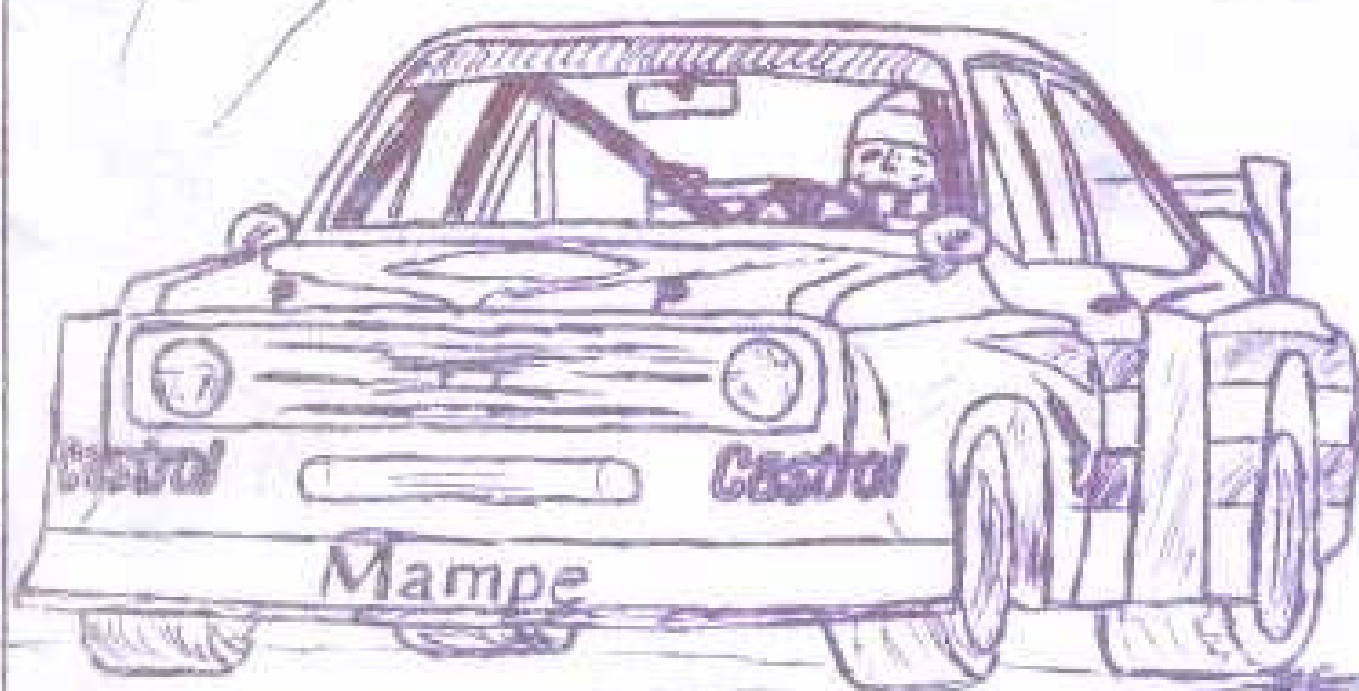


INTERNE

CLUBZEITUNG des MSC Obere Nahe



DM 4,-

7 Mai 1978

Wir suchen noch gute Autofahrer.



Die Rheinland-Versicherung ist in der glücklichen Lage, besonders günstige Tarife anzubieten. Das verdankt sie vor allem ihren Versicherungsnehmern. Denn sie fahren offensichtlich rücksichtsvoller, partnerschaftlicher, besser.

Warum also von guten Autofahrern mehr Geld verlangen als unbedingt nötig. Damit sie vielleicht das Blech anderer finanzieren? Die Rheinland-Versicherung meint: Nein.

Kleine Beiträge und großer Service!

Wählen Sie nicht niedrige Beiträge oder Service, sondern verlangen Sie beides!

1. Kleine Beiträge bei optimaler Absicherung und
2. einen Außendienst, der Ihnen im Schadensfall den Papierkrieg abnimmt und Sie ständig berät. Kostenlos, versteht sich.

Wichtig für alle, die wechseln wollen.

Wenn Sie sich zu den guten Autofahrern zählen, dann rufen Sie doch Ihren Rheinland-Versicherungsberater an. Übrigens, die Kfz-Versicherung kann gewechselt werden bei:

- fristgemäßer Kündigung (3 Monate vor Ablauf des Versicherungsjahres) oder
- bei einer Kfz-Neuzulassung.



R H E I N L A N D
VERSICHERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

4040 Neuss, Marienkirchplatz 4-6; Tel. (0 21 0) 180-11 ab 20. 9. 1977 Tel. (0 21 0) 29 01

Die Versicherung der guten Autofahrer.

DIETER GISCH

Wolfersweiler

Tel. 06852 - 6844

I) ÖMS-Clubsport jetzt mit Lizenz

In unserer letzten Ausgabe hatten wir auf dieser Seite -der Clubsportseite- schon berichtet, daß die ÖMS für die Teilnahme an Clubsport-Vorveranstaltungen, die von ADAC-, AFD- oder DMV-Clubs organisiert werden, ab sofort eine Lizenz vorgesehen hat, die ÖMS Clubsport-Lizenz. Erhalten kann diese Lizenz jeder, vorausgesetzt, er oder sie ist mindestens 14 Jahre alt. Natürlich erhebt sich dabei sofort die Frage

Warum denn eine Lizenz?

Wie in allen Sportarten so gibt es auch im Automobilsport ein Gesetzbuch, das weitest Giltigkeit hat: das ist, Automobil-Sportgesetz. Hierin steht gleich zu Beginn, daß Teilnehmer an Automobilsportveranstaltungen eine Lizenz ihrer nationalen Sportbehörde besitzen müssen. Dies ist übrigens in allen Sportdisziplinen so, ob in der Leichtathletik in Ski-Sport oder beim Fußball, dort kennt man ebenfalls Lizenzen, Spieler-Pässe u. M. Wer einen Sport mittelmäßig ausübt, wird von seinem zuständigen Dachverband lizenziert

Was bietet die ÖMS-Clubsport-Lizenz?

Sie ist gültig für das ganze laufende Kalenderjahr und beinhaltet eine Unfallversicherung mit dem Deckungssummen DM 15.000,- bei Tod und DM 30.000,- bei Invalidität. Eine solche Versicherung ist sicher wichtig, denn die übliche Unfallversicherung deckt die Risiken im Automobilsport normalerweise nicht ab.

Die Beantragung

Anträge für die ÖMS-Clubsport-Lizenz sind seit dem 1. März 1978 bei den Sportabteilungen der ADAC-Gemein., des AFD und des DMV erhältlich. Und dann natürlich bei den Veranstaltungen dieser Clubs, was sicher für die Teilnehmer der bequemste Weg ist. Der Antrag muß vollständig und leserlich ausgefüllt und unterschrieben werden. Die Lizenzgebühr wird an Ort und Stelle vom Antragsteller entrichtet - sie beträgt 30,- DM - ermäßigt sich aber bei Mitgliedschaft in AFD, DMV oder ADAC auf 20,- DM. Die letzte Kopie des Antrages wird abgetrennt

und dient als Quittung und gleichzeitig auch als vorläufige Lizenz (bis max. 60 Tage). Die Lizenz wird dem Antragsteller durch die ÖMS zugesandt, zusammen mit einem Clubsport-Aufkleber für das Wagen.

Erfolgsverfassung

Jeder Inhaber einer ÖMS-Clubsport-Lizenz wird in die IDV der ÖMS aufgenommen. Neu ist ebenfalls, daß die Ergebnisse aller Clubsportveranstaltungen des ADAC/AFD/DMV durch die ÖMS auf speziellen Formularen erfasst und die einzelnen Platzierungen des jeweiligen Lizenznummer sortiert werden. Dadurch kann man jederzeit feststellen, wieviel Platzierungen ein Teilnehmer insgesamt errungen hat. Dieser "Leistungsbilanz", wie man es im Fachjargon nennt, kann jeder Clubsport-Lizenzinhaber bekommen. Bestelldetails hierfür ist in Lizenzantrag enthalten.

Sport Sport Sport Sport Sport Sport Sport Sp

26. Safari-Rallye 1978

Es wurden 5000 Kilometer kreuz und quer durch die härtesten Gegenden Kenias gefahren werden.

In Nairobi starteten am 23. März 69 Teams an einer der härtesten Rallyes der Welt. In Ziel davon kamen jedoch nur 13 Fahrzeuge. Die besten fünf Plätze wurden belegt von:

1. Niclas/Lefebvre (Peugeot 504 Coupé)
2. Preston/Jen./Lyall (Porsche 911 SC)
3. Antoon/Drens (Datsun 160 J)
4. Haldegren/Thorselius (Porsche 911 SC)
5. Lampinen/Lidder (Peugeot 504 Coupé)

7. Saarland-Rallye

Die Saarland-Rallye war der 3. Lauf zur Deutschen Meisterschaft und der 12. Lauf zur Europameisterschaft. Am Start in SC: Ingbert wurde 117 Teams auch den in- und Ausland, darunter auch Württemberg Saarländer. 93 Teams erreichten auch einigen am Teil schwierigen WP's wieder das

Ziel in St. Ingbert.

Die verdursten Pflanz wurden belegt von:

1. Wihri/Geistdörfer (Lancia-Stratos)
2. Heimbach/Linzen (Ford-Escort)
3. Böhm/Dickmann (Ford-Escort)
4. Heer/Küppe (Porsche-Carrera)

Man war sehr erfreut über den 4. Platz des norddeutschen Teams Heer/Küppe auf ihrem Porsche-Carrera.

Überschattet wurde die Veranstaltung durch den tödlichen Unfall des Teams Scholl/Bosse.

Dieser Club möchte sich hier bei den Helfern bedanken, die sich als Streckenposten für die beiden WP's zur Verfügung stellten.

Fortsetzung des ONS-Clubsport's

Neue B 1-3-Bestimmungen

Auf der vorigen Seite wurde schon erwähnt, daß die neuen Bestimmungen für Veranstaltungen da sind. Ein jeder Veranstalter sollte genügend Exemplare haben, um auch Interessenten aus dem Fahrerkreise versorgen zu können. Nachholbedarf kann bei den Sportabteilungen des ADAC-Gaues oder bei denen von AvD und DMV angesiedelt werden. Natürlich auch bei der ONS. Wer die neuen Bestimmungen jetzt noch nicht besitzt, hat selbst Schuld!

Neue Rahmenauszeichnungen

Sie wurden den neuen B 1 — B 3 Bestimmungen angepaßt und werden in diesen Tagen ausgeliefert. Sie können ab sofort bei den Sportabteilungen und bei der ONS angefordert werden. Neue Bestimmungen und dazugehörige Rahmenauszeichnungen können naturgemäß erst in den nächsten Wochen und Monaten zum Zug kommen, weil die Veranstaltungen normalerweise mit einem Vorlauf von mindestens 2 Monaten genehmigt werden.

Ergebnis-Formulare

Zusammen mit den Blau-Clubsport-Lizenzsträgern erhält jeder Veranstalter auch eine ausreichende Anzahl von Ergebnis-Vordrucken. Die Verwendung dieser Formulare ist jetzt obligatorisch, was offensichtlich mit dieser Deutlichkeit bisher noch nicht gesagt wurde. Der Vordruck ist EDV-gerecht gestaltet, wobei der Eintrag der Lizenznummern wesentliches Bestandteil ist. Bei dieser Ge-

legenheit eine Antwort auf viele Rückfragen: auch die Nummern von nationalen und internationalen Lizenzsträgern müssen eingetragen werden.

Die Verteilung der einzelnen Ergebnis-Kopien ist auf dem Original angegeben. Da der Rücklauf der Ergebnisse von Clubsportveranstaltungen recht schneepend ist, wird gebeten, diesem Thema etwas mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

Clubsport-Lizenzsträger

Eine vor wenigen Tagen stattgefundene Umfrage hat ergeben, daß die 1. Auflage an Anträgen bereits vergriffen ist. Bedarfsmeldungen bitten wir deshalb umgehend an die Sportabteilungen der Clubs bzw. Gauw bekanntzugeben. Die 2. Auflage wird im Mai in Auftrag gegeben. Auslieferung erfolgt Anfang Juni. Sofern an irgendwelchen Stellen noch stille Vorräte "schlummern" sollten, bitten wir diese unaufgefordert an die jeweiligen Sportabteilungen zurückzugeben. Ihr "Nachbar-Veranstalter" ist Ihnen dankbar dafür.

Anträge genau „ausfüllen lassen“

Ein unerwartet hoher Prozentsatz von Anträgen wird unvollständig ausgefüllt. Diese Feststellung wird von der ONS getroffen, bei der ja alle Anträge zusammenlaufen. Es fehlen teilweise Anschrift, Geburtsdatum und in vielen Fällen auch die Unterschrift. Solche Mängel verursachen eine arge Verzögerung, weil der Antrag zurückgeschickt oder, wenn die Anschrift fehlt, mühevollen Recherchen gestellt werden müssen.

Eine herzliche Bitte an alle, die damit zu tun haben: Bitte unbedingt darauf achten, daß die Anträge genau genau, vollständig und nach Möglichkeit auch leserlich ausgefüllt werden!

Ist. Lizenzfahrer müssen zugelassen werden!

Durch zufällige Beschwerden ist bekannt geworden, daß Veranstalter oder die Stellen, die Ausschreibungen für Clubsport-Veranstaltungen genehmigen, eine Teilnahme von Ist. Lizenzfahrern ausschließen. Eine solche Maßnahme ist nicht zulässig. Die ONS hat mit Wirkung ab 1.1.1971 ausdrücklich eine Teilnahme von Ist. Lizenzfahrern an Clubsport-Veranstaltungen erlaubt. Eine Ausnahme ist nur in der Form zulässig, daß Ist. Lizenzfahrer für Meisterschaften oder Pokale, die von dem Clubs oder Gauw im Bereich des Clubsports ausgeschrieben sind, nicht gewertet werden. Sie müssen also zugelassen werden.

Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer beim Rallyefahren Wo bitte geht's denn nach Törökszentmiklós?

Um in achtzig Stunden von München nach Frankfurt zu kommen, braucht man eigentlich kein Auto, schon gar kein Rallyeauto mit Frontspoiler, Gasdruckstoßdämpfern, zweihundert Pferdestärken, elektrischer Einspritzpumpe und ebenfallser Hochsensitivität. Man könnte in dieser Zeit ohne Hast per pedes von der Isar an den Main wandeln und dazwischen in Spezzert die FVde Ehlen. Wir brauchen demnach genau achtzig Stunden - mit Frontspoiler, Gasdruckstoßdämpfern, 200 PS (siehe oben).

So etwas schafft normalerweise niemand, ausgenommen Rallyefahrer. Vorab zu unserer (Auto-) fahrer-) Ehrenrettung und der unseres Vehikels, eines BMW 633 CSI. Wir ließen das Fastback in Spezzert links liegen und fuhren von München erst mal nach Innsbruck. Dann über den Brenner nach Trento, Udol nach Treviso. Weiter nach Ljubljana, Zagreb, Celje, Novi Sad. In Budapest lagen Tinslerer, Arad und Oradea an der Strecke. Und Törökszentmiklós, Budapest und Nagykanizsa in Ungarn. Wir fuhren weiter nach Wien, nach Bam, noch mal über den Brenner, nach Novara, Ivrea, Aosta, durch den Mont-Bianc-Tunnel nach Genf, Yvergon, Lyon, Cassino, Anserre, Paris Reims, Luxemburg, Trier, Neuwied - und endlich Frankfurt.

Das alles in achtzig Stunden? - Nein natürlich nicht. Das waren erst 61 Stunden und 16 Minuten. Bleiben noch genau 19 Stunden und 44 Minuten. Zeit genug, um sich ein paar Straßen weiter zu fuhren. Zum Beispiel nach Köln, Remscheid, Düsseldorf, Essen, Antwerpen, Tilburg, Amsterdam, Leuwarden, Baden, Itzehoe, Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Hannover, Berlin, Alsfeld - und wieder Frankfurt. Dann sind wirklich achtzig Stunden rum. Auf die Minute. 200 Pferde sind 7000 Kilometer galoppiert. Abgefahrene Reifen und abgeschliffene Fahrt. Warum? Selbst alte Rallyefahrer können da ins Stottern. Man muß als Rallyefahrer zwar nicht unbedingt verrückt sein, aber es hilft bestimmt ein bisschen.

Die Inter-Rallye, die uns zu dieser Auto-Odyssee durch elf Länder in vier Tagen trieb, ist dabei noch lange nicht das Verrückteste, was Rallyefahrer bisher in den Sinn gekommen ist. So führt eine Rallye zum Beispiel quer über den Erdball, von London über Bombay nach Sydney (15 000 Kilometer). Nicht viel kürzer, aber noch weitaus abenteuerlicher war die Peking-Paris. Und das zu einer Zeit, als die Autos gerade erst laufen lernten, im Jahre 1907. Für alle Zeit ist damit der Superlativ im Rallyesport vergeben.

Heute sind die Heldenjahre des Rallyesports längst vergessen. Allenfalls das alljährliche ostafrikanische Steppenrennen, die "Safari-Rallye", bietet noch einen Hauch von Abenteuer.

Wer etwas erleben will, braucht demnach nicht unbedingt in die Steppe. Die Autobahn Köln-Frankfurt kann für einen eiligen Rallyefahrer mitunter aufregender sein als irgendein Dschungelpfad in Tansania. Aber wir sind abseits noch lange nicht auf der Autobahn. Denn bei der Inter-Rallye werden nicht nur die Motorkräfte schneller Wagen geprüft.

Schon viele Wochen vor dem Start beginnt der wichtigste Teil der Rallye: Die Planung. Jeder Rallyefahrer ist seines Glückes eigener Schmied. Den Kurs durch Europa kann er selbst bestimmen. Ein genau ausgeduftetes Puchsystem zwingt zu einer generalistischen Planung. Unter fünfzehn Startorten ist zu wählen: London oder Bukarest, Berlin oder Zagreb, Genf oder Paris? Oder Wien? Vielleicht Frankfurt? Oder doch besser München? Und was ist mit Köln, Düsseldorf, Hannover, Hamburg? Und Budapest? Oder etwa Amsterdam?

Die erste Entscheidung ist mit die schwerste und wichtigste. Denn mit der Wahl des Startortes wird auch die weitere Route bis zum Zielort Frankfurt schon in groben Zügen festgelegt. Es bleiben dann allerdings immer noch genügend Fragen. Welche Durchfahrskontrollen (DK) führt man an, welche Sonderkontrollen (SK), welche Zusatzkontrollen (ZK)? Wann und wo wieviele Ruhezeit? (Insgesamt 27 Stunden sind Pflicht) Wie lange braucht man für die Strecke Törökszentmiklós-Nagykanizsa? Wie lange von der Stadtgrenze Paris bis zum Place de la Concorde? Ist die Frankfurter Innenstadt am Donnerstag um vier schon wieder verstopft? Wie lange humpelt die Kölner an Brenner? Schaut man in Yvergon auch rechts eines Poststempels? Ist die kleine Straße zwischen Celje und Novi Sad asphaltiert? Wie lange werden wir an der jugoslawisch-rumänischen Grenze stehen?

.....
Nach vier Wochen tüfteln und planen, um durch das Aufahren möglichst vieler Kontrollorte auf die höchstmögliche Punktzahl zu kommen, natürlich innerhalb der vorgeschriebenen Fahrzeit von achtzig Stunden, denkt man allmählich nur noch in Kilometern und Durchschnittgeschwindigkeiten. Straßenkarten und Stadtpläne aus elf Ländern werden neben der üblichen Pflichtlektüre, was telefoniert mit jugoslawischen Postkellern und FNIt der ungarischen Handelsmission auf die Service. Ein rumänischer Automobilclub wird ebenfalls kontaktiert. Ein Anruf auch bei der Frankfurter Wetterkarte. Die Wetterfrösche quaken vor Vergnügen. Das mittelschwere Tief über der Bistava IHN offen, für Holland wie für den Balkan Gleichermassen, Trübe Aussichten.

Wir fahren immer noch mit dem Flieger über die Landkarte. Gut hundert Schieferblätter sind voll gekritzelt. Streckenpläne, Zeitpläne, immer wieder. Fast steht nur ein; Der Neuzugang. Schließlich müssen wir uns entscheiden. Wir einigen uns auf München als Startort. Einen Tag später (zu spät) wird uns klar: Zagreb oder Frankfurt wäre besser gewesen, auch Wien oder Amsterdam.

Die Hoffnung auf eine gute Planung wird schon vor dem Start zu Grabe getragen. Sollten wir überhaupt noch fahren?

München, 9. April, 9.54 Uhr: Start-Nummer 61 wird auf die Weise geschickt. Rissersheim Wetter: Schneestreiben und böiger Wind. Schon die erste Anzeile zeigt "Rot". 35 Sekunden vertan. Wir haben uns ausgerechnet, daß wir noch über tausend Anzeilen passieren werden. Wieviel ist 1000 x 35? Gewiß, ganz einfach - 35000. Aber wie viele Minuten sind das? Oder gar schon Stunden? Bloß nicht weiterrechnen!

Der Co-Pilot fummelt sowieso schon wieder am Zeitplan herum. "Rissersheim? Postamt, 10.35 Uhr" heißt der erste Auftrag. Das Schneestreiben wird dichter, die Autobahn wird zur Rutschbahn. Und das im April. Kurz vor dem Start haben wir es erfahren: Im Startort Frankfurt strahlender Sonnenschein, auch in Berlin, Amsterdam, Zagreb. Sollten wir überhaupt noch weiterfahren?

Rissersheim, 9. April, 10.17 Uhr: Statt 61 Minuten haben wir nur 43 für die ersten 69 Kilometer gebraucht. Was gibt es eigentlich bei dieser Rallye zu gewinnen?

Ein wütender Postenschaffner knallt uns den ersten Stempel auf die Bordkarte. Die ersten 15 Punkte. "Wieviel können denn da noch, ha?" Die Antwort erübrigt sich. Der nächste bittet zum Stempel. Start-Nummer 80, vier Minuten vor uns gestartet. Zufriedene Mimik bei Nummer 81.

Das Schneestreiben IHN noch, die Stimmung steigt. Allerdings nur kurz hinter Innsbruck. Dann steigt nur noch die Straße (einschließlich Schneematsch). Schlitterrad und schlingelrad über den Brenner. Rechts und links stapeln sich die LKW, Kilometerlang. Zum Glück haben die italienischen Zöllner diesmal nichts gegen Rallyewagen.

Der Co-Pilot sagt schon wieder am Zeitplan herum. Die Uhr läuft schneller, als der Wagen rutscht. In treute 15 Minuten Rückstand auf unsere Seite. Weiter im dichten Regen über die Autostrade nach Treviso. Noch fünf Minuten Rückstand. Zur jugoslawischen Grenze. Das Gesicht unter der Schirmhaube legt sich in Falten. "Wer ist das?" Das Foto im Reisepaß ist tatsächlich überaus detour. "Paß nicht korrekt!" Das Mittrauen wackelt.

Drei Zöllner stürzen sich auf den Kofferraum. Unser Rallye-Verrat wird beschaupt. Achtzig Liter Benzol, zwölf Liter Birnessaft, sechs Liter Motoröl. "In Ordnung!" Aber das Foto im Reisepaß. Der Beamte knieft beide Augen zusammen, statt wenigstens eins zu andrücken. Wieder Kopfschütteln. Unser Zeitplan gerät allmählich völlig durcheinander.

Start-Nr. 80 passiert gerade die Grenze. Ohne Verzögerung!

Das Foto im Personalpaß kommt auch nicht besser an. Ein letzter Versuch mit dem Personalpaß. Das Gesicht unter Schirmhaube heilt sich auf. Das Foto scheint zu gefallen. "Gute Fahrt!" Die Männer wir brauchen.

Zagreb, 9. April, 19 Uhr: Der Co-Pilot macht die erste Zwischenrechnung: 967 Kilometer, 9:26 Stunden Fahrzeit, 15 Minuten Verzögerung. Erste Pflicht-Rubrik (neun Stunden). Tee, Bier, essen, rechnen (Zeitplan-Mathematik), dann schlafen (im Wagen). Eine Wagenflucht im Nitternacht durch die Strassenreinigung. Zwei Stunden später Ausweiskontrolle.

Zagreb, 10. April, 4 Uhr: Herkuldige Gestalt es im Hotel Koplance. Weine und kleine Gerichte im Foyer. Müde, ungeduldig, abgespannt. Warten auf die Weiterfahrt. Ein Team kommt gerade aus Bukarest. "Wladetrade", schimpft der Co-Pilot. Ein Kotflügel ist rechts stark verbeult. Jeder schlüpft auf irgendwas. Auf's Wetter, auf Zöllner, auf Postbeamte, oder auf den Co-Piloten.

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe!



Fahrer:
"Köln, Amsterdam...?
Muss ich da denn Schild
Seehausen oder
Hessegeleinde folgen??!"

Copilot:
"Vierter voll!
Nach 18 Stunden und
44 Minuten bis
Frankfurt, über
Köln, Amsterdam,
Lübeck, Hamburg,
Nordheim.....!"

Er sagt, wir müssten
Hier solange warten,
bis du wieder den Bart
wie auf dem Passbild
hast.



Sind wir hier auf
dem Kuhdamm
oder auf einem
Weidepfad?!

Weder noch, Sondern
auf der Autobahn
nach NOHAB!!

I N T E R N E

Titelbild: D. Gleich

Anschrift der Redaktion:

Internas, Frohnbecherstr. 4, 6697 Nohfelden 6
Telefon D. Gleich 66852 - 6844

Beratergeber:

Watersport-Club Obere Nahe e.V. im ADAC

Redaktion:

Thomas Ball Dieter Gleich
Eckhard Judenhuth Ralf Brocker

Ständige Mitarbeiter:

Ralf Brocker

Weitere werden auch gesucht !

Anzeige Ansaaten: siehe Redaktion

Internas erscheint monatlich

Preis 1,00 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.

Termini:

- 10.6.78 NBF Schiffweiler
- 11.6.78 Kaffeefahrt ESC Obere Nahe
- 15.7.78 GRS-Rallye Schwarzenholz
- 15.7.78 Club-Rallye Hülzweiler
- 21-23.7 Bismarck-Rallye
- 13.8.78 Kirmesturnier
- 26.8.78 Pfaffrather-Zweiradreisigeltfahrt
- 2.9.78 NBF Hildesack
- 9.9.78 Rallye-Ittal
- 16.9.78 NBF Beunweiler
- 17.9.78 Kaffeefahrt ESC Obere Nahe

Clubmeisterschaft 1978 vorläufiger Punktestand:

E. Judenhuth	4	(3 Läufe)
B. Schumacher	8	(2 ")
B. Brocker	9	(4 ")
B.W. Freitag	16	(4 ")
G. Bruch	21	(5 ")
A. Trutmann	54	(8 ")
D. Gleich	57	(8 ")

Clubspart Clubspart Clubspart Clubspart

18.3.78 Club-Rallye-Pfaffenthal

39 Teilnehmer

Gesamt	Klasse	Team
5.	2.	Trutmann-Gleich
21.	10.	Freitag-Bruch

1.4.78 NBF-Ordnung

Gesamt	Klasse	Team
7.	2.	Trutmann-Gleich
	5.	Freitag-Bruch

4. in der Nachwuchsklasse Brocker-Judenhuth

45 Teilnehmer

8.7.78 Club-Rallye Okereschlief

40 Teilnehmer

Gesamt	Klasse	Team
5.	2.	Trutmann-Gleich
12.	7.	Freitag-Bruch

6.8.78 Club-Rallye Spelthaus

42 Teilnehmer

Gesamt	Klasse	Team
13.	3.	Trutmann-Gleich
19.	4.	Brocker-Bruch

13.8.78 Club-Rallye Bruchenthal

60 Teilnehmer

Gesamt	Klasse	Team
8.	3.	Trutmann-Gleich
11.	21.	Brocker-Judenhuth
19.	11.	Freitag-Bruch

20.8.78 NBF Berrig

47 Teilnehmer

8.	3.	Trutmann-Gleich
A.W. Brocker Judenhuth, Barth-Schumacher		

3. Clubraliye des NSC Obere Rabe

Am 22. April veranstaltete unser Club seine diesjährige Clubraliye.

Dies setzte natürlich lange und schwere Arbeit einiger Clubmitglieder voraus.

Am 29. April war dann der große Tag gekommen. Mitglieder und Gäste des Clubs fanden sich nachmittags ein um ihre Aufgaben als Streckenposten und Zeitschmer einzunehmen. Jede Fahrzeugbearbeitung bekam vom Club ein "Fresspaket".

Aufbau der Raliye:

- 2 Bestzeitprüfungen (WP's)
- 2 Gleichmäßigkeitsprüfungen (GP's)
- 2 Orientierungstappen (OK's)

In den einzelnen waren am Start:

- Klasse I bis 1150ccm 5 Fahrzeuge
 - Klasse II bis 1300ccm 16 Fahrzeuge
 - Klasse III bis 1600 ccn 18 Fahrzeuge
 - Klasse IV über 1600 ccn 17 Fahrzeuge
 - Klasse V Lizenz-Fahrer 1 Fahrzeug
- Insgesamt also 57 Fahrzeuge.

Der erste Start war um 17 Uhr 01 auf dem Platz vor der Buchwaldehalle.

Als erstes mußte eine Verbindungsstrecke zu WP I nach Kreuzungswieschen gefahren werden.

WP I war eine Beschleunigungsprüfung über 770 m, die vom schnellsten Fahrer in 43,10 Sekunden gefahren wurde. Als nächstes ging es zur OK I, hier war eine Kartenskizze von 18 km in 27 Minuten zu bewältigen.

Dies war die schwerste Prüfung dieser Veranstaltung, bei der sich die Spren vom Welnes absonderte. Nur 5 der 57 Fahrzeuge schafften diese Strecke in der vorgeschriebenen Zeit.

Über eine Verbindungsstrecke kamen die Fahrer aus zur GP I, hier galt es eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten. Der nächste Fahrabschnitt war die zweite Orientierungstappe, die wieder nach Kartenskizze gefahren wurde. Die Länge war 17,5 km und die Zeit waren 26 Minuten vorgesehen. Große Schwierigkeiten bereitete hier eine hinter Heifen stehende Kontrolle.

Als nächstes ging es zur Gleichmäßigkeitsprüfung II, diese sollte in einem 26 er Schnitt gefahren werden. Durch Chlansenweihen mußte uns nun zur WP II. Diese etwa 900 m lange Strecke wurde vom schnellsten Fahrer in 4",77 Sekunden durchfliegen.

Danach waren die Strapazen erledigt und die Fahrer konnten zur Siegerehrung zur Turbalie in Wolfersweiler fahren.

Die gesamte Strecke betrug etwa 120 km.

Bei den Beschleunigungsprüfungen mußten einige Schwierigkeiten geminiert werden, zwei Fahrzeuge kamen hierbei von der Strecke und wurden beschlädigt.

Da 1 Uhr konnte dann die Siegerehrung stattfinden. Die ersten 3 Plätze in den einzelnen Gruppen erreichten:

Klasse I

- 1. Platz Müller B./Weber B. 149 Strafpunkte
- 2. Platz Sommer J./Jung F.
- 3. Klein B./Draus G.

Klasse II

- 1. Platz Behr W./Gussner R.
- 2. Platz Dieck R./Junieta E.-H.
- 3. Platz Klein B./Klein G.

Klasse III

- 1. Platz Beringer H./Jakobs R.
- 2. Platz Weger E./Quiring R.
- 3. Platz Thull W./Schwielgel G.

Klasse IV

- 1. Platz Walter B./Freichel S.
 - 2. Platz Hartmann G./Lernsch A.
 - 3. Platz Bruch W./Nurige E.-Z.
- Klasse V

- 1. Platz Salzer B./Beuer J.

Gesamtklassiment:

- 1. Platz Beringer H./Jakobs R.
- 2. Platz Walter B./Freichel S.
- 3. Platz Weger E./Quiring R.

Mannschaftswertung

- 1. NSC Neurath
- 2. NSC Westrich
- 3. ABC Birkenfeld

Die gute Planung und Durchführung der Veranstaltung wurde von den Fahrern und dem NSC sehr gelobt. Besonders Freude bereitete den Fahrern die OK I. Daß die Veranstaltung bis ins Letzte gut überdeckt war bekam auch von den Fahrern bestätigt. Es gingen nämlich keine Proteste ein.

Das gute Erarbeiten dieser Fahrt war vor möglich durch einige Mitglieder, die sich bei der Planung sehr stark einsetzten. Besonders Dank gebührt dem Fahrleiter.

Der Club möchte sich aber auch bei allen anderen Mitgliedern und Gästen bedanken.

Information

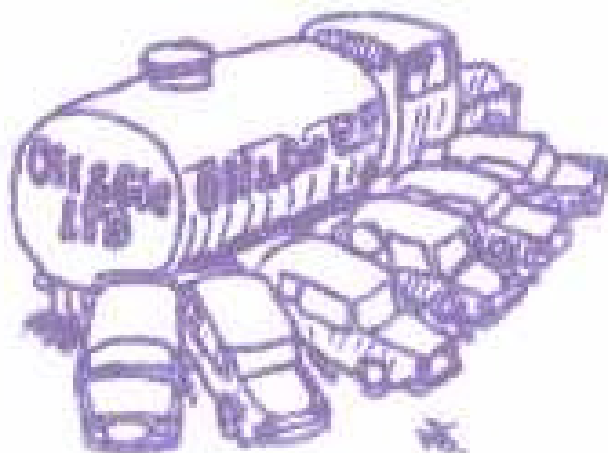
Fußmatten zum Ausschneiden

Das ist wirklich praktisch! Jetzt müssen sie die Fußmatten nicht mehr passend an Ihren Auto suchen, sondern können sich sogenannte Fußform-Matten selbst maßgerecht schneiden. Die Ausgaben sind im Muster deutlich verzeichnet. Sie müssen die richtige Größe mit einer Schere nur noch herausausschneiden. Ein Vorteil: Es bleibt immer einer geschlossener Mattenrand, so daß Schmutz und Nässe in dem tiefen Nabenmuster sicher festgehalten werden. Der Bodenraum bleibt also garantiert sauber und trocken. Das Reinigen der Matte herausnehmen und Schütteln.

Die schwarze Gummi-Matte gibt es auch einzeln (im Fachhandel).

VW Zahlt bei Federbrüchen

Das Volkswagenwerk registrierte in letzter Zeit Federbrüche, die auf Rust und Fertigungsfehler zurückzuführen sind. Die Brüche können schon nach zweimonatiger Laufzeit des Autos wie auch erst nach vier oder mehr Jahren auftreten. Dem ADAC gegenüber hat das Werk erklärt, daß über die Garantie hinaus 100 % iger Ersatz bei Federbrüchen geleistet wird, wenn der Wagen höchstens drei Jahre oder 60.000 Kilometer gelaufen ist und 50 % iger der Reparaturkosten bei 100.000 Kilometer Fahrleistung oder innerhalb von fünf Jahren übernommen wird. Von einem Rückruf ins Werk zieht VW ab, da die Sicherheit auch beim Federbruch während der Fahrt nicht beeinträchtigt ist.



Meisterschaftsplanung

Formel 1 nach dem Lauf von Monaco

1. Depallier	23 Punkte
2. Andretti	
Boutonne	18 Punkte
4. Lando	16 Punkte
5. Peterson	14 Punkte
6. Watson	7 Punkte
7. Pittipoliti	6 Punkte
8. Schuster	
Laffite	
Pironi	4 Punkte
11. Hunt	
Jones	3 Punkte
13. Regazzoni	
Patrese	2 Punkte
15. Tomber	1 Punkt

Deutsche Rallye-Meisterschaft nach der Saarland-Rallye

1. Heibach/Linsen	101,25 Punkte
2. Böhm/Dickmann	99,25 Punkte
3. Harbold u. Hermann/Schöffel	77,75 Punkte
4. Kallmann/Wopke	75,25 Punkte

Europameisterschaft nach der Saarland-Rallye

1. M. Albi	114 Punkte
2. T. Carville	110 Punkte
3. A. Vatanen	80 Punkte
4. H. Heibach	76 Punkte

Rallye-Marken-Meisterschaft nach der Perugia-Rallye

1. Fiat	46 Punkte
2. Ford	
Ferruche	41 Punkte
4. Opel	35 Punkte
5. Peugeot	27 Punkte

Deutsche Rennsportmeisterschaft nach ADAC-Eifelrennen

1. T. Heemann	55 Punkte
2. B. Wallik	45 Punkte
3. R. Meyer	40 Punkte
4. H. Ertl	
H. Büchler	38 Punkte
6. J. Fitzpatrick	35 Punkte
7. H. Winkelbeck	24 Punkte