch zwei Teams eines eines Clubs nämlich:

Schumacher-Glach

Trautmann-Glach

Trotzdem, daß Schumachers RS mit der niedrigen PS-Leistung den anderen unterlegen war schaffte es das Team den 1. Platz in der Klasse und den 10. Platz im Gesamtklassament zu erreichen.

Das Team Trautmann-Glach schied aus da es wie viele andere Teams KK 1 nicht in der vorgeschriebenen Zeit erreichten.

Das Team Freytag-Bruch konnte wegen eines Defekts am Fahrzeug nicht zum Start antreten.

Clubrallye-Eckenbach-Alsenborn

Zum Start nach Eckenbach kamen am 25.2.78 55 Teams.

Darunter auch unser Team Trautmann-Glach.

Durch den Ausfall der elektrischen Benzinpumpe auf der GS 2 mußten sie durch den Zeitverlust auf den Platz 1 in der Klasse verzichten. Doch einen guten 2. Platz in der Klasse und den 7. im Gesamtklassament belegten sie.

22. Clubrallye Kaiserlautern

Außer unserem Team Trautmann-Glach kamen noch 87 weitere Starter. Man sollte doch unserer Meinung nach nach 22 Veranstaltungen eine Clubrallye zu organisieren wissen. Denn durch eine schlechte Organisation wurde die KK 6 vorzeitig aufgelöst, wodurch KF 2, GP 1 und GP 2 nicht gewertet wurden. Durch diesen Organisationsfehler kam das Team Trautmann-Glach nur auf Platz 19 des Gesamtklassament und den 4. ten in der Klasse, wobei sie nur 1,21 Strafpunkte von dem Gesamtleger trennten.

Clubrallye Hittigweiler

39 Teams, darunter Trautmann-Glach, und Freytag-Bruch. OK 2 heraus da Chinesen/ehler, Fr.-Glach 5. Gesamt 2. Klasse, Fr.-Br. 10. Klasse 31. Gesamt



SHELL-Station
Gebr. Welsch

6697 Nohfelden 6 -
Wolfersweiler

Telefon 06852/6292



Der Unterschied von Sport und "Sport" von H. B.

Vom Abschluß dieser Serie werde ich noch ein paar unliebsame Stories erzählen, bei denen ich beteiligt war. In den ersten Jahren meiner Rallyelaufbahn besaß ich einen getunten NSU TTS zu Wettbewerbszwecken. Mit diesem Fahrzeug und meinem Kollegen Weinrank, seines Zeichens Fahrlehrer, nahm ich an einer saarl. Rallye teil. Nach ca. 700 Fahrkilometer lagen wir in der Klasse weit vorne. Auf einer weniger schnellen Strecke hat mich mein Pilot, das Fenster zu öffnen, um meine "Lasso's" abziehen zu lassen. Ich öffnete das Seitenfenster und sah alsdann nicht nur Rauch, sondern auch unsere Bordkarte davonfliegen. Ich hatte die Bordkarte lose in der Hand und nahe am geöffneten Fenster, da die nächste Kontrolle sich ankündigte. Die anschließende Sache in den anzureisenden Nissen war durch die grüne Farbe der Bordkarte noch erschwert, zumal wir nur eine Taschenlampe hatten und die Nacht sehr finstern war. Nach ungefähr 15 Minuten erwachten wir das Ding und rasten wir die Seklopfen von dannen. Nach ca. 500 mtr. stoppte mein Kollege rockartig und fragte sich, ob dies auch unsere Bordkarte sei. In der Aufregung kontrollierte ich die Startnummer und mußte feststellen, daß es unsere Karte war. Wir fuhren weiter und brachen nach kurzer Zeit in schallendes Gelächter aus, da uns klar wurde, daß nicht noch ein TN an der gleichen Stelle seine Karte verloren haben konnte. Bei dieser Rallye landeten wir durch meine Fahrlässigkeit auf Platz 2 in der Klasse.

Kurze Zeit später fuhr ich mit dem gleichen Piloten, jedoch mit einem 20 M RS die bekannte "Kohle und Stahl". Wir absolvierten die gesamte Strecke hervorragend und lagen wiederum weit vorne. Die letzte Kontrolle war eine DK und stand am Flughafen Escheln. Etwa 10 km. vorher legte ich die Streckenpläne zu den Akten, da keine Schwierigkeiten mehr gegeben waren. Wir unterhalten uns angeregt und fuhren zum Ziel, stoppten mit erlaubter Vorzeit und bekamen dann mitgeteilt, daß wir die letzte DK vergessen hatten. Dieses Kunststück brachte sonst kein TN fertig, zumal die DK bekannt war. Wir waren ADW.

Nach dieser nochmaligen Pleite verloren wir die Lust und stellten das Fahren für einige Zeit ein. In der Folge fuhr ich fast ausschließlich mit Armin. Jedoch auch hier ging nicht immer alles wie geplant. Bei einer Rallye "Saarland" erfuhren wir die zu dieser Zeit noch geheimgehaltene Strecke teilweise und trainierten ausgiebig. Unser Fahrzeug war ein getunter Manta. Bisslich am Anfang der Veranstaltung war eine Prüfung auf Sollzeit zwischen Bosen und Schwarzenbach zu fahren. Die Zeit war so tief gesetzt, daß diese nicht zu schaffen war. Von dieser SK hatten wir ein Gebetbuch und fuhren mit Start Nr. 3 absolute Bestzeit, unterboten sogar die Sollzeit. Der Rest der Veranstaltung gab ebenfalls für uns keine Schwierigkeiten und wir rechneten uns am Ziel in Saarlouis einen Klassensieg und einen 2. Platz in Gesamtfeld aus. Der Anhang kam und wir waren auf Platz 2 in der Klasse. Laut Ergebnisliste hatten wir eine SK vergessen. Wir reklamierten sofort und man teilte uns mit, es wäre eine SK zwischen Bosen und Schwarzenbach gewesen. Nach Befragen anderer TN bestätigten sich die Angaben des Veranstalters. Wir entsannen uns dann, daß in besagter SK, vor einer Kurve, eine stattliche Anzahl Zuschauer standen und diese bei unserem Anflug alle zur Seite sprangen. Ein Zuschauer muß hierbei das SK - Schild ungeworfen haben, so daß wir die SK nicht erkennen konnten. Unsere fabelhafte Zeit in dieser SK war nun ebenfalls aufgeklärt. Wir blieben 2. in der Klasse. Bei einer Rallye in Herxweiler trainierten wir ebenfalls ausgiebig etliche bekannte Streckenabschnitte. Auch hier lagen wir mit unserem Manta weit vorne als uns das Schlußziel erreichte. Mit Start Nr. 2 setzten wir

bitte umblättern

eine Gerade von ca. 2 km. voll hinunter. Ich warnte meinen Fahrer rechtzeitig vor der kommenden scharfen Linkskurve. Armin jedoch brauste auf der schmalrigen Straße zu spät und wir machten einen eleganten Abgang in die Tiefe. Unser Auto blieb auf den Rädern, war jedoch in dem Morast nicht mehr zu bewegen. Die beiden nachkommenden Fahrzeuge landeten neben uns. Einer von uns warnte nun die anderen TF rechtzeitig und wir 3 blieben die traurigen Hinterkläbchen. Armin fuhr mit dem Schlusswagen zum nächsten Bauern und kam mit einem Schlepper. Der Bauer fuhr ebenfalls in die Kiese und hängte unser Auto an. Schon beim ersten Schleppversuch drehten die Räder durch und nun lagen 3 Autos und ein Schlepper nebeneinander. Der Bauer ging zu Fuß nach Hause und kam mit einem starken Trecker zurück. Diesen Fahrzeug hatte eine Seilwinde. Er blieb auf der Straße stehen und versuchte als erstes unser Fahrzeug zu bergen. Er brockte den Manta bis halb auf die Straße, dann riß das Seil. Mit allen anwesenden Personen gelang es nun jedoch, unser Fahrzeug auf die Straße zu bringen und wir dampften nach Bezahlung los, Richtung Heimat. Wie wir später erfahren, lagen die beiden anderen Fahrzeuge noch einen Tag in dem Morast, da der Bauer sich weigerte, einen weiteren Bergungsversuch zu unternehmen.

H. H.

Sport Sport Sport Sport Sport Sport

Schweden-Rallye

Die zur Weltmeisterschaft zählende Schweden-Rallye gewann der in Ford-Dieselmotoren stehende Schwede Björn Waldegaard mit Beifahrer Thoronelius auf einem Ford-Exkors vor Hannu Mikkola, ebenfalls Escort.

Sachs-Winterrallye

141 Teams waren am Start der Sachs-Winterrallye 78. Darunter einige Favoriten wie: Hainbach/Linsen, Röhrl/Geistdörfer, Rohne/Dickmann und Demuth/Fischer. Röhrl in Führung liegend fiel mit seinem Schotter Formel 1 (Stratos) frühzeitig aus. Auch Kohl mußte seinen Kadett mit durchgebrannter Kopfdichtung nach der WF 2 ab. Ins Ziel nach Schwäbelfurt kamen 73 Teams.

Gesamtwertung:

1. Hainbach/Linsen
2. Rohne/Dickmann
3. Knollmann/Hopfe
4. Herrmann/Schwedgerl
5. Warbold/Menne

Für Sachs-Winterrallye

Ein falscher Stempel auf der Nordkarte. Zwei Beifahrer-Christian Geistdörfer und Peter Linsen stempelten an der SK vor Schwarzenborn 10 Minuten zu früh. Röhrl/Geistdörfer fahren los

und merkten ihren Fehler nicht. Peter Linsen merkte den Fehler, noch bevor Reinhard Hainbach abfuhr, und versuchte, nachträglich richtig zu stempeln. Die Route der nachfolgenden Meisterschaftsmechaniker war inzwischen mit Warbold, Demuth, Günther usw. eingetroffen und durfte nicht mit Vorseit sondern mußte mit Normalseit stempeln. Sie wollten auch nicht mit Vorseit stempeln, sondern hielten sich an das Reglement. Etwa 20 Fahrzeuge waren durch, und erst dann erlaubte Fahrleiter Junge Vorseit für den restlichen Falk. Ein gewiefter Rallye-Co-Pilot Peter Linsen und ein Übermümpelter Fahrleiter-Herr Junge, dies gab vor der Siegerehrung den Anstoß, dem eingelagerten Protest mit der Begründung "Chancengleichheit" entgegenzukommen. Würde nicht Holger Rohne, sondern angeblicher Achim Warbold an 3. Stelle ins Ziel eingelaufen, wer weiß, was eine eventuelle Berufung gebracht hätte. Die Begründung Chancengleichheit war nicht gegeben. Ein Beifahrer aus den hinteren Startreihen hätte man wahrscheinlich gar nicht so Wort kommen lassen. Linsen hat, was jeder andere CO ebenfalls getan hätte, versucht, aus dem Schlammassel herauszukommen, nur sieht dies einem DSK-Fahrervertreter nicht so gut zu Gesicht.

URTEILE

Unfallschaden verschwiegen-
voller Schadenersatz

Selbst wenn ein Autoversicherter nur teilweise verschwiegen hat, daß bei einem Unfall auch wesentliche Teile beschädigt worden waren, kann der Käufer den Vertrag wegen arglistiger Täuschung anfechten. Solch Nichtansuh mit der Verkäufer weilt vor dem Kaufpreis zurückzusetzen, sondern auch für alle anderen Aufwendungen des Käufers (Reparaturen usw.) aufkommen. Dem Käufer darf er nur 10 Pfennig pro gefahrenem Kilometer berechnen.

Auch wer von rechts kommt,
kann schuldig sein

Stehen zwei Autos auf einer Kreuzung mit der Verkehrsregelung rechts vor links nebeneinander, so kann der von rechts kommende Fahrer für den Schaden voll verantwortlich sein, wenn er den von links einfahrenden Wagen scheidet.

An 2. Stelle im Brief-Erkenntnis

Wird einem Autofahrer, der den Wagen neu gekauft hatte, das Fahrzeug total beschlagnahmt, entsteht ihm ein erheblicher Vermögensschaden! Wenn er beim geltend gemachten Ersatzanspruch in SZ 2 Brief erst an 2. Stelle steht, so hat deshalb Anspruch auf einen 100-Zuschlag auf den Wiederbeschaffungswert.

Bußgeldbescheid trotz Verfahrensfehler
gültig

Wenn ein Angestellter der Bußgeldbehörde, der einen Autofahrer angezeigt hat, den Bußgeldbescheid eigenhändig unterschreibt, ist der Bescheid trotzdem gültig.

Beifahrer als Unfallflüchtiger

Auch ein Beifahrer kann wegen Unfallflucht verurteilt werden. Der Beifahrer eines Verkehrstüchtigen wurde beim Rangieren von einem Passanten darauf aufmerksam gemacht, daß der LKW ein anderes Auto beschädigt hatte. Fahrer wie Beifahrer kümmerten sich jedoch nicht um den Schaden und fuhren weiter. Der Beifahrer wurde deshalb vom Amtsgericht wegen Unfallflucht verurteilt. Das OLG hob zwar das Urteil wegen Beweismängel auf, wies aber streng darauf hin, daß "nur dann, wenn das Verhalten eines am Unfallort Anwesenden unwillkürlich nicht aus Unfall begrenzten hat, die Hilfepflicht entfällt".

Tip's Tip's, Tip's Tip's

Wie lagere ich meine Winterreifen im Sommer???

Auf keinen Fall sollte man diese in die Garage stellen und gegen die Wand legen, denn es könnte passieren, daß Ihre Reifen nach einigen Monaten Sommerpause abgeplattete Stellen aufweisen, die beim nächsten Wiedereinsatz nur schlecht wieder rausgehen (das gilt besonders für Winterreifen). Am besten anrichten sie die Reifen mit Luft flach nebeneinander, möglichst in einer Garage- oder Kellerdecke, die nicht allen großen Temperaturschwankungen ausgesetzt ist. Oder sie hängen sie einzeln mit dem Felgen an Balken an die Wand- vor allem bei kleinen Garagen eine empfehlenswerte Methode.

Unser Tip für den Beifahrer!

Man nehme sich 4,-- DM, gebe damit an einer Zeitschriftenhandlung besuche sich dem Sportfahrer von Ernst März 1978, schlage die Seiten 50 - 55 auf, was entnehmen ich da, siehe einen Beifahrer - Lehrgang.

Unser Tip für die Polizei
Straßenzustand per Telefon

Der Zustand österreichischer und Schweizer Straßen kann man jetzt telefonisch abfragen. Österreich (Vorwahl 00 43) 222/189- speziell für Arberg und Flammkogel 2243/281 für das Kleine Walsertal 2617/2111 Schweiz (Vorwahl 041) 143.

AUTOPANNE

1. Was muß ich bei einer Panne zuerst tun?

Sie ne rben pitallich, daß mit Ihrem Wagen etwas nicht so kr richtig sie ht oder das d e r Motor stöhrt oder das Auto ungewohnte Ge rusche macht, mit e inem Wort: Sie haben n elen Panne.

Die wichtigste Regel heißt je tott! Rufen Sie von der Straße! Rufen Sie de n lotet-Schlepp, um an den Straßenrand zu fahren, und zwar so weit nach rechts wie möglich. Schalten Sie die Werklichter ein

Rechtliche rat

INTERNE

Titelbild: D. Glöck

Ausschrift der Redaktion:

Interne, Freitagsbehr. 4, 6077 Wiesbaden 4
Telefon D. Glöck 06832 - 6044

Verausgeber:

Motor-Sport-Club Oberh. Nahe e.V. in ADAC

Redaktion:

Thomas Boll Dieter Glöck
Richard Juchacz Ralf Brocker

Ständige Mitarbeiter:

Hans Brocker, Gerhard Heymann

Weitere werden nach gesucht

Anzeige-Annahmen: siehe Redaktion

Interne erscheint monatlich
Preis 1 DM

Artikel die mit Namen und Initialen des
Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion oder des
Verlages dar.
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck verboten.

NEUE MITGLIEDER IN DER REDAKTION

Die Redaktion unserer Clubzeitschrift wird
überholt.

Als man im August 1977 den Vorschlag machte
eine Clubzeitung ins Leben zu rufen, rissen
sich einige Clubmitglieder darum mitwirken
zu können. Bei den ersten beiden Ausgaben
engagierten sich diese Leute noch sehr und
der Arbeitseifer war gerichtet zu brechen.
Doch schon bald war das Streifenfeuer abgebrannt
und man mußte den einzelnen Redaktionsmitgliedern
nachlaufen. Bei den weiteren Zeitungen sah
man diese "geputzten" Mitarbeiter überhaupt
nicht mehr.

Deshalb muß man nun die Konsequenz ziehen und
diese "Parasiten" aus der Redaktion
beseitigen. Gott sei Dank sind nun wieder
zwei neue unverfälschte Kräfte in die Redak-
tion gekommen. Weitere Mitarbeiter werden
immer noch gesucht, eine Mitarbeit kann auch
zu Hause geleistet werden indem man selbst
Berichte schreibt und diese bei der Redaktion

abgibt. Als man in der letzten Clubzeitung
auf diesem Punkt zu sprechen kam, brach die
Redaktion über das Ergebnis fast in Tränen aus.

Wenn die Mitarbeit und das Interesse weiter so
schlecht bleibt, sieht es auch die Redaktion
nicht mehr ein, ihre ganze Freizeit für diese
Zeitschrift anzupfeifen.

Die "neue" Redaktion

*Als Gott die mühselige,
freizeitraubende, nicht-
endende, nerventötende,
immer wiederkehrende,
ungedankte Arbeit der
Redaktion sah drehte
er sich um und ~~weinte~~
bitterlich!*

