

Leobersdorf, im September 1993

Der M C L 68 feiert heuer sein

25-jähriges Bestandsjubiläum.

Beim Nachlesen in den alten Clubzeitungen stellten wir fest, daß die jetzigen Mitglieder unseres Clubs noch genauso aktiv am motorsportlichen Geschehen teilhaben, wie jene in der Gründerzeit.

Unser Club ist einer der ältesten in Österreich, und wir sind besonders stolz darauf, daß bei uns noch immer das Motto gilt: "Einer für alle und alle für einen!"

Jeden Freitag treffen wir uns in unserem Clublokal "Zur Weinbergschenke", wenn wir uns nicht schon während der Woche unter irgend einem Rallyeauto in der Montagegrube begegnen! Einst wie jetzt werden am Clubabend die letzten "News" getauscht und die weiteren Pläne besprochen. Freizeit und Urlaub werden für so manche Rallye geopfert!

Die Umstände änderten sich in den letzten Jahren leider auch für den Rallyesport: Die enormen Kosten machen besonders uns Hobbysportlern sehr zu schaffen, und durch das neue umweltbewußte Denken hat es der Motorsport noch schwerer zu bestehen. Komplizierte Auflagen und geringe Teilnehmerzahlen machen Fuchsjagden und Slaloms immer rarer.

Etwas wehmütig denken wir oft daran zurück, wie schön es war, mit nur einem Fahrzeug Bergrennen, Slaloms, Rundstreckenrennen und Rallyes zu fahren. Dies ist heutzutage undenkbar! Diese Probleme schmälern aber nicht unsere Freude am Rallyesport!

Damals standen die Clubmitglieder während der Österr. Alpenfahrt an der Sonderprüfung "Haidlhof" und warteten auf Bernard DARNICHE mit seiner Renault Alpine, ein Jahrzehnt später löste Sepp HAIDER auf Opel Manta 400 bei der SP "Brückl/Diex" Beifall aus und heute jubeln wir über Juha KANKUNNEN und Carlos SAINZ in Korsika und San Remo.

In 25 Jahren wechselten die Fahrer, veränderte sich die Technik und vergrößerte sich der Aufwand - geblieben ist aber unsere Begeisterung für diesen Sport!!!

Die Türen unseres Clubs stehen für all jene offen, die gerne ihre Zeit in Gesellschaft von "Gleichgesinnten" verbringen, Freunde und Gesprächspartner suchen, Abwechslung brauchen und helfen möchten!

In dieser Jubiläumszeitung haben wir die ersten 10 Jahre unserer Clubgeschichte möglichst vollständig und chronologisch aufgelistet, die weiteren 15 Jahre würdigen wir jeweils mit ein bis zwei "Highlights" pro Jahr!

Wir hoffen in den nächsten 25 Jahren weiterhin auf so engagierte Mitglieder und wünschen unseren Fahrern, Beifahrern, Mechanikern, Funktionären, Zuschauern und Freunden - jetzt und in Zukunft - alles gute und viel Erfolg!

Der Vorstand des M C L 68

1968

Gegründet wurde unser Club im Oktober 1968. Auf diese Idee kamen anlässlich einer Fuchsjagd die Herren:

Harry **SCHWINGSANDL**, Gerhard **PERGLER** und Josef **KAURINSKI**.

Ein Name für das Kind war auch bald gefunden, man nannte ihn

M C L 68

(Motorclub Leobersdorf, '68 stand für das Gründungsjahr)

Nun wurden auch gleich die Statuten verfaßt und der neue Club bei der Bezirkshauptmannschaft angemeldet.

1969

Das erste Jahr begann man mit dem folgenden Vorstand:

Präsident:	Anton GUTSCHER
Vizepräsident:	Richard HÖLLRIGL
Clubobmann:	Johann HÖLLRIGL
Kassier:	Gerhard PERGLER
Schriftführerin:	Christine POSSET
Organisation- und Rennleitung:	Josef KAURINSKY und Werner PFEIFFER

Schon nach kurzer Zeit zählte der Club 35 Mitglieder. Es war dies eine Mannschaft, die nicht nur am sportlichen Sektor tätig war, sondern auch selbst Veranstaltungen durchführte, wie zum Beispiel gesellige Rätselsuchfahrten, Fuchsjagden und Slaloms.

In diesem Jahr gab es 8 Veranstaltungen (Rätselfahrten und Fuchsjagden) sowie 3 Slaloms auf dem Flugfeld Kottingbrunn, und 1 Geländeslalom.

Johann **HÖLLRIGL** wurde bei der ELAN-Nachwuchsrallye 16. in der Gesamtwertung.

Mit 3 Teams war der MCL 68 bei der BADENER HERBSTWERTUNG vertreten. Es waren dies Johann **HÖLLRIGL** , Josef **BARBACH** und Günter **LUDWIG**. Günter **LUDWIG** wurde Zweiter des österr. Wertungssportes.

Clubmeister wurde Josef **KAURINSKI** vor Anton **GUTSCHER**.

1970

Dieses Jahr wurde gleich mit einem prächtig besetzten Slalom am Flugfeld Kottingbrunn begonnen. Hier fanden die Teilnehmer in Günter **LUDWIG** ihren wahren Meister, der die Gesamtwertung ganz klar vor Manfred **FREYTAG** für sich entschied.

3 Wochen später fand die I. ECONOMY-RUN des MCL 68 statt. Sieger waren **PASSAUER** vor Manfred **FREYTAG** und **SPERL**, alle auf Citroen 2 CV. Höhepunkt dieser Veranstaltung war ein Überschlag von Ferdinand **SAILER** auf Renault 4 CV, obwohl man bei so einer Veranstaltung langsam fahren sollte, um möglichst wenig Benzin zu verbrauchen.

Im Laufe des Jahres wurden noch einige schöne Slaloms und Rätselfahren vom MCL 68 veranstaltet.

Rallyehöhepunkt waren ein Start von Johnny **HUSAR** auf Fiat 850 bei der österr. Alpenfahrt sowie ein stark motorisierter Josef **BARBACH** mit einer Renault Alpine bei der MARTHA-GOLDPOKAL-RALLYE. Auch Harry **SCHWINGSANDL** auf R 8 S und Johann **HÖLLRIGL** versuchten ihr Glück bei dieser Rallye, doch der Defektteufel verhinderte einen Erfolg.

1971

Anton **GUTSCHER** trat als Präsident zurück und Johann **HÖLLRIGL** übernahm diese Funktion. Dieses Jahr verlief ohne motorsportliche Höhepunkte und erst 1972 konnte man wieder Fuß im aktiven Geschehen fassen.

1972

Leider bekam man keine Genehmigung mehr, das Flugfeld in Kottingbrunn zu benutzen und so konnten lediglich Rätselfahren und Fuchsjagden veranstaltet werden.

Am Rallyesektor war Johann **HÖLLRIGL** aktiv, der mit seinem heißen Mini-Cooper S an der Alpenfahrt '72 teilnahm. Doch bereits nach ca. 200 km war für ihn diese Rallye vorbei.

Clubmeister wurde Heinz **SIEBER** vor Ferdinand **SAILER** und Karl **PARZER**.

1973

Leider zog sich ein Großteil der bisherigen Clubmitglieder allmählich aus dem Clubgeschehen des MCL 68 zurück, teils aus beruflichen, teils aus familiären Gründen. Nun mußten sich die jungen Mitglieder bewähren! Daß dies nicht so einfach war, stellte sich im Laufe des Jahres heraus.

Ein Team, das Veranstaltungen ausarbeitete, mußte gefunden werden und man merkte, daß das "alte" Team - Josef **KAURINSKI**, Anton **GUTSCHER**, Johann **HÖLLRIGL**, Werner **PFEIFFER** usw. - nicht so leicht zu ersetzen war.

Wolfgang und Otto **WATZLAWEK**, Karl **PARZER** sowie Dietmar und Ingomar **MORWITZER** versuchten mit viel Einsatz den MCL 68 durch Fuchsjagden und Rätselfahrten "über Wasser zu halten".

Am 28. April starteten Harry **SCHWINGSANDL**/Ferdinand **SAILER** auf R 8 bei der **MARTHA-GOLDPOKAL-RALLYE**, konnten aber leider keine Lorbeeren ernten.

Zu Saisonende veranstaltete man einen Geländeslalom in der altbekannten Schottergrube Höllrigl, aber auch hier bahnte sich das Ende des Benutzungsrechtes an.

Am 24. Oktober starteten 4 Teams des MCL 68 bei der **SCHWARZATALER-NACHTRALLYE**, doch lediglich Karl **PARZER**/Norbert **KRONRAFF** auf Hillmann Imp. konnten einen 5. Klassenrang erreichen.

Am Ende dieser Saison hatte man leider keine allzu ruhmreiche Bilanz aufzuweisen!

1974

Zu den Schwierigkeiten, mit denen der MCL 68 intern zu kämpfen hatte, kam dann noch die Energiekrise dazu. "Kilometerfressende" Partien konnten nicht mehr veranstaltet werden.

Am 9. Februar fand im Clublokal "Helenenstüberl Zeman" eine Faschingsparty des MCL 68 statt, diese war benzinsparend und ließ auch noch Geld in die Clubkasse fließen.

Bei der SCHNEEROSEN-RALLYE '74 am 30. März erreichten Karl **PARZER**/Norbert **KRONRAFF** einen 5. Klassenrang;
Dietmar **MORWITZER**/Monika **ZOLLNER** kämpften mit Problemen.

Bei der RARA WEINVIERTEL-RALLYE am 18. Mai erreichten **HEUSSENBERGER**/Ingomar **MORWITZER** auf Opel Ascona den ausgezeichneten 2. Klassenplatz!
Dietmar **MORWITZER**/Monika **ZOLLNER** auf BMW landeten auf dem beachtlichen 5. Klassenplatz.

Am 9. Juni veranstaltete man zum letzten Mal einen Geländeslalom in der Schottergrube der Fa. Höllrigl. Gesamtsieger wurde Gerhard **WIESENTHAL** vor Franz **ZEILERBAUER** sowie Ludwig **FRIED**.

Allmählich begann sich die Benzinkrise wieder zu entspannen und am 28. September starteten **ZITZMANN/WATZLAWEK** auf Audi 80 bei der LAURIACUM-RALLYE in Wels. Ebenfalls am Start war das MCL 68-Team **VARILEK/VARILEK** auf Vauxhall Viva GT. Sie schieden jedoch nach dem Versuch, das Gerät in einem kleinen Bachbett zu parken, aus und landeten 2 m unterhalb des Straßenniveaus. Dem anderen Team - **ZITZMANN/WATZLAWEK** - machte der starke Nebel zu schaffen. Man fand einfach keine schnelle Linie und landete im geschlagenen Feld.

Bei der am 17. Oktober stattgefundenen ÖASC-RALLYE schieden Dietmar **MORWITZER**/Ingomar **MORWITZER** bereits nach der 2. SP aus, da es nach einem spektakulären Ausritt unmöglich war, das Gefährt wieder flott zu machen.

Am 9. November gab "Newcomer" Manfred **NEBRAL** seinem Mini 850 bei der ESSO-HOCHHAUSER-RALLYE die Sporen.

Er führte seinem Co. Norbert **KRONRAFF** mit dem sommerbereiften "PS-schwangeren" Gerät eine perfekte Kür auf dem Eis vor - doch hätte man das Ziel für die beiden vorverlegen müssen.

Am 21. Dezember fand die Weihnachtsfeier des MCL 68 statt, diese bildete auch den Saisonabschluß!

1975

Bei der Vorstandssitzung am 3. Jänner begann man gleich große Pläne zu schmieden.

Am 19. Jänner stürzten sich **ZITZMANN**/Martin **ZAWIESCHITZKY** auf BMW 2002 sowie Ulrich **PETA**/Norbert **KRONRAFF** auf Renault voll ins Rallyegeschehen.

Diese beiden Teams starteten bei der SUPER RARA WEINVIERTEL-RALLYE. Der erhoffte Schnee blieb leider aus, lediglich der viele Schlamm konnte die erhitzten Gemüter abkühlen.

ZITZMANN bewegte seinen neuen BMW noch sehr zaghaft.

Ulrich **PETA**/Norbert **KRONRAFF** kämpften mit Sichtproblemen, da die Scheibenwaschanlage ihren Dienst versagte.

Die Hauptaufgabe von Beifahrer Kronraff bestand deshalb in der Pflege der Windschutzscheibe, das Schrieb lesen war hier nur zweitrangig. Unser "schmutziges" Duo erreichte jedoch den 8. Platz!

Bei der ELAN-NACHTRALLYE am 22. Februar gingen **ZIBRID/MORWITZER** auf BMW sowie Ulrich **PETA**/Norbert **KRONRAFF** auf Renault 16 an den Start. Beim Renault 16 brach jedoch die Halbachse; das Team **ZIBRID/MORWITZER** belegte den 4. Platz!

Zeitgerecht zum Geländeslalom des RCV am 23. März hatte "Kamikaze" Ingomar **MORWITZER** sein neues Gerät, einen NSU TT, endlich fertiggestellt.

Norbert **KRONRAFF** wurde mit diesem Auto 2., Ingomar **MORWITZER** 3. und Eva **PIKARD** dachte "Rent a car" und wurde ebenfalls mit diesem NSU 4. in der Klasse und gewann die Damenwertung!

Bei der am 12. April stattgefundenen SCHNEEROSENRALLYE belegten Norbert **KRONRAFF**/Manfred **NEBRAL** auf BMW den 10. Platz in der Klasse. Dietmar **MORWITZER**/Monika **ZOLLNER** wurden wegen angeblicher Manipulation der Startkarte disqualifiziert.

Ingomar **MORWITZER** auf NSU erreichte den 3. Platz in der Klasse.

Am 8. Mai wurde das erste Mal der Puch 650 TR von Ingomar **MORWITZER** getestet und so ziemlich alle Clubmitglieder starteten auf diesem "Gerät" bei einem Slalom in Berndorf. Tagessieger wurde Norbert **KRONRAFF** vor Hans **ZWICKL**.

In der Folge wurde es um Norbert **KRONRAFF**/Ingomar **MORWITZER** recht still, denn es wurde mit den Vorbereitungen für das INT.12-STUNDEN-RENNEN in Zeltweg begonnen. Vielen Zweiflern zum Trotz wurde der BMW 1600 doch noch in der letzten Nacht fertig und nahezu der gesamte MCL 68 pilgerte nach Zeltweg.

Ingomar **MORWITZER**/Norbert **KRONRAFF** enttäuschten nicht und wurden trotz großer Schwierigkeiten (Bruch des Vorderradlagers und Ventilbruch) 3. in der Klasse! Sehenswert war das Service des MCL 68 während dieses Rennens, es hat sehr viel zum Erfolg der beiden beigetragen!

Sieger wurden Dieter **QUESTER**/Sepp **MANHALTER** auf dem legendären Gösser-Coupe. Sensationell der 4. Gesamtrang des ehemaligen Clubmitgliedes Fritz **ZOTTEL**/Sigi **PUST**.

Bereits einen Monat später, am 24. August, gelang Ingomar **MORWITZER** ein Klassensieg beim SONNTAGBERGRENNEN! Und bereits eine Woche später startete Ingomar, vom Lorbeerrausch beflügelt, beim Salzburger Festspielpreis. Doch bereits nach der zweiten Runde war's vorbei - Pleuelschaden!

Am 27. September "warf" der MCL 68 alle Rundstreckenautos in die Schlacht und startete beim "SPEEDWEEK" in Zeltweg.

Dietmar **MORWITZER** auf BMW 2800 CS, Ingomar **MORWITZER** auf BMW 1600 ti sowie Norbert **KRONRAFF** auf BMW 2002.

Dietmar raste bereits nach wenigen Runden - ausgangs der der Rindt-Kurve - in die Fangzäune, da ihn Dieter **TAUCHNER** mit seinem Alfa "gewaltvoll" überholen wollte! Ingomar schied mit Zündungsschaden aus. Nur Norbert **KRONRAFF** sah das Ziel und wurde 6. in der Gesamtwertung!

Vom Rundstreckenfahren genug, startete der gesamte MCL 68 bei der FEH-ORTMANN-RALLYE in Pernitz:

Dietmar **MORWITZER**/Monika **ZOLLNER** auf BMW 2800 CS, Alfred **ZOLLNER**/Karlheinz **JAMMER** auf Fiat, **ZAWIESCHITZKY** auf VW und Ingomar **MORWITZER**/Norbert **KRONRAFF** auf BMW 1600.

Leider fielen unsere Teams nach und nach aus, dann waren nur noch Ingomar **MORWITZER**/Norbert **KRONRAFF** im Rennen. In Führung liegend, kam man zur SP-Ochsenheide. Hier kam dann auch das Aus für die "Vollgaslaune" Ingos. Bereits in der 1. Kurve! raste man über eine Böschung und nach einem sehenswerten Flug setzte man recht unsanft auf einer Wiese auf:

Ein Nasenbeinbruch Ingos sowie ein leicht geschockter Kronraff: "I kaun ka Bluat sehgn!", waren die Folge.

Am 29. November bei der SCHWARZATALER-NACHTRALLYE, welche man besser in Nebelrallye umgetauft hätte, fielen alle Starter des MCL 68 aus.

Sieger dieser Veranstaltung wurde Gustav **SOMMER** auf VW-Käfer vor Leopold **WALDHERR** auf Fiat X 1.9.

Am 20. Dezember fand als Abschluß der Saison die Jahreshauptversammlung mit der Ehrung der Clubmeister statt. Sieger wurde Ingomar **MORWITZER** vor Norbert **KRONRAFF** sowie Martin **ZAWIESCHITZKY**.

1976

Die neue Saison begann für die Mitglieder des Clubs sehr verheißungsvoll!

Alle 3 gestarteten Teams erhielten Goldmedaillen bei der Wintertourenfahrt:

Dietmar **MORWITZER**/Monika **ZOLLNER**;
Ingomar **MORWITZER**/Johann **KOWALSKI**;
Norbert **KRONRAFF**/Manfred **NEBRAL**

Am 31. Jänner fand eine Räselfahrt statt - Sieger Norbert **KRONRAFF/ZINK!**

Beim BERGRENNEN-MÜHLLACKEN am 21. März belegte Norbert **KRONRAFF** mit seinem BMW 2002 ti den 4. Platz der Division I.

Schon einen Monat später landete der MCL 68 einen weiteren schönen Erfolg beim JOSEFSBERG-RENNEN. Dietmar **MORWITZER** erreichte den 3. Platz der Division I, Norbert **KRONRAFF** den 4. Platz der Division I.

Vom Erfolg beflügelt nahmen die beiden am 16. Mai das ALPL-BERGRENNEN in Angriff. Dietmar **MORWITZER** belegte den 5. und Norbert **KRONRAFF** den 6. Platz.

Nun wollte Dietmar **MORWITZER** wieder etwas "Rallyeluft" schnuppern und startete mit Stamm-Co. Monika **ZOLLNER** am 2. Oktober bei der SCHWARZATALER-NACHTRALLYE. Der Klassensieg sowie ein 3. Gesamtrang waren ein schöner Erfolg für den MCL 68!

Bereits am 8. August nahm Norbert **KRONRAFF** beim "SPEEDWEEK" in Zeltweg teil und erreichte in der Division I den 6. Rang.

Von nun an verschrieb man sich wieder dem Rallyesport! Gleich 5 Teams brachten ihre Geräte bei der ESSO-HOCHHAUSER-RALLYE an den Start. Leider war diese Rallye für den MCL 68 sehr ausfallsreich, lediglich Dietmar **MORWITZER**/Norbert **KRONRAFF** kamen ins Ziel und belegten den 5. Klassenrang.

Den Abschluß der Saison bildete eine Rätselfahrt des Barbarastüberls, die Ulrich **PETA** gewann.

Alles in allem eine schöne und erfolgreiche Saison für den MCL 68:

Norbert **KRONRAFF** wurde jeweils 8. in der österr. Berg- sowie Rundstreckenmeisterschaft und Dietmar **MORWITZER** belegte den 9. Platz in der Bergmeisterschaft

Hervorgehoben sei in diesem Jahr auch das perfekte Service des Clubs, das bei keiner Veranstaltung fehlte und maßgeblich an den Erfolgen beteiligt war.

Clubmeister 1976 wurde Dietmar **MORWITZER** vor Norbert **KRONRAFF** und Monika **ZOLLNER**.

1977

Mit einem Ausfall von Norbert **KRONRAFF** beim Flugplatzrennen in Aspern am 27. März begann die Saison nicht sehr vielversprechend - Motorschaden am neu erstellten Ford Escort Mexiko!

Schon 3 Wochen später fielen Dietmar **MORWITZER** mit Beifahrer Ingomar **MORWITZER** bei der ARBÖ-RALLYE aus, nachdem sie mit einem Felsen Kontakt aufgenommen hatten.

Am 23. April erreichten Ulrich **PETA/KÖNIGSECKER** sowie Josef **KREUZER**/Norbert **GALETA** bei der SCHNEEROSENRALLYE endlich als erste MCL-Teams 1977 das Ziel.

Eine Woche später wurden Norbert **KRONRAFF**/Josef **SCHOTTLEITNER** mit dem wiederhergestellten Escort 5. in der Klasse bei der MARTHA-Testfahrt.

Schon schien das heurige Pech der MCL-Mannen besiegt, jedoch fielen am 13. Mai die VW-"Gaser" Johannes **LANDGRAF**/Gerhard **PIGLER** bei der RAIKA-RALLYE-TIROL aus, aber auch Dietmar **MORWITZER** erreichte an diesem Wochenende beim ALPL-BERGRENNEN das Ziel nicht.

Man begann allmählich zu verzweifeln, aber dann gewann Dietmar **MORWITZER** in der Folge einen Slalom in Aspern und Johannes **LANDGRAF** erreichte einen 2. Platz beim Slalom SCS-Vösendorf.

Am 10. Juli tauschte man die Autos gegen Fahrräder und startete geschlossen bei der Fahrrad-Rallye des RC Be-Batra. Beim Zielsprint hatte Gerhard **SCHÜTZL** noch die größten Kraftreserven und wurde bester MCL-"Strampler". (Einige Teilnehmer waren noch etwas angeschlagen von einem vortägigen Gelage!)

Am 7. September setzte sich die unheimliche Ausfallserie fort und Pepi **KIENZL** auf VW-Käfer beendete die HARTBERG-RALLYE mit einem 3-fachen Salto. Als Trostpreis gab's einen Gutschein eines Karoseriespenglers!

Mit leicht gedämpfter Stimmung fuhr man zur KARAWANKENRALLYE ins schöne Kärnten. Norbert **KRONRAFF**/Josef **SCHOTTLEITNER** fielen schon nach einigen Kilometern aus, da sich nach einem gekonnten Sprung beim Escort die Lenkung losschlug und man die Fahrt an einem Felsen beendete. Kurze Zeit später verabschiedete sich beim Team Dietmar **MORWITZER**/Monika **ZOLLNER** das Differential des BMW 2002 und noch vor Einbruch der Dunkelheit brach am NSU von Bruder Ingomar mit Beifahrer Klaus **SCHUSTER** die Halbachse. Ein schon gewohntes Bild - Heimreise auf den Hängern!

Auch am 2. Oktober bei der SCHWARZATALER-RALLYE fielen Dietmar **MORWITZER**/Monika **ZOLLNER** in Führung liegend aus!

Uli **PETA**/Norbert **KRONRAFF** gaben auf, weil sich der BMW auflösen drohte.

Ein kleiner Lichtblick in diesem Jahr war der Doppelerfolg von Johannes **LANDGRAF** und Dietmar **MORWITZER** beim Autoslalom in Lanzenkirchen, wo man 2 Pokale "ergattern" konnte.

Leicht deprimiert trat man bei der "Haustür-Rallye" an, der BADENER-HERBST-RALLYE:

Die bereits ans Ausfallen gewohnten Excort-Glüher Norbert **KRONRAFF**/Josef **SCHOTTLEITNER** traf man bereits auf der 2. SP als Zuschauer wieder - diesmal war die Motoraufhängung gerissen!

Ingomar **MORWITZER**/Klaus **SCHUSTER** versuchten es schonender und erreichten einen 2. Klassenplatz!

Johannes **LANDGRAF**/Gerhard **PIGLER** fuhren hervorragende SP-Zeiten, "glühten" sich in die Herzen der Zuschauer und landeten auf dem 4. Klassenrang und wurden 16. Gesamt.

Eine ausfallsreiche Saison ging zu Ende, aber der Motorsport hat eben nicht nur Sonnenseiten und in diesem Jahr ließ er so ziemlich allen MCL 68-Männern unbarmherzig seine Schattenseiten sehen.

Trotz zahlreicher Ausfälle gab's aber doch einen Clubmeister und der hieß Johannes **LANDGRAF**. Zweiter wurde Dietmar **MORWITZER** vor seinem Bruder Ingomar.

1978

Dieses Jahr sollte ein ganz besonders für den MCL 68 werden.

Der Grund - das **10-jährige Bestandsjubiläum!**

Um die Motorsportfans auf sich aufmerksam zu machen, schuf man den "**MCL 68-JUBILÄUMSCUP**", welcher sich aus 9 Veranstaltungen verschiedenster Art zusammensetzte. Der Erfolg blieb nicht aus, denn im Laufe des Jahres waren es immerhin 102 "Fans", die an diesen Fahren teilnahmen.

Aber auch am aktiven Motorsport nahm der Club erfolgreich teil. So war es "Newcomer" Gerhard **KRAVAGNA**, der bei 7 Rallyecross-Veranstaltungen Klassensiege verbuchen konnte. Zwischendurch fuhr er Slaloms, aber auch ein Autocross und beendete diese Saison mit einem weiteren Klassensieg bei der SAALBACHER EIS-UND SCHNEERALLYE.

Oldboy Franz **SCHNEIDER**, der mit seinem Simca II 1977 den 4. Platz des Simca-Cups belegte, krönte seine Rallyelaufbahn mit einem schönen 3. Gesamtrang im ARBÖ-Rallyecup 1978 in der Klasse bis 1300 ccm. Sein nicht verheißungsvoller Saisonauftakt der mit 2 Ausfällen begann, konnte durch zwei 2. und zwei 3. Plätze sowie weiteren Plazierungen unter den ersten 10. wettgemacht werden.

Aufgrund des großen Zeitaufwandes für die diversen Veranstaltungen des ARBÖ-Rallyecups, blieben ihm für andere Aktivitäten nur wenig Zeit, aber die nützte er für einige Slaloms.

Norbert **KRONRAFF**, der bei Schneider als Co-Pilot einsprang, wenn Schneiders Stamm-Co. Franz **BACHMEIER** ausfiel, wechselte in diesem Jahr öfters den heißen Sitz. Saß zeitweise bei "Calimero" Charly **RUMPLER** im schnellen NSU, erreichte einen Klassensieg mit Wolfgang **PANZENBÖCK** bei der BARUM-RALLYE auf BMW sowie einen Klassensieg mit Rudolf **BRANDSTÄTTER** auf der SAALBACHER mit dem Gruppe I Simca 1100.

Zwischendurch versuchte er sich im Rallyecross-Geschehen - auf Anraten seines Clubkollegen Gerhard **KRAVAGNA** - und war trotz diverser Beulen am Havarie-Escort sehr begeistert! Für Slaloms stand ihm der schnelle Wankel-Mazda Manfred **NEBRALS** zur Verfügung.

Kamikaze Ingomar **MORWITZER** zertrümmerte bei der ARBÖ-RALLYE gekonnt einen NSU und stieg Ende der Saison auf einen wunderschönen neuen Simca Rallye III um. Mit diesem fiel er jedoch beim EIBISWALD-BERGRENNEN mit technischen Problemen aus. Kinderkrankheiten, die jedes neue Auto befallen können!

Ingomar **MORWITZER** versuchte sich nach langem auch wieder als Copilot, diesmal bei Rudolf **BRANDSTÄTTER** und wurde mit ihm 5. in der Klasse bei der SCHWARZATALER-NACHTRALLYE.

Bruder Dietmar **MORWITZER**, der für 1978 - nachdem er geheiratet hatte - seinen Rücktritt als aktiver Motorsportler bekanntgab, verpaßte seinem BMW 2002 doch noch einmal kräftig die Sporen - Tatort war Eibiswald!
Ein Reifenplatzer bei Tempo 150 beendete jedoch abrupt seine Fahrt.

Unser großes Nachwuchstalent Charly **RUMPLER** gab bei 6 Ausweisrallyes kräftig Gas und lieferte von Ausritten bis Fast-Überschlägen alles was das Zuschauerherz begehrt.

Sein schönster Erfolg war ein 7. Klassenrang bei der SCHNEEROSENRALLYE. Als Copilot wechselten sich beim schnellen Charly der "Mann ohne Nerven" Norbert **GALETA** und "Don Promillo" Norbert **KRONRAFF** ab.

Rudolf **BRANDSTÄTTER** mit Beifahrer Norbert **KRONRAFF** gewannen bei der SAALBACHER-RALLYE ihre Klasse und wurden 8. im Gesamtklassement.

Als Slalomartisten traten 1978 noch Manfred **NEBRAL** mit seinem Wankel-Mazda sowie Pepi **KIENZL** auf VW, Gerhard **SCHÜTZL** und Joschi **KREUZER**, beide auf FIAT, auf. Kurt **WÖCKL** auf Opel Manta und Alfred **ZOLLER** auf Ford Escort mischten ebenfalls tüchtig mit.

Alles in allem gesehen war das Jahr 1978 wieder ein erfolgreiches Jahr für den **MCL 68**.

Clubmeister 1978 wurde in souveräner Manier Gerhard **KRAVAGNA** vor Franz **SCHNEIDER** und Norbert **KRONRAFF**.

Den begehrten Jubiläumscup gewann nach spannendem Finish Gerhard **LENARDIN** und die Plätze belegten Robert **HODIS** und Franz **KREJA**.

1979

Ende des Jahres 1979 konnte der MCL 68 einen großen Erfolg eines seiner Mitglieder feiern:

Der 34-jährige Franz **SCHNEIDER**, Vater von 2 Kindern, vom Beruf Fleischhauer, hatte 1979 wohl sein erfolgreichstes Rallyejahr.

Schneider, der 3 Jahre als Beifahrer tätig war und 3 Jahre selbst das Lenkrad drehte gewann den

DUNLOP-RALLYE-CUP 1979
in der Klasse bis 1300 ccm auf Simca Rallye II.

Er begann die Saison mit der TIROLER-AMATEUR-RALLYE und belegte auf Anhieb den 2. Platz in seiner Klasse.

Bei der SCHWARZATALER-NACHTRALLYE hatte Schneider auf einer Sonderprüfung Gaspedalbruch, dennoch schaffte er den 3. Platz in der Klasse.

Ein Klassensieg gelang ihm bei der SCHLADMINGER-AUTORALLYE.

Einen Ausritt in die Botanik verzeichnete er bei der ADMONTER-RALLYE. Trotzdem belegte er noch den 2. Klassenrang!

Der einzige Ausfall passierte Schneider - auf der Sonderprüfung "Toter Mann" - bei der OSTSTEIRISCHEN-RINGRALLYE.

Bei der nächsten Rallye, der KUFSTEINER-NACHTRALLYE, belegte er wieder den 2. Platz in seiner Klasse.

Danach wurde er 4. - trotz Grippe - bei der MOBIL-NACHTRALLYE.

Bei der darauffolgenden ESSO-HOCHHAUSER-RALLYE fuhr Schneider wieder einen Klassensieg heraus.

Einen 3. Platz in der Klasse belegte er bei der BRIXEN-NACHTRALLYE.

Die schönste Rallye - laut eigenen Angaben - war für Franz die 300-MINUTEN-RALLYE. Trotz eines fürchterlichen Ausrittes wurde er noch 10. in seiner Klasse.

Die Arbeit am "heißen Sitz" erledigten in diesem Jahr **BENEDICIC**, **BACHMAIER** und **KRONRAFF**.

Nach dieser Saison war Franz Schneider noch einige Jahre im nationalen und internationalen Rallye-Cross- und Auto-Cross-Geschehen engagiert.

1980

Für dieses Jahr haben wir einen Bericht von den bereits legendären "CLUBREISEN" des MCL 68 zur JÄNNERRALLYE nach Freistadt ausgewählt.

1980 starteten folgende Teams unter unserer Flagge:

SCHÖRGHOFER/SCHÖRGHOFER	-	Skoda
MITRITSCH/LEEB	-	Saab
RINDER/RINDER	-	Saab
BRANDSTÄTTER/KRONRAFF	-	Simca
RUMPLER/KUTTERER	-	Lada

Weiters waren natürlich einige Serviceleute unter der hektischen Führung von Gerhard **SCHÜTZL** sowie einige Funktionäre im winterlichen Mühlviertel unterwegs.

Der Motor von **SCHÖRGHOFERS** Saab verendete bereits auf den ersten 500 m der 1. SP.

MITRITSCH hatte ebenfalls keinen Vertrag mit FORTUNA geschlossen, denn auf der 2. SP streckte ein Reifen die "Patschen" und man war über der Ausschlußtoleranz.

RUMPLER fuhr sehr brav und brachte das Gerät ohne Kratzer in die Zwangsrast.

Am Morgen des zweiten Tages gab's einen hektischen Aufbruch - "Teamchef" Schützl hatte verschlafen - und alle waren gespannt auf die Ereignisse des kommenden Tages.

Nach einem Ausritt wurde der Verteiler an der "rumplerschen" Lada naß und so quälte er sich auf der SP - die sinnigerweise "LADA-gesponsert" war - ins Ziel.

Ca. 300 m vor dem Ziel nahte drohendes Ungemach in Form der Lada von **ENGSETH/STOHL** - der anschließende Crash war nur mehr Formsache.

BRANDSTÄTTER/KRONRAFF waren zeitweise recht flott unterwegs und konnten als Enderfolg einen Klassensieg verbuchen.

RINDER/RINDER machten durch zahlreiche Pirouetten von sich reden. Trotzdem ließ sich Heinz nicht beirren und erreichte einen 21. Gesamtrang.

Alles in allem ein schöner Erfolg für den MCL 68!

1981

Nach dem 1. Versuch 1980 ("BRANDI"/KALTEIS auf Simca 1100 TI) machten sich 1981 gleich 2 Teams aus unseren Reihen daran, bei der 28. AKROPOLIS-RALLYE zu höheren RALLYE-WM-EHREN zu gelangen.

BRANDSTÄTTER Rudolf/**KRAVAGNA** Gerhard - Ford Escort 1600 Gr. 2

SCHÖRGHOFER Andréé/**STROBL** Robert - Opel Commodore

SCHÖRGHOFER/STROBL - Start Nr. 115 - fuhren nur 2 Sonderprüfungen halbwegs problemlos, wenn man von einer sich selbständig machenden Frontscheibe absieht.

Auf der 3. SP - 2 Reifenschäden.

Auf der 4. SP - plötzlich ein kompletter Elektrik-Ausfall - Benzinuhr auf 0 - Strobl tankt nach - Motor springt nicht an - Schörghofer will Kerzen wechseln - verbrennt sich dabei die Finger - Motor springt trotzdem nicht an!

Da die rettende Idee - Verteiler!!! - tatsächlich, der Finger ist gebrochen - also schnell ein neuer montiert - Motor springt wieder nicht an!

Nach endlosen Minuten springt der Motor dann doch an - in etwas erhöhtem Tempo zur nächsten ZK - aber der Zeitnehmer schaut nur etwas ungläubig auf die Startnummer und meint: "Das ist nun doch etwas zu spät!" - somit das traurige und schnelle OUT für die beiden.

BRANDSTÄTTER/KRAVAGNA - Start Nr. 89 - kamen problemlos bis zur ersten Zwangsrast nach Kalambaka.

Am zweiten Tag startete man bereits als 33. Gesamt - von ca. 80 verbliebenen Teilnehmern - Richtung Athen.

Nachdem der Benzintank undicht wurde, ersetzten sie diesen einfach durch einen Kanister, der von Co. **KRAVAGNA** immer in der richtigen Position gehalten werden mußte.

Vor der zweiten Zwangsrast in Athen wurde das Auto - dank der Service-Crew, Joe **KREUZER** und Charly **RUMPLER**, die durch das Service des bereits ausgefallenen Günther **KALTEIS** unterstützt wurde - generalüberholt.

Am nächsten Tag ging wieder los zur dritten Schleife in Richtung Pelopones - sie waren bereits 19. Gesamt!

Das Mitsubishi-Service baute noch einen neuen Tank und neue Federn ein, doch die berühmte Pelopones-Schleife machte ihrem Ruf alle Ehre.

Die Etappen-Schnitte waren extrem hoch und für die beiden kaum zu schaffen.

Ein gebrochener Stoßdämpfer verbog die gesamte Aufhängung, das Getriebe gab seinen Geist auf und als auch noch die Motoraufhängung brach, hatten sie in der letzten Zwangsrast - nur 400 km vor dem Ziel! - bereits 51 Strafminuten - 6 Minuten zuviel!!!

Das Ziel vor Augen - auf dem 15. Gesamtplatz - war für sie die Rallye zu Ende.

Trotzdem - Hut ab vor dieser Leistung!

Bei dieser Veranstaltung zeigte sich, daß es für Privatfahrer nicht ganz unmöglich ist, auch einmal bei einem WM-Lauf eine gute Figur zu machen!

1982

Dieses Jahr begann für uns gleich mit einem Knalleffekt:

Der große **SHEKAR MEHTA** bestritt - wie schon im Vorjahr - wieder unter der Bewerbung des MCL 68 die JÄNNER-RALLYE!

Mit seinem Datsun 160 J verkräftete er die Umstellung von den kenianischen Staubwüsten auf die oberösterreichische Winterlandschaft sehr gut und belegte zum Schluß den 6. Gesamtplatz.

BRANDSTÄTTER/KRAVAGNA auf Ford Escort 1600 belegten nach hervorragender Fahrt den 13. Gesamtplatz.

Das 2. Highlight in diesem Jahr war der Sieg von **Norbert JANDA/Andreas MITTERMANN** im

ARBÖ-DUNLOP-CUP
in der Klasse bis 1300 ccm auf Fiat X 1/9

Nach einem 3. Klassenplatz bei der NATIONALEN KARAWANKEN-RALLYE wurde im Mai die KUFSTEIN-RALLYE in Angriff genommen:

Trotz Vergaser- und Elektrikproblemen konnten sie mit einem Klassensieg die Führung im Cup übernehmen.

Bei der SCHWARZATALER-NACHTRALLYE wurde die Führung mit einem 3. Klassenplatz verteidigt.

Bei der WIENERWALD-RALLYE mit einem von "BRANDI" geliehenen Escort am Start, wurden sie nach Protest ihres schärfsten Konkurrenten disqualifiziert - diesen ereilte aber das gleiche Schicksal bei der 300-MINUTEN-RALLYE in Weiz.

Schlußendlich gewannen sie den ARBÖ-RALLYE-CUP, nachdem sie nur bei einem einzigen Lauf nicht gepunktet hatten, überlegen!

Diese konstanten Leistungen brachten Norbert JANDA auch den Sieg in der Clubmeisterschaft 1982 ein.

1983

WIENERWALD-RALLYE 1983 - the bic crash!

3 Teams vom MCL 68 waren am Start - nach 3 SP's waren alle 3 Teams an diversen Lichtmasten und Baumstämmen hängengeblieben.

Am wahrscheinlich heftigsten fuhren **Fritz SCHÜTZ/Renate SCHÜTZ** auf ihrem Opel Kadett GTE, die bei ihrem Rallyedebüt wohl zeigen wollten, wo der Hammer hängt.

Bereits auf der 1. SP wurden sie von einer tückischen "L4 - macht zu" überrascht. Sie zerstörten ihren schönen Kadett an einem Lichtmast.

Joe KREUZER führt nach mehrjähriger Pause ein Comeback auf einem Ford Escort 1600/Gr. 2 durch, auf dem "heißen" Sitz schnallte er die unerschrockene **Gabi UNGERSBÖCK**.

Joe gab mächtig Gas und erreichte gleich auf der 2. SP eine 7. Gesamtzeit!

Durch diese Zeit motiviert, gab er etwas zuviel Gas und landete prompt an einem Baum.

Fazit: mittelschwerer Schaden am Escort - an eine Weiterfahrt nicht zu denken!

Der dritte im Bunde war **Charly RUMPLER** mit Aushilfs-Co. **André SCHÖRGHOFER** auf einer optisch noch von der vorhergehenden Jänner-Rallye gezeichneten Lada 1200.

Natürlich konnte Charly mit der PS-schwachen Lada nicht um den Gesamtsieg fahren, fuhr aber trotzdem auf der 2. SP eine 13. Gesamtzeit! - recht gut für ein 70-PS-Auto!

Er wurde aber auf der 3. SP Opfer seiner Angriffslust:
Charly legte sich mit einem Baum an - er konnte zwar die Sonderprüfung fertigfahren, mußte aber mit defektem Kühler aufgeben.

Offensichtlich war die Glücksfee Fortuna dieses Wochenende auf Urlaub!

1984

Ein starkes Jahr erlebte unser Club 1984.

7 Starter waren bei der ARBÖ-RALLYE im April und ebenfalls 7 Starter bei der MOBIL-NACHTRALLYE-LEOBEN im Juli vertreten.

Gerhard OPENAUER/Horst BEROUSEK bauten in vielen Nachtschichten einen Ford Escort 1300 - Gr. A auf.

Bei der Anreise nach Leoben schloß Horst noch die letzten Kabel an - Welch Wunder auch noch richtig!

Ihre Stoßdämpfer waren zwar nicht vom Feinsten, aber Gerhard gewöhnte sich immer besser an die schlechte Straßenlage und riß die Zuschauer durch seine halsbrecherische Fahrweise und sagenhafte Driftwinkel zu Beifallsstürmen hin.

Auch Beifahrer Horst war nicht geneigt ihn einzubremsen und so stand einem Klassensieg nichts mehr im Wege!

Auch unser **Damenteam Gabi UNGERSBÖCK/Eva ZÖCHMEISTER** brachten einen Ford Escort an den Start.

Nach einigen kleineren Problemen, die vom "Service-Gatten" Reinhard UNGERSBÄCK behoben wurden, brach auf der 2. Schleife auch noch der Auspuffkrümmer.

Gabi ließ sich aber nicht beirren und belegte einen 26. Gesamtplatz und wurde 10. in ihrer Klasse.

"GTI-Treter" **Ernst SOMMERBAUER/Leo ZÖCHMEISTER** klagten über mangelnde Motorleistung, belegten aber - dank der damals noch sehr besonnenen Fahrweise von "**SUMSI**" - einen 8. Klassenplatz und wurden 19. Gesamt.

Unser schnellstes Team im Ziel war **Fritz SCHÜTZ/Renate SCHÜTZ** auf Opel Kadett.

Ein Dreher auf der 5. SP kostete Zeit und auch das PS-Manko des Kadett verhinderte das Mitmischen um die vordersten Plätze.

Auf der letzten SP, ca. 200 m vor dem Ziel, noch ein ordentlicher Abgang in die Büsche! Zum Glück war das Auto schnell wieder auf der Straße - zuletzt ein 8. Klassenplatz und 13. Gesamtrang!

Die 2. SP wurde zum "WATERLOO" für unsere restlichen 3 Teams - wer den Reigen eröffnete, läßt sich heute nur noch schwer feststellen:

Heinz KOGELBAUER/Manfred NEBRAL auf Ford Escort rutschten in einer Kurve etwas zu weit von der Straße. Das Auto kippte um, kollerte in einen Graben und blieb auf dem Dach liegen!

Beide unverletzt, nur der Escort war nicht mehr auf die Straße zu bringen.

Charly RUMPLER mit neuem Co. **Manfred SCHRAML** "zangelten" in üblicher Manier bis 2 Stunden vor dem Start an ihrer Lada 1300 - Gr. A.

Auf der 2. SP machte sich die Lichtmaschine selbständig.

An sich kein Problem für Charly - man baut einfach die Lichtmaschine der Service-Lada ein! Nur dauerte der Vorgang etwas zu lang - 2 Minuten zu spät an der nächsten ZK - Rallye vorbei!

Mit einem Opel Ascona 400 brachte **Norbert JANDA** ein sehr attraktives Auto an den Start. Als Co. gesellte sich **Wolfgang SEIFRIED** zu ihm.

Nach einer 2. Zeit auf der 1. SP, kippte er in der 2. SP kurz aufs Dach. Er konnte diesen Schock aber gut verdauen - im Gegensatz zur Zündbox, diese versagte nämlich im weiteren Verlauf der Rallye und setzte seinem Höhenflug ein Ende.

Wie immer war der MCL 68 auch bei dieser Veranstaltung durch viele Helfer und Serviceleute vertreten.

1985

Eine seiner Sternstunden erlebte der Club 1985 bei der ARBÖ-RALLYE im Raum Gloggnitz.

Absoluter Starterhöchstrekord in unserer Clubgeschichte -

9 Teams starteten bei dieser Veranstaltung unter der Bewerbung des MCL 68!

Bei der INTERNATIONALEN ARBÖ-RALLYE (- damals noch mit Start in Wien und der 1. SP auf der Höhenstraße) starteten:

Robert BILY/Gerhard SCHÜTZL - **Fiat 131**
Fritz SCHÜTZ/Renate SCHÜTZ - **Opel Ascona**
Gerhard OPENAUER/Horst BEROUSEK - **Opel Manta**
Norbert JANDA/Kurt NICOLADONI - **Opel Ascona 400**

Bei der "kleinen" NATIONALEN ARBÖ-RALLYE waren wir mit 5 Teams vertreten:

Heinz KOGELBAUER/Peter MÜLLER - **Ford Escort**
Josef KREUZER/Peter STARK - **Ford Escort**
Ernst SOMMERBAUER/Leo ZÖCHMEISTER - **VW Golf GTI**
Peter JAITNER/Mathilde JAITNER - **Ford Escort**
Gabi UNGERSBÖCK/Eva ZÖCHMEISTER - **Ford Escort**

Zur internationalen Rallye:

Das Team **Robert BILY/Gerhard SCHÜTZL** belegte nach einigen Schwierigkeiten (nicht passende Felgen, ein Patschen) den 6. Klassenplatz und wurde 22. Gesamt.

Das **Ehepaar SCHÜTZ** arbeitete sich bravourös bis auf den 7. Gesamtplatz vor, bis sie auf der letzten SP vom Schicksal ereilt wurden - Abflug in einer "Rechts 5" über eine Böschung.

Das Auto war nicht mehr auf die Straße zu bringen. Schade für die beiden, das wäre sicher eines ihrer besten Ergebnisse geworden!

Aus auch für **Norbert JANDA/Kurt NICOLADONI**, da die Kupplung nicht mehr wollte und es vorzog, sich den Weg durchs Getriebe ins Freie zu bahnen!

Bei **Gerhard OPENAUER/Horst BEROUSEK** ging nach Problemen mit dem Öldruck die Zylinderkopfdichtung ein.

Bei so vielen Ausfällen wollten natürlich die nationalen Starter auch nicht nachstehen:

Den Anfang machten **Ernst "SUMSI" SOMMERBAUER/Leo ZÖCHMEISTER** - der Motor ihres Golf wollte schon auf der 1. SP nicht so richtig, und so kamen sie nach fieberhafter Fehlersuche zum Start der 2. SP um ein paar Minuten zu spät.

Motorprobleme auch für unser **Damenteam Gabi UNGERSBÖCK/Eva ZÖCHMEISTER** - sie mußten als 13. Gesamt nach Lagerschaden aufgeben.

Ein leider recht dramatischer Ausfallsgrund beim **Ehepaar JAITNER** - Überschlag in einer Linkskurve nach einer Kuppe mit ca. 140 km/h! - beide verletzt!

Zum Glück waren sie entgegen den ersten "Horror Meldungen" nach einigen Wochen wieder auf den Beinen!

Schön langsam werden Sie sich fragen, ob den auch einige ins Ziel gekommen sind - Kunststück bei 9 gestarteten Teams!

Die zwei glücklichen Teams waren:

Heinz KOGELBAUER/Peter MÜLLER, die nach einigen Problemen 5. in der Klasse und 8. Gesamt wurden sowie

Joe KREUZER/Peter STARK, es machte sich zwar auf einer SP ein Rad selbständig, wurden 4. in der Klasse und 11. Gesamt.

Aus heutiger Sicht war es bewundernswert, daß es damals möglich war, für 9 Teams Serviceleute aufzutreiben - es gab eben schon bessere Zeiten für unseren Sport!!!

1986

Nachdem **Karl RUMPLER/Maria HUBER** bereits 1985 mit ihrer Ex-Stohl-Lada bei einem Lauf zum ALPE-ADRIA-RALLYE-CUP teilnahmen und von der freundlichen Atmosphäre sowie den für Privatfahrer gebotenen Vergünstigungen sehr angetan waren, faßten sie für 1986 die Läufe zum ALPE-ADRIA-CUP ins Auge.

Die erste Veranstaltung für die beiden war die ARBÖ-RALLYE im Raum Gloggnitz, wo sie ihren Heimvorteil nutzen wollten.

Einzigster Schönheitsfehler war, daß auf den fast reinen Asphalt-SP's die Schotterqualitäten der Lada Gruppe B nicht zum Tragen kamen.

Nach problemloser Fahrt kamen sie als 2. in ihrer Klasse - hinter dem überlegenen Ernst HARRACH auf Citroen Visa Mille Pistes - ins Ziel.

Dermaßen motiviert gings 3 Wochen später zur INA-DELTA-RALLYE nach Zagreb.

Die Startnummer 8 überraschte sie sehr, und sie wollten ihre Fans nicht enttäuschen. Doch leider verabschiedete sich bereits auf der 7. SP ein Vorderrad und Charly fuhr die SP auf 3 Rädern zu Ende (ca. 4 km!) - nur 50 Sekunden langsamer als beim ersten Durchgang!

Leider passierte das auf der entlegensten SP - gerade dort hatten sie kein Service im Ziel - und daher der Ausfall.

Die Enttäuschung wurde noch größter, als man nach dem Studium der Ergebnislisten draufkam, daß ein 6. Gesamtplatz durchaus möglich gewesen wäre.

Ausfall hin oder her - 2 Wochen später stand die SATURNUS-RALLYE auf dem Programm und so reisten die beiden wieder ins südliche Nachbarland - diesmal nach Ljubljana.

Unbedingt ins Ziel kommen war die Devise - nur stellte sich eine Begrenzungsmauer in den Weg und beeinflusste das Fahrverhalten der Lada sehr nachhaltig.

Sie kämpften sich trotzdem ins Ziel! Lohn war zwar nur ein 31. Gesamtplatz, aber durch den 2. Platz in der Klasse übernahmen sie die Führung im ALPE-ADRIA-CUP - Gruppe B bis 1600 ccm.

3 Wochen später in Novo Mesto/YU legte sich der Motor gegen die Pläne der beiden, ihre Führung im Cup auszubauen, quer. Zum Schluß verbrauchte er bereits 10 l Öl auf 100 km!

Da aber auch ihre Gegner Pech hatten, behielten sie die Führung.

Die letzte Veranstaltung wurde abgesagt, und so wurden sie nach der Endabrechnung am Saisonende 2. in der Gruppe B und gewannen überlegen ihre Klasse!

Dieses Jahr war der Auftakt für das verstärkte Engagement unserer Mitglieder im Ausland und wie die folgenden Jahre zeigen, verstärkte sich dieser Trend immer mehr.

1987

Bereits zum insgesamt vierten Mal machte der MCL 68 in diesem Jahr "CLUBFERIEN" in Griechenland auf der Halbinsel Halkidiki, wo "ganz zufällig" genau zu diesem Zeitpunkt die INTERNATIONALE RALLYE HALKIDIKI stattfindet.

Diesmal wollten sich 2 Teams dem griechischen Hörtetest unterziehen und so zog der "harte Kern" des MCL 68 Mitte August gen Hellas.

Charly RUMPLER und **Gattin Maria** waren mit ihrer Lada Gruppe B durch die unseligen Bestimmungen der FISA dazu verurteilt, nur die 2. Hälfte der Rallye zu bestreiten - eine Lada Gruppe B ist ja so gefährlich!

Das Unglück begann schon vor der Rallye, weil sie die aus dem Vorjahr vorhandenen SP-Schriebe in der heimatlichen Schublade vergessen hatten und wegen der überaus flotten Arbeitsweise der griechischen Post die gesamte Strecke mit einem Leih-Citroen Visa trainieren mußten.

Damit aber nicht genug: Auf der 3. SP brach das Gehäuse des Sperrdifferentials.

Besonders frustrierend für die beiden, daß sie bei dieser Rallye nach immer kürzerer Distanz ausfallen: 1985 / SP 7 - 1986 / SP 6 - 1987 / SP 3

Charly lehnt weitere Starts in Griechenland ab:

"Sonst überschlag ich mich im nächsten Jahr von der Startrampe direkt ins Meer!!!"

Das 2. Team **Chris LABEDZKI/Peter STARK** brachte einen Opel Manta Gruppe A an den Start.

Chris hatte da Auto in zweimonatiger Arbeit auf den neuesten Stand "polnischer Mechanikerkunst" gebracht. Als Trainingsauto stand ein Volvo zur Verfügung, der nach den brutalen Trainings-Sessions jeweils neu aufgebaut werden mußte.

Auf den ersten sechs SP's waren sie problemlos unterwegs bis eine durchgescheuerte Benzinleitung die erste Minute an einer Zeitkontrolle kostete.

Weiter gings mit einem Patschen und hektischem Reifenwechsel auf der 7. SP, bis sich das Fahrverhalten des Manta durch eine gerissene Stoßdämpferbefestigung dramatisch verschlechterte.

Durch das anschließende Schweißen kam man etwas in Zeitnot und durch die Vibrationen der Vollgasfahrt zu nächsten ZK verstellte sich der Verteiler. Bis der Fehler gefunden war verlor man weitere kostbare Zeit und als am Ende der letzten SP des 1. Tages die Stoßdämpferaufhängung wieder riß, war man dem Aufgeben nahe. Der "rettende Engel" erschien in Gestalt von Rudi BRANDSTÄTTER, der einen Querlenker seines Opel Manta zur Verfügung stellte.

Am 2. Tag begann man etwas vorsichtiger - unbedingt ins Ziel war die Devise! Doch auf der 5. SP ließ das Fahrverhalten wieder zu wünschen übrig. Voller Bange dachten Chris und Peter sofort an den Querlenker, aber zum Glück wars diesmal nur ein gebrochener Stoßdämpfer. Kein Problem - Chris hatte insgesamt 24 Stück im Reisegepäck!

Verstaubt und abgekämpft erreichten sie nach weiteren sieben Sonderprüfungen das Ziel als 3. in der Klasse und 22. Gesamt!

Auch hier hat sich wieder gezeigt, daß ohne die tatkräftige Mithilfe von Clubkollegen, die ohne Bezahlung aber mit einem bewundernswerten Einsatz als Serviceleute mit-helfen, kein Erfolg möglich wäre!

1988

Am Saisonbeginn stand diesmal die RALLYE-VALASSKA-ZIMA in der CSFR am Programm.

Der Termin - Ende Jänner - ließ auf eine Rallye auf Eis und Schnee schließen, aber unsere beiden Teams **Charly und Maria RUMPLER** sowie **Gerhard KRAUS/Margit WAGNER** - beide auf Lada - wurden bitter enttäuscht:

Das Wetter war zu warm und sie mußten mit Regen, Schlamm und rutschigem Asphalt kämpfen.

Gerhard KRAUS hatte schon bei der Abnahme Probleme wegen einer fehlenden grünen Versicherungskarte, die aber von seinen Serviceleuten in einer "Nacht- und Nebelaktion" besorgt wurde.

Charly RUMPLER begann die Rallye recht flott und hatte auf der SP 1 einen gelungenen Fernsehauftritt, weil diesmal auch ein Video-Team von uns an Ort und Stelle war, um das Geschehen festzuhalten.

Nach einigen Prüfungen riß eine Schraube der Hinterachsaufhängung, die nur mit viel Mühe geschweißt werden konnte. Bei einer weiteren Reparatur, wo unter anderem auch noch der Wagenheber seinen Geist aufgab, verloren die beiden sehr viel Zeit, was sich auch in einer Zeitstrafe an der nächsten Zeitkontrolle auswirkte. Danach hatten Charly und Maria noch viel Glück, als sie eine enge "Rechts" nach einem Dreher und anschließendem Absterben des Motors doch noch in den Griff bekamen.

Gerhard KRAUS hatte auf SP 1 ebenfalls seinen Fernsehauftritt, nur krönte er diesen gleich mit einem Dreher. Danach begann eine endlose Reihe von technischen Problemen, bei denen seine Servicecrew - Eugen FRIEDL, Robert KLEIN und Joe KREUZER - ihr Können unter Beweis stellen konnte.

Zum Aufwärmen gabs einen gerissenen Keilriemen, der Ersatz wurde von Charly RUMPLER zur Verfügung gestellt; 2 SP's später wurde die Ursache für das Keilriemensterben gefunden - die Wasserpumpe war defekt und wurde ebenfalls gewechselt. Danach zeigte das Getriebe Auflösungserscheinungen und nachdem ein Weiterfahren ohne 2. und 3. Gang nur schwer möglich ist, mußten die Serviceleute auch dieses im strömenden Regen wechseln. Dazu bedienten sie sich der sogenannten "Ostblockmethode", die Lada wurde einfach zur Seite gekippt und in ca. 20 Minuten war der Fall erledigt.

Nachdem Eugen, Robert und Joe jetzt so richtig "warm" waren, wurde auch noch das Differential getauscht. Bei der ganzen Hektik wurde aber aufs Tanken vergessen, und Gerhard besorgte sich den fehlenden Sprit bei einem Zuschauer.

Dermaßen leidgeprüft erreichte er aber doch noch das Ziel. Da gabs aber dann lange Gesichter - Gerhard KRAUS und Margit WAGNER wurden wegen Zeitüberschreitung aus der Wertung genommen.

Charly und Maria RUMPLER erreichten mit ihrer Lada einen 35. Gesamtplatz und wurden 7. in der Klasse.

Im August fand wieder die jährliche Reise des MCL 68 zur HALKIDIKIS-RALLYE nach Griechenland statt.

Die Starter waren dieses Jahr:

Ewald GARTNER/Rudi KUGLER **auf** **Fiat Ritmo** **Gruppe N**
und

Ernst SOMMERBAUER/Peter STARK **auf** **VW Golf GTI** **Gruppe A**

Betreut wurden sie von Familie LABEDZKI, Rupert und Irene MELKUS, Andi STEUER, Petra LEITNER, Willi SCHUSTER, Joe KREUZER und dem unvergessenen Karl HÖSL.

Trainiert wurde teils heftig, teils cool:

Heftig von Peter und Sumsi, die zu diesem Zweck ein Leihauto (Opel Corsa) organisiert hatten, daß auch bei den Serviceleuten regen Zuspruch fand, jeder wollte einmal "Metagitsi bergab" fahren.

Für den ruhigen und beschaulichen Teil des Trainings waren Ewald und Rudi zuständig, die sich durch nichts aus der Ruhe bringen ließen. Uns allen ist noch der malerisch auf dem Wagenheber aufgebockte Trainings-Cherry im Gedächtnis, der nur deshalb einen ganzen Tag im Hof stand, weil sein Chauffeur es vorzog in der Sonne zu liegen, anstatt die Kupplung zu wechseln. Zum Schluß schafften aber auch sie ein ordentliches Training.

Die Strecke führte über 1.000 Gesamtkilometer mit ca. 350 km Sonderprüfungen auf "echt" griechischem Schotter.

Ewald GARTNER/Rudi KUGLER ließen auf den ersten vier Prüfungen mit recht guten Zeiten aufhorchen. Als am Ende der 5. SP das Service eine unübliche Rauchentwicklung bemerkte, ließ Ewald sich nicht aus der Ruhe bringen - seine einzige Bemerkung: "San's wirklich wir, de do so rauchn?"

Das war aber leider der Anfang vom Ende: Sie schleppten sich noch in die Zwangsrast, mußten aber wegen Motorschadens die Segel streichen.

Ernst SOMMERBAUER/Peter STARK hatten sich vorgenommen, daß Auto ins Ziel zu bringen, was am 1. Tag durch Sumsis besonnene Fahrweise auch gelang.

Der Blutdruck stieg nur, als nach der 5. Sonderprüfung das Service - Rupert MELKUS und Andi STEUER - nicht wie geplant wartete und Sumsi/Peter auf einer einsamen Tankstelle nur durch viel Überredungskunst (- mit Händen und Füßen!) zum dringend notwendigen Sprit kamen.

Aber was ein ordentliches Service ist, hat auch einen triftigen Grund nicht zu erscheinen: Rupert und Andi hatten Peter's Corolla neben der Küstenstraße in einem Olivenbaum - mit dem Dach nach unten - geparkt!

Unerschrocken stellten sich die beiden aber mit Joe KREUZER am 2. Tag als 2. Service-Team zur Verfügung.

Als 23. Gesamt nahmen Sumsi und Peter den 2. Tag in Angriff.

Die ersten sechs Sonderprüfungen verliefen auch problemlos und als in der Zwangsrast in Thessaloniki bekannt wurde, daß sie bereits an 15. Stelle lagen, war die Stimmung natürlich dementsprechend gut. Die fünf Sonderprüfungen bis ins Ziel würde man auch noch überstehen!

Aber im Ziel der nächsten Sonderprüfung war der Golf bei der Stop-Tafel von einer weißen Rauchwolke eingehüllt. Die Diagnose von Chris: "Zylinderkopfdichtung", bedeutete leider auch für unser 2. Team das Ende dieses Europameisterschaftslaufes.

Wie üblich wurde das griechische Abenteuer mit einigen erholsamen Urlaubstagen und (weniger erholsamen) -nächten abgeschlossen.

1989

Eine ganz neue Zusammensetzung eines MCL 68-Teams fuhr im April zur MOGÜRT-SALGO-RALLYE in unser Nachbarland Ungarn.

Chris LABEDZKI versuchte es mit dem ausgeliehenen VW Golf GTI Gruppe A von Ernst "Sumsi" SOMMERBAUER und "angelte" sich **Rupert MELKUS**, welcher sein Debüt als Beifahrer feierte. Der routinierte "Stamm-Co" von Chris - Peter STARK - war aus gesundheitlichen Gründen verhindert und mußte Rupert vom Spitalsbett aus einschulen.

Das Zusammenspiel zwischen Fahrer und Beifahrer wurde bei der Anreise und dem Training perfektioniert und so ging man optimistisch ins Rennen.

Die ersten Prüfungen wurden ohne Schwierigkeiten abgespult und das Tempo gesteigert, bis sich auf der 5. SP zwei deformierte Felgen in Verbindung mit einem Patschen und anschließender Hinterachsbeschädigung einstellten. Sie wurden jedoch trotzdem nach dem 1. Tag auf dem 26. Gesamtplatz von 112 Startern gewertet.

Am 2. Tag setzte immer wieder strömender Regen ein und so kam es, daß sogar die allradgetriebenen Autos auf einer Prüfung stecken blieben und diese neutralisiert werden mußte.

Eine ganz hervorragende Leistung boten die beiden auf der 14. Sonderprüfung:
Sie legten eine drittschnellste SP-Zeit auf der ca. 12,5 km langen Asphalt-Prüfung hin und waren sogar 3 Sekunden schneller als der spätere Gesamtsieger auf Lancia Integrale. Diese Zeit wurde noch dazu auf Schotterreifen erzielt, da für einen Wechsel keine Zeit mehr war!

Ein verwirrender Zeitenvergleich erfolgte im Ziel mit dem Fahrer einer russischen Werks-Lada-Samara, der eine um 14 Sekunden schnellere Zeit fuhr. Es stellte sich jedoch später heraus, daß die Russen auf dieser Prüfung die Bestzeit erreichten und somit hatte alles wieder seine Richtigkeit.

Im weiteren Verlauf der Rallye ließen sich die beiden vom Hinterachsschaden des Golf nicht beirren und konnten noch einige beeindruckende SP-Zeiten in die Zeitkarte eintragen lassen.

Im Ziel konnten sie ein wirkliches Spitzenergebnis für sich und unseren Club verbuchen:
13. Gesamt von 112 gestarteten Teams!

Anschließend gabs:

- ein deutliches Aufatmen unseres "Sumsi", der sah was in seinem Golf alles drinsteckt und diesen auch noch unbeschädigt zurückbekam;
- ein weinendes und ein lachendes Auge von Peter STARK, der mit Wehmut den Erfolg ansehen mußte und selbst nicht auf dem "heißen" Sitz sitzen konnte, jedoch gesundheitlich wieder auf dem Wege der Besserung war;
- eine rauschende Feier, die erst bei Sonnenaufgang beendet wurde.

Im Oktober wurde in Admont die STEIERMARK-RALLYE ausgetragen, die zur Österreichischen Staatsmeisterschaft zählte.

Neben der österreichischen Rallyeelite waren diesmal auch der Schwede Ingvar CARLSSON auf Mazda 323 Gruppe A und zwei Teams des MCL 68 am Start und zwar:

Gerhard KRAUS/Gerald FEIK, erstmals auf einem neu - in Eigenregie - aufgebautem Daihatsu Charade GTI in der Gruppe N

und

Uli DIRNBERGER/Rupert MELKUS starteten ihre zweite gemeinsame Rallye auf VW Golf GTI ebenfalls in der Gruppe N.

Der 1. Etappe wurde vorwiegend in der Nacht gefahren - Start 1. Fahrzeug um 17.00 Uhr.

Dem Team Gerhard KRAUS/Gerald FEIK gelang die Umstellung von der Lada VFTS Gruppe B auf den "fernöstlichen" Daihatsu ganz ausgezeichnet. Sie waren zur Verwunderung der Konkurrenz sehr schnell unterwegs.

Die beiden spielten bei dieser Veranstaltung ihre Routine voll aus. In der Nacht kam ihnen auch eine mächtige Scheinwerferanlage (- die Lichtmaschine kam ordentlich ins Schwitzen) zugute.

Uli DIRNBERGER/Rupert MELKUS blieben im Rahmen ihrer Möglichkeiten, das Zusammenspiel der beiden war einwandfrei, jedoch die Lichtanlage des Golf nicht optimal, was leider bessere Zeiten verhinderte. Trotzdem war die Platzierung nach dem ersten Tag recht zufriedenstellend.

An der Spitze das erwartete Ergebnis:

Franz WITTMANN vorne, der Schwede Ingvar CARLSSON und der wieder überragend fahrende Raimund "Mundl" BAUMSCHLAGER auf den Plätzen.

Der nächste Tag verlief weiterhin ohne gröbere Probleme für unsere Club-Starter.

Uli DIRNBERGER/Rupert MELKUS verzeichneten auf den ersten SP's zwei "Fast-Abflüge", bekamen aber nach der Überwindung des Schocks den Golf wieder in Griff und fuhren die Rallye problemlos ins Ziel.

Für Gerhard KRAUS/Gerald FEIK waren die geringen Abmaße ihres Daihatsu sehr hilfreich, denn auf der beherzt gefahrenen SP "Selzthal" mußte die Bahnunterführung nach einem sehr spät angesetzten Bremspunkt "sideways" durchfahren werden. Ein 10 cm längeres Auto wäre in der Unterführung steckengeblieben!

An der Spitze war noch bemerkenswert, daß BAUMSCHLAGER auf der Selzthal-SP Bestzeit fuhr und den Konkurrenten kräftig einheizte.

Im Ziel angekommen freuten sich Gerhard KRAUS/Gerald FEIK über den hervorragenden 15. Gesamtplatz und den 2. Rang in der Klasse. Danach wurden sie jedoch zur technischen Schlußabnahme aufgerufen und die große Freude wandelte sich in Frust um! Die Techniker stellten fest, daß das Fahrwerk am Heck des Autos um einige Millimeter zu niedrig war, was zur Folge hatte, daß das Team aus der Wertung genommen wurde.

Anschließend gabs heftige Diskussionen und regen Schriftverkehr, auf welchen wir jedoch nicht mehr näher eingehen wollen.

Unser Team Uli DIRNBERGER/Rupert MELKUS wurden von der Schlußabnahme verschont und an der 29. Stelle unter 50 gestarteten Teams gewertet.

Das "Drumherum" der Rallye war wieder sehr eindrucksvoll und den anwesenden Clubmitgliedern wird der "Skispringerlehrgang" von Uli DIRNBERGER im Gasthof Pirafellner noch lange in Erinnerung bleiben. Zur Verhinderung schwerer Verletzungen mußte der Anlauf vom Wirt bei "Sessel auf dem Tisch" verkürzt werden!

1990

Ein Riesenaufgebot des MCL 68 war Mitte Mai bei der RALLYE-SUMAVA in der CSFR am Start.

Gerhard KRAUS/Gerald FEIK	auf	Daihatsu Charade GTI,
Uli DIRNBERGER/Rupert MELKUS	auf	VW Golf GTI,
Ewald GARTNER/Rudi KUGLER	auf	Nissan Cherry Turbo,
Karl und Maria RUMPLER	auf	Lancia Delta
Chris LABEDZKI/Peter STARK	auf	Toyota Corolla

bildeten unsere Streitmacht bei der im Böhmerwald stattfindenden Veranstaltung.

Die Rallye führte über ca. 550 Kilometer mit ca. 250 SP-Kilometern und zählte außer zur Tschechischen Meisterschaft auch zum Mitropa-Cup.

Bei einer derart großen Anzahl von Teams waren natürlich Serviceleute Mangelware, was schließlich dazu führte, daß Ewald GARTNER als 2. Servicemann den Koch unseres Hotels verpflichtete. Alles in allem waren an diesem Wochenende etwa 20 MCL 68-Mitglieder in Einsatz. Einige Serviceleute waren derart eifrig beim Besichtigen der Servicepunkte und stundenlang verschollen, ehe sie nach einigen Irrwegen um 2.00 Uhr früh zum Hotel zurückfanden!

Doch nun zum Rallyeverlauf im einzelnen:

Die Pechvögel waren Uli DIRNBERGER/Rupert MELKUS - auf der 1. Sonderprüfung schlug der Golf in einer Senke derart durch, daß die Benzinleitung leck geschlagen wurde und nach vergeblichen Reparaturversuchen mußten die beiden leider aufgeben.

Ewald GARTNER und Rudi KUGLER erwischte es auf der 6. Sonderprüfung: Das Getriebe des Cherry Turbo quittierte den Dienst. Ewald hatte es sicher am schwersten, mußte er sich doch auch den Schrieb selbst schreiben, da Beifahrer Rudi erst kurz vor dem Start anreiste.

Charly und Maria RUMPLER hatten vom Veranstalter falsche Auskünfte über den Schotteranteil der Strecke bekommen und Charly ging entsprechend "geladen" an den Start. Das Serienfahrwerk seines Integrale war mit den teilweise sehr schlechten SP's ein-

fach überfordert. Auf einem Rundkurs brachen dann einige Radbolzen am Lancia - damit war die Sache gelaufen.

Zwischen Gerhard KRAUS/Gerald FEIK und Chris LABEDZKI/Peter STARK entwickelte sich im Lauf der Rallye ein spannendes Duell.

Nach dem 1. Tag fuhren beide absolut zeitgleich ins Parc Fermé ein!

Am Anfang des 2. Tages hatte Gerhard zweimal Pech bei der Reifenwahl und konnte die fehlenden Sekunden bis ins Ziel nicht mehr wettmachen.

Schön war, daß trotz aller Rivalität zwischen den beiden Teams ein wirklich kameradschaftliches Verhältnis vorherrschte.

Nach einer etwas chaotischen Siegerehrung standen die Plazierungen fest:

Gerhard KRAUS/Gerald FEIK wurden 3. in der Klasse und 28. Gesamt,
Chris LABEDZKI/Peter STARK 1. in ihrer Klasse und 27. Gesamt bei 135 Startern!

Die Schlußfeier in unserem Hotel mit einigen Kabarett-Einlagen von Uli DIRNBERGER wird uns lange in Erinnerung bleiben!

Anfang Juli wurde bereits zum 47. Mal in Wroclaw/Polen die POLEN-RALLYE, die zur Europameisterschaft mit Koeffizient 20 zählt, veranstaltet.

Da es schon lange der Wunsch von **Chris LABEDZKI** war, einmal in seiner ehemaligen Heimat an den Start zu gehen, machten sich etwa 10 MCL 68-Mitglieder auf, um auch Polen als Rallyeland zu erschließen.

Die Rallye hat eine Länge von ca. 1.000 km mit 400 km Sonderprüfungen - alle auf Asphalt und größtenteils sehr schnell!

Am 1. Tag wurden **Chris LABEDZKI und Peter STARK** mit dem Toyota Corolla ein paar Mal von Regengüssen überrascht und die Serviceleute mußten oft zweimal an einem Servicepunkt wegen drohender Regenwolken Reifen wechseln.

Auf der 9. Sonderprüfung - sehr schneller Asphalt bergab - gabs dann einen heftigen Abgang, aber zum Glück blieb der Toyota mit dem Heck in einem Baum stecken. Am nächsten Servicepunkt wurde das Fahrzeug notdürftig geflickt und die beiden folgenden Prüfungen wurden etwas verhaltener gefahren. Doch dann machte sich wieder eine "Hopp- oder Dropp-Stimmung" breit und von da an gings wieder zügiger voran.

Die polnischen Sprachkenntnisse von Chris machten sich auf der letzten Etappe des 1. Tages besonders bezahlt, als die beiden im Ortsgebiet in eine Radarfalle tappten!

Am 2. Tag war infolge einer beruhigenden Führung von ca. 2 Minuten in der Klasse eher taktisches Fahren angesagt. Ernst SOMMERBAUER meldete immer die Zeiten der Klassengegner, sodaß die beiden ihren Vorsprung bis ins Ziel verteidigen konnten.

Die Verhältnisse in Polen waren auch für unsere Serviceleute Joe KREUZER, Ernst SOMMERBAUER und Harald UHL nicht einfach - zum Beispiel gabs im Hotel nur kaltes Wasser und Joe wurde aus seinem Volvo eine *v o l l e* !!! Kühltasche gestohlen.

Das Ergebnis: Ein Klassensieg und ein 21. Gesamtplatz hat aber alle für die Mühe belohnt!

1991

In diesem Jahr bewegten gleich zwei unserer Teams ihre Autos unter heißer Sonne auf den staubigen Straßen Griechenlands und Zyperns.

9 Jahre nach dem Antreten von Rudi BRANDSTÄTTER wollte **Gerhard KRAUS** auch einmal bei der AKROPOLIS-RALLYE an den Start gehen.

Er holte sich einige Tips von Rudi STOHL und bereitete über die Winterpause seinen Daihatsu Charade GTI optimal auf diesen WM-Lauf vor. Als Co-Pilot fungierte unser schneller "Postler" aus Wien, **Bernhard KERN** - leicht zu erkennen an der Feder im Ohr und seinem zweideutigen Autokennzeichen.

Fritz HEISSLER übernahm einen sehr großen Teil der Organisation in Griechenland - Zimmer, Serviceplan, etc. etc.

Als Mechaniker stellten sich zur Verfügung:

Peter CASTELLITZ, Max MEIER, Rupert MELKUS, Walter BLIEBERGER, Kurt BENEDICIC und sogar Helmut STENGER, Gerhards Chef, konnte man beim Reifenwechseln beobachten!

Trainiert wurde mit einem unverwüstlichen VW Golf, der - Gottlob! - alle Strapazen der griechischen Straßen überlebte. - Wegen der enormen Entfernungen waren die beiden gezwungen, während des Trainings im Auto zu nächtigen!

Der Start erfolgte am 2. Juni. Die Sonderprüfungen des 1. Tages lagen alle am Pelopones mit seinen bekannt schlechten Straßen.

Nach kleineren Schwierigkeiten auf der 1. SP absolvierten Gerhard und Bernhard die restlichen acht Sonderprüfungen des 1. Tages souverän.

Nach einer kurzen Nacht ging es dann am 2. Tag Richtung Norden. Diese Schleife war gespickt mit den übelsten Straßen Griechenlands, an denen sich so mancher Teilnehmer die Zähne ausbiß.

Aufgrund eines verbogenen Federbeins in einer sehr harten Sonderprüfung hatten sie Schwierigkeiten ein neues Rad zu montieren. Der Zeitverlust hielt sich aber Dank der sehr flinken Servicemannschaft in Grenzen!

Der 3. Tag brachte teilweise die selben Sonderprüfungen wie der Vortag und führte am Ende wieder zurück nach Athen.

Bis drei Sonderprüfungen vor Schluß lief für die beiden alles nach Plan, dann aber brach ein Kugelbolzen am Daihatsu, und die beiden mußten - das Ziel vor Augen - die Rallye leider beenden!

Für unseren Präsidenten **Joe KREUZER** war es schon seit Jahren sein größter Traum in Griechenland bei der RALLYE-HALKIDIKIS an den Start zu gehen. Da auch bei der CYPERN-RALLYE noch kein Team vom MCL 68 am Start war, entschloß er sich gleich anschließend nach Zypern weiter zu reisen und dieses "Marathonprogramm" durchzuziehen. - Joe war tatsächlich 7 Wochen auf Achse, alleine der Zeitaufwand war also beachtlich!

Er profitierte dabei sehr von seiner langjährigen Halkidiki-Service-Erfahrung - insgesamt 6 Mal war er dabei - und bereitete sein Rallyeauto, einen Opel Manta, und die Serviceautos optimal vor.

Da **Andi STEUER** als Student die meiste Zeit aufbringen konnte, stellte er sich als Beifahrer zur Verfügung und die erste Servicemannschaft, Ewald GARTNER, Eugen FRIEDL, Fritz STEINER, Ernst SOMMERBAUER und Peter STARK reiste per Flugzeug nach Thessaloniki an.

Die Rallye verlief für Joe und Andi recht zufriedenstellend, lediglich einmal brach Hektik aus, als ein kleiner Brand im Motorraum aufflackerte, aber Fritz STEINER betätigte sich als Feuerwehrmann und so stand einem 2. Klassenplatz am Ende nichts mehr im Wege.

Nach der Heimreise der ersten Servicecrew fuhren Joe und Andi mit dem Rallyegespann nach Athen. Von dort ging es mit der Fähre weiter nach Zypern zur CYPERN-RALLYE - Große Schwierigkeiten bereitete den beiden natürlich der Linksverkehr!

Diese Rallye war noch härter als die Halkidiki-Rallye. Die 800 Gesamtkilometer beinhalteten 21 verschiedenen Sonderprüfungen mit einer Länge von 380 km.

Für Andi STEUER war der Zypern-Aufenthalt sehr kurz. Nach dem Training flog er heim nach Wien, das Studium und Jutta warteten!

Unseren "old-boy" **Rudi "BRANDI" BRANDSTÄTTER** kann man für solche "exotischen" Rallyes immer begeistern. Er, seine Frau, Chris LABEDZKI, Gerhard BERGER und drei weitere Serviceleute reisten per Flugzeug an.

Der Start erfolgte am Freitag um 15.00 Uhr.

Nach einigen Zores - Reifenschäden, kaputte Batterie sowie Blasen an den Händen - brach am Samstag um 6.00 Uhr morgens auf der 8. Sonderprüfung die Halbachse am Opel Manta und das Rad flog in die Büsche! Damit war der zweite Teil des Abenteuers leider frühzeitig zu Ende!

Während "BRANDI", seine Frau und Chris LABEDZKI heimflogen, machte sich Joe mit der verbliebenen Servicemannschaft auf die einwöchige! Heimreise per Fähre und über ca. 2.000 Straßenkilometer durch Griechenland, Jugoslawien und Ungarn.

Alles in allem eine beachtliche Leistung, denn nicht nur sportlich sondern auch organisatorisch war dieses Abenteuer wohl eines der aufwendigsten in der Clubgeschichte!

1992

Das Rallye-Jahr 1992 stand ganz im Zeichen einer Premiere und zweier "Come-Backs" im MCL 68-Rallyegeschehen.

Die Premiere war der Start von **Peter CASTELLITZ** mit seinem Mazda 323 Turbo 4 WD - Gruppe N - bei der MOGÜRT-SALGO-RALLYE in Ungarn. Peter ist seit 1990 Mitglied des MCL 68 und war auch schon vorher als Servicemann tätig. Sein Vorhaben selbst Rallyes zu bestreiten, setzte er also nun im April 1992 in die Tat um.

Als Beifahrer fungierte **Andi STEUER**, der im Jahr 1991 schon als Co von Joe KREUZER unterwegs war.

Peter war ausgesprochen ruhig am Start und ging sehr konzentriert an die Sache heran. Dementsprechend problemlos verlief im großen und ganzen diese Rallye-Premiere. Auf einer Asphalt-SP wurde sogar eine 14. SP-Zeit erreicht!

Einziges Zwischenfall bis zur letzten Sonderprüfung war das Touchieren eines Reifenstapels auf einer Rundkurs-SP, wodurch die Seitenwand des Mazdas einige kleinere Dellen davontrug.

Die Serviceleute, Fritz STEINER und Rupert MELKUS, erledigten die Routineservicearbeiten gewohnt schnell und zuverlässig. Außerplanmäßige Reparaturen blieben ihnen Gott sei Dank erspart!

Am Start vor der letzten Sonderprüfung waren sich Peter CASTELLITZ und sein Beifahrer Andi STEUER einig, nun nichts mehr zu riskieren und diese Rallye auf der letzten Sonderprüfung ruhig zu Ende zu fahren: Es kam aber wie es kommen mußte und es ereignete sich noch ein Zwischenfall auf dieser letzten SP. Der Mazda donnerte in ein größeres Loch worauf ein derartig lautes Geräusch den Innenraum erfüllte und sich die beiden im Auto fast nicht mehr verständigen konnten.

Beim Service im Ziel stellte man fest, daß der Carter-Schutz teilweise aus der Verankerung gerissen war. Nachdem das Service die Reste ganz entfernt hatte, konnten sie beruhigt ins Ziel fahren und waren mit dem 8. Klassen- und 33. Gesamtplatz sehr zufrieden.

Ebenfalls bei dieser Rallye am Start war unser Team **Ernst "SUMSI" SOMMERBAUER/Peter "PEZL" STARK.**

Nachdem Sumsi das Geschäft seines Vaters übernommen hatte und dadurch pausierte, startete er dieses Jahr zu einem Come-Back mit einem Renault Clio 16V. Nach ihrem Ausfall Anfang April bei der FRÜHLINGS-RALLYE in Österreich, nahmen Sumsi und Pezl nun auch die MOGÜRT-SALGO-RALLYE in Angriff.

Die beiden hatten jedoch schon auf der 3. SP großes Pech. Nach einem kleinen Ausritt wurde die Benzinleitung undicht und man konnte sich nur noch mit Mühe zum Servicepunkt retten. Dort wurde der defekte Schlauch ersetzt und Sumsi fuhr zur nächsten Sonderprüfung weiter.

Doch schon nach einigen hundert Metern hatten sie erneut Pech. Auch dieser Schlauch platzte und so war an ein Weiterfahren nicht zu denken! Da in der Zwischenzeit das Serviceauto schon zur nächsten SP aufgebrochen war und in eine gänzlich andere Richtung unterwegs war, mußte man auf die Hilfe von Einheimischen warten.

Die Ausschlußtoleranz war jedoch bereits überschritten und so war die Rallye für die beiden endgültig zu Ende!

Das zweite "Come-Back" dieses Jahres bestritt **Eugen FRIEDL.** Er ist seit 1984 Mitglied des MCL 68. Auch er übernahm die Firma seines Vaters und war deswegen zur motorsportlichen Untätigkeit gezwungen. Dieses Jahr wollte er aber unbedingt wieder aktiv ins Rallyegeschehen eingreifen.

Zu diesem Zweck baute er - unter Mithilfe von Gerhard KRAUS, Fritz STEINER und Peter SCHULLER - einen VW Golf, Gruppe A auf.

Als Beifahrer fand sich natürlich **Gerald FEIK,** weiß man doch, daß die beiden sehr gut im Rallyeauto harmonieren.

Nachdem dieses Jahr schon einige Rallyes erfolgreich absolviert wurden, starteten die beiden als "Saisonabschluß" bei der SEMPERIT-RALLYE im Waldviertel.

Nach einem Abgang beim Training - sie benötigten einen Traktor um den Trainings-Golf G 60 wieder flott zu bekommen - verlief die Rallye im großen und ganzen problemlos und erfolgreich für dieses Team.

Einmal mußte das Servicemansschaft, bestehend aus Fritz STEINER und Peter CASTELLITZ, die Bremsflüssigkeit tauschen, sonst gab es keine außerplanmäßigen Reparaturen durchzuführen.

Am Ende des ersten Tages waren sie bereits 3. in ihrer Klasse.

Am zweiten Tag wurde nichts unnötig riskiert und so konnten sich Eugen und Gerald im Ziel über einen 3. Klassenplatz und den 16. Gesamtrang freuen.

Ebenfalls am Start war **Ewald GARTNER** mit seinem Suzuki Swift. Da er ja nun endlich eine Beifahrerin gefunden hat, mit der er sehr gut im Auto harmoniert, nämlich **Jutta GEBERT**, die ihren ersten Kontakt zum Rallye-Geschehen 1991 bei der Halkidike-Rallye hatte, gingen die beiden sehr optimistisch an den Start.

Trotz eines "Patschen" am ersten Tag lagen sie am 35. Gesamtrang und ließen dabei einige PS-stärkere Autos hinter sich.

Doch schon auf der 1. SP des zweiten Tages hatten sie abermals Pech - wieder ein platter Reifen. Doch die beiden hatten Glück im Unglück: In der Nähe stand Heinz KOGELBAUER unter den Zuschauern. Mit seiner Mithilfe konnten Ewald und Jutta nach nur ca. 1 - 2 Minuten Zeitverlust weiterfahren. Heinz nahm das kaputte Rad mit und lieferte es im Laufe des Tages beim Service ab.

Um die verlorene Zeit gutzumachen riskierten sie noch mehr, was den beiden viel Anerkennung bei den Zusehern einbrachte.

Doch der Einsatz wurde nicht belohnt: Auf der vorletzten SP blieb plötzlich der Motor stecken und so wurde leider aus dem angestrebten 3. Klassenplatz nichts mehr!

Weiters am Start bei dieser Rallye waren Ernst **SOMMERBAUER** und sein Beifahrer **Peter STARK**.

Sumsi hatte schon die ganze Woche Fieber und "ernährte" sich nurmehr von Tabletten. Daher lief es am Anfang für die beiden nicht so optimal und man beendete den ersten Tag auf dem 7. Klassenplatz.

Am zweiten Tag klappte es um einiges besser und die beiden waren recht zufrieden. Als sie an der Unfallstelle von Wilfried WIEDNER warten mußten, roch Pezl plötzlich Benzin! Beim Service stellte man fest, daß sich der Tank des Renault Clio auflöste, doch sie konnten die Rallye - Gott sei Dank! - fortsetzen.

Auf der letzten SP hatten sie noch einen Ausritt, wobei sie die Hilfe der Zuschauer benötigten um den Clio wieder auf die Straße zu bekommen. Doch schließlich kamen sie ins Ziel und erreichten einen 6. Klassenplatz und einen 33. Gesamtrang.

1993

Im April 1993 gingen **Eugen FRIEDL/Gerald FEIK** auf VW Golf GTI Gruppe A und **Gerhard KRAUS/Bernhard KERN** auf Daihatsu Charade GTI Gruppe N bei der BOSCH-Rallye am Österreichring an den Start.

FRIEDL/FEIK führten nach einigen beachtlichen SP-Zeiten in ihrer Klasse, als auf der vorletzten Prüfung eine Welle im Getriebe brach, was für die beiden den Ausfall bedeutete.

KRAUS/KERN ließen sich durch einen kaputten Kühler und eine defekte Bremsleitung nicht stoppen, gewannen überlegen ihre Klasse und wurden 25. Gesamt.

Ende April starteten **Ernst "Sumsi" SOMMERBAUER/Peter STARK** auf Renault Clio 16V und **Peter CASTELLITZ/Andi STEUER** auf Mazda 323 4WD in Ungarn bei der MOGÜRT-SALGO-Rallye.

Für beide Teams war leider auf der 2. Sonderprüfung Schluß! - Bei Peter CASTELLITZ streikte die Benzinpumpe und Ernst SOMMERBAUER "warf" seinen Clio in den Wald.

Mitte Mai starteten **Eugen FRIEDL/Gerald FEIK** bei der SATURNUS-Rallye in Slowenien.

In ihrer Klasse konnten sie sich am ersten Tag recht gut gegen ihre Gegner behaupten und lagen auf dem 2. Klassenplatz hinter Philippe BUGALSKI auf einem Werks-Renault Clio 16V. Am zweiten Tag wechselte Servicemann Fritz STEINER eine angeschlagene Halbwelle in Rekordzeit und so stand am Ende einem 23. Gesamtplatz und dem 2. Klassenplatz nichts mehr im Wege!

3 Wochen später reisten 13 Freunde und Helfer nach Polen um **Peter CASTELLITZ/Andi STEUER** und **Ernst SOMMERBAUER/Peter STARK** bei ihrem Antreten bei der POLEN-Rallye in Wroclav zu unterstützen.

Beide Teams waren am ersten Tag, der ausschließlich über Asphalt-Sonderprüfungen führenden Rallye, durch immer wieder auftretende Regengüsse gehandikapt. Es kam öfters vor, daß sie mit Slicks völlig überschwemmte Prüfungen bewältigen mußten.

Am zweiten Tag stellten sich am Mazda von Peter CASTELLITZ einige Probleme mit den Bremsen ein, und als Peter und Andi nach einer etwas längeren Service-Pause versuchten die nächste Zeitkontrolle noch straffrei zu erreichen, wurden sie schuldlos in einen Verkehrsunfall verwickelt. Am Mazda wurde das linke Hinterrad ausgerissen - damit war für Rallye für die beiden zu Ende.

Sumsi und Peter waren am zweiten Tag problemlos unterwegs, nur ein Ausritt auf der vorletzten Sonderprüfung ließ Peters Blutdruck steigen - nach ca. 4 Minuten Zeitverlust erreichten die beiden aber glücklich das Ziel, wurden 3. in ihrer Klasse und 26. im Gesamtklassement.

Ewald GARTNER und Beifahrerin **Jutta GEBERT** brachten Mitte Juni ihren Suzuki Swift Gruppe A bei der BARUM-Rallye in der Tschechei an den Start.

Da Ewald nicht zum ersten Mal bei der BARUM startete, konnte er den Trainingsaufwand - Dank zum Teil vorhandener SP-Schriebe - durchaus in Grenzen halten.

Am ersten Tag brach am Suzuki bereits nach einigen Sonderprüfungen der Auspuff und wurde vom Service kurzerhand ausgebaut. Nach einigen "Flickversuchen" mit einem geborgten Schweißgerät brach der Auspuff aber gleich nach dem Start des zweiten Tages wieder. In einer Zwangsrast wurde das Problem dann doch noch gelöst. Doch damit nicht genug - nach 2 Reifenschäden mußte das leidgeprüfte Service auch noch die Lichtmaschine tauschen! Danach setzte eine verlorene Ölablaßschraube beinahe allen Bemühungen ein Ende, aber mit viel Improvisation wurde auch dieses Problem gelöst.

Am Ende erreichten die beiden den 10. Klassenplatz und wurden 23. Gesamt.

Schon eine Woche später waren wieder **Ernst SOMMERBAUER/Peter STARK** mit dem Renault Clio und **Eugen FRIEDL/Gerald FEIK** mit ihrem VW Golf GTI an der Reihe. Diesmal stand die INA-DELTA-Rallye in Kroatien auf dem Programm.

Da Sumsi und Peter schon im Vorjahr bei dieser Veranstaltung starteten, wußten sie, daß diese Rallye - entgegen anders lautenden Meinungen - bestens organisiert ist, und daß man in Zagreb von den traurigen Geschehnissen in unserem Nachbarland kaum etwas bemerkt. - Die Erfahrungen des Vorjahres kamen den beiden auch zugute, als das Training leider wegen eines Ausrutschers mit anschließender Kaltverformung des Trainingsautos etwas früher als geplant beendet werden mußte.

Der erste Tag verlief ohne Schwierigkeiten. Die teilweise langen Asphalt-Sonderprüfungen waren für den Clio maßgeschneidert, nur bergauf klagte Sumsi über mangelnde Motorleistung.

Am zweiten Tag standen zum Teil brutale Schotterprüfungen am Programm und prompt an der gleichen Stelle wie im Vorjahr war wieder ein Riß in der Ölwanne zu beklagen.

Die Serviceleute Peter CASTELLITZ, Harald UHL, Martin und Richard SCHÜTZNER flickten die Ölwanne mit faserverstärktem Kitt, aber von jetzt an war schonendes Fahren bis ins Ziel angesagt.

Die beiden erreichten einen 3. Platz in ihrer Klasse und wurden 18. im Gesamtklassement.

Eugen FRIEDL und Gerald FEIK bereiteten sich durch ausgiebiges Training auf ihr erstes Antreten in Zagreb vor. Eugen freute sich besonders auf die Schotterprüfungen des zweiten Tages, für die sein Golf Gruppe A sicher das geeignete Fahrzeug ist.

Es blieb aber leider beim Freuen, denn bereits auf der 2. Prüfung löste sich das Differential des VW Golf in seine Bestandteile auf, und selbst Servicemann Fritz STEINER konnte da nicht mehr helfen, machte aber seinem Frust ordentlich Luft!

Mitte August war Eugen FRIEDL'S VW Golf GTI aber wieder repariert, und Eugen startete diesmal mit "Aushilfs-Co" Rudi BRANDSTÄTTER bei der AUTOKER-BUDAPEST-Rallye in Ungarn.

Eugen und Brandi waren gut unterwegs, doch etwa zur Halbzeit setzte sich die Pechsträhne fort, diesmal wars ein Getriebeschaden, der das vorzeitige Ende bedeutete.

Die nächsten Starter waren Anfang September **Ewald GARTNER/Jutta GEBERT** auf Suzuki Swift Gruppe A bei der RALLYE-TATRY in der Slowakei. In der Nacht vor dem Start wurden leider alle Kanister mit bleifreiem Benzin gestohlen, aber ein deutsches Team half ihnen aus.

Am ersten Tag gabs außer einem defekten Kühlerventilator keine Probleme.

Am zweiten Tag erreichten sie immer bessere Zeiten und schafften von 31 Startern in ihrer Klasse den hervorragenden 7. Platz.

Mitte September wurde im Raum Edlitz die MOBIL-Rallye veranstaltet. Unsere Starter waren **Eugen FRIEDL/Gerald FEIK** und **Ernst SOMMERBAUER/Peter STARK**.

Eugen und Gerald lieferten mit ihrem VW Golf am ersten Tag, der als Doppelveranstaltung gewerteten Rallye, teilweise sensationelle SP-Zeiten. Der Lohn war ein überlegener Klassensieg und ein beachtenswerter 9. Gesamtplatz bei einem durchaus starken Starterfeld.

Der zweite Tag war leider weniger erfolgreich: Sie mußten die Rallye wegen Zeitüberschreitung an einer Zeitkontrolle beenden!

Sumsi und Peter brachten ihren Renault Clio an beiden Tagen ins Ziel, waren aber durch schlechte Witterungsbedingungen am Freitag und durch ein nur notdürftig abgedichtetes Leck im Benzintank am Samstag erheblich behindert und kamen über einen 8. und 9. Klassenplatz nicht hinaus.

Die Organisation dieser Veranstaltung kann mit Fug und Recht als chaotisch bezeichnet werden. Einzig die wunderschönen Sonderprüfungen waren eines Laufes der Österr. Staatsmeisterschaft würdig.

Im weiteren Verlauf dieses Jahres planen **Eugen FRIEDL/Gerald FEIK** und **Ewald GARTNER/Jutta GEBERT** noch ihr Antreten bei der STEIERMARK-Rallye und als Saisonabschluß die SEMPERIT-Rallye, wo auch **Ernst SOMMERBAUER** und **Peter STARK** an den Start gehen werden.

Sie haben nun auf den vergangenen Seiten einen Einblick in die 25 Jahre unserer Clubgeschichte erhalten.

Zuletzt noch einmal ein recht herzliches Dankeschön all unseren Freunden und Gönnern!

Der Vorstand des M C L 68

Zum Schluß wollen wir Sie noch mit etwas "trockener" Statistik langweilen:

- Nehmen wir an, pro Jahr waren unsere Mitglieder im Durchschnitt bei 15 Veranstaltungen am Start - macht in 25 Jahren **375 Rallyes, Rundstreckenrennen usw.**
- Nehmen wir weiters an, daß pro Veranstaltung durchschnittlich 2 Teams des MCL 68 aktiv waren - das sind bereits **750 Starts**.
- Angenommen, bei jedem Fahrzeug wurden pro Veranstaltung 5mal die Reifen gewechselt (- unsere heutigen Servicemechaniker können von solch "paradiesischen" Zuständen nur träumen, aber im Durchschnitt könnte diese Zahl stimmen) - macht **3.750mal Reifen wechseln**.
- Da - unseren Informationen nach - nie ein dreirädriges Fahrzeug für den MCL 68 gestartet ist, multiplizieren wir diese Zahl mit 4 und errechnen so **15.000 gewechselte Reifen**.
- Jedes Rad hat 4 Radbolzen (- Renault-Fahrer mögen uns verzeihen, ihre 3 Bolzen werden von den 5 eines Opel Manta 400 aufgewogen) - daraus errechnen wir die Zahl von **60.000 gelockerten und danach wieder angezogenen Radmuttern** in 25 Jahren.

Wir überlassen es Ihrer Fantasie, diese Zahlenspielereien fortzusetzen und wollten damit zum Ausdruck bringen, wie stolz wir auf die 25 Jahre unserer Clubgeschichte sind!

Impressum:

Herausgeber: Motorclub Leobersdorf
A-2544 Leobersdorf, Postfach 26

Für den Inhalt verantwortlich: Peter Stark / Irene Melkus

Vervielfältigung: Peter Stark / Irene Melkus / Ernst Sommerbauer