

100 Jahre Automobil-Club-München



1903–2003

PARKPLATZ



Jubiläumschronik
des
Automobil-Club München e.V.
München
1903 - 2003





ACM Gründungsmitglieder



Dr. med. Josef Bruckmayer
Präsident des ACM von 1903 - 1925

Ing. Andreas Wieser

Heinz Hübner

Gustav Braunbeck

Inhaltsverzeichnis

Präsidenten des Automobil-Club München	6
Grußwörter	8
Vorstandschaft / Beiräte	12
Ehrenrat / Ehrenmitglieder	16
Vorwort	19
Gründungsjahre	20
Meilensteine 1903 – 2003	32
Bildergalerie Oldtimer	44
Bildergalerie Endurofahrer	46
Bildergalerie Autorennfahrer	48
Bildergalerie Motorradrennfahrer	50
Einleitungsworte Portraits	80
Portraits	81
Ehrung Funktionäre	97
Ehrung Sponsoren	99
Nachwort	101
Danksagung	102
Impressum	102



PRÄSIDENTEN

1903 -1925

Dr. med. Josef Bruckmayer

1925 - 1927

Direktor Karl Linder

1927 - 1930

Direktor Jakob Odendahl

1930 - 1935

Rechtsanwalt Fritz Spengruber

1935 - 1945

Rechtsanwalt Horst Kohl

1947 - 1948

Hans Bruckmaier



1948 - 1955
Jakob Odendahl
Ehrenpräsident



1974 - 1986
Uli Wagner



1955 -1960
Karl Keidler



1960 - 1968
Max Wittenzellner



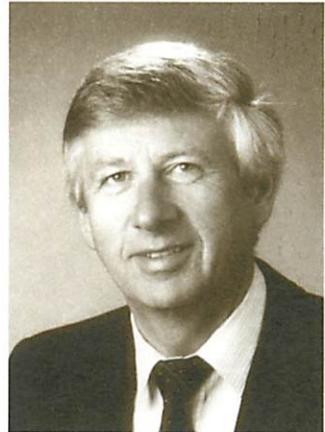
1969 - 1973
Wulf Wisnewski



1986 - 1993
Kurt Distler



1993 -1997
Ferdinand Bauer



seit 1997
Johann N. Koch



Christian Ude

München ist heute ein bedeutendes Zentrum modernster Fahrzeug- und Verkehrstechnologie. In unserer Stadt wurde aber auch schon früheste Automobilgeschichte geschrieben: Bereits 1888 lenkte Carl Benz mit seinem dreirädrigen „Patentmotorwagen“ zum ersten Mal ein Auto durch Münchens Straßen. 1894 wurde in unserer Stadt das erste Serienmotorrad der Welt gefertigt und fünf Jahre später die weltweit erste Autonummer ausgegeben. Und seit 1907 hat hier auch der ADAC seinen Sitz, mit dem die Stadt heute erfolgreich zusammenarbeitet, um intelligente Konzepte für mehr Mobilität im Ballungsraum München zu entwickeln.

Zu den traditionsreichsten und fast schon legendären Münchner Institutionen in diesem Bereich zählt ohne Frage auch der Automobil-Club München von 1903, der älteste Ortsclub des ADAC überhaupt. Denn wie kein anderer hat der ACM den Münchner Motorsport gefördert und international repräsentiert. Seine Mitglieder haben bis heute unzählige nationale und internationale Titel nach München geholt. Namen wie Ernst Henne, Schorsch Meier, Hans Stuck oder Sepp Greger sind jedenfalls allen Motorsportfreunden ein Begriff. Und angesichts des nach wie vor großen und vielfältigen Engagements des Vereins bin ich sicher, dass die Stadt München bei ihrem jährlichen Sportlerempfang auch künftig noch viele Meister aus den Reihen des ACM auszeichnen kann.

Sehr herzlich gratuliere ich daher dem Automobil-Club München zum stolzen 100-jährigen Vereinsjubiläum und wünsche weiterhin Gute und viel Erfolg.

Christian Ude
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Peter Meyer

Der Automobil-Club München ist einer von 1856 Ortsclubs im ADAC – aber nicht irgendeiner! Am 27. August 1903 im Königlichen Hofbräuhaus in München unter dem Namen „Motorradfahrer-Verein München“ gegründet, handelt es sich beim ACM um den ältesten und traditionsreichsten ADAC-Ortsclub überhaupt. Anders gesagt: Der ACM ist nur drei Monate jünger als der ADAC, der bekanntlich am 24. Mai 1903 in Stuttgart als „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ (DMV) ins Leben gerufen wurde.

Allerdings fanden die beiden erst ein Jahr später zusammen: Nach einem Besuch in Stuttgart erfolgte der Beitritt als Ortsgruppe des DMV. 1905 schließlich verzahnten sich die beiden jungen Vereine noch enger: Der 1. Vorsitzende des Ortsclubs, Dr. Josef Bruckmayer, wurde auf der Hauptversammlung der DMV in Eisenach auch zum 1. Vorsitzenden gewählt. Dieses Amt übte er bis 1925 aus, aus der DMV war längst der ADAC geworden.

Mit 314 Mitgliedern zählt der ACM heute auch zu den großen Ortsclubs im ADAC. Eine stolze Zahl, wenn man bedenkt, welche immense Freizeitmöglichkeiten Jung und Alt heute geboten werden. Die Mischung aus gesellschaftlichem Leben und sportlichem Angebot scheint beim ACM zu stimmen – auch als Traditionsverein kann man sich in einer hektischen und immer schnelllebigeren Zeit behaupten. Das erfordert zwar gelegentlich behutsame Anpassungsprozesse, diese sind aber auch deswegen notwendig, um aktiv an der Gesellschaft teilnehmen zu können und von ihr wahrgenommen zu werden.

Für alle Festivitäten anlässlich des 100. Geburtstages wünsche ich dem Automobil-Club München alles Gute.

Für das Engagement und die damit verbundene ehrenamtliche Arbeit der vielen Mitglieder und Helfer möchte ich mich als ADAC-Präsident herzlich bedanken. Ich bin davon überzeugt, dass der ACM auch in Zukunft ein rühriger Ortsclub sein wird, in dem sich die Mitglieder gerne treffen. Und auch dabei wünsche ich ihm viel Erfolg.



Peter Meyer
Präsident des ADAC





Dr. August Markl

Es ist keine leichte Aufgabe einer Münchner Institution angemessen zu gratulieren, die darüber hinaus ADAC-Geschichte geschrieben hat – wie sollte man auch 100 Jahre Clubhistorie in wenige Worte fassen? Beim Durchblättern der Chroniken aber fällt auf, wie sehr der Automobil-Club München auch den ADAC Südbayern geprägt hat. Sei es durch Persönlichkeiten, die wichtige Aufgaben und Ämter im und für den Gau übernommen haben, sei durch herausragende motorsportliche und gesellschaftliche Ereignisse und Anlässe.

Sicher hat sich hier dem Zeitgeist entsprechend ein Wandel ergeben. Dennoch ist immer wieder erstaunlich, mit welcher Vitalität der ACM Jahr für Jahr ein facettenreiches Clubprogramm gestaltet und ständig weiter entwickelt. Bemerkenswert ist auch, wie positiv dabei der Begriff „Tradition“ aufgegriffen und in die zahlreichen Aktivitäten eingebunden wird.

Dazu gehört, dass die Verdienste und Leistungen „der Alten“ nicht vergessen wird, sondern immer wieder gerne von „den Jungen“ als Vorbild und Maßstab akzeptiert und anerkannt werden. Das stärkt eine Gemeinschaft und schafft eine Verbindung und einen Zusammenhalt über Generations- und Altersgrenzen hinweg.

Vielleicht ist gerade dieses aktiv gelebte und erlebte „Wir-Gefühl“ das Erfolgsgeheimnis, um auch nach einem Jahrhundert noch so modern, offen und zeitgemäß zu sein, wie es der ACM ohne Zweifel ist.

Ich bin sicher, dass sich Vorstand und Mitglieder weit über die 100-Jahr-Feier hinaus noch viel vorgenommen haben. Das ADAC Südbayern freut sich auf die weitere erfolgreiche Zusammenarbeit und bedankt sich für die enge Verbundenheit und das stets gute Miteinander.

Dr. August Markl
Vorsitzender des ADAC Südbayern

Johann Nepomuk Koch

Für die Grußworte des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München, des Präsidenten des ADAC, des Vorsitzenden des ADAC Südbayern zum 100-jährigen Jubiläum des Automobil-Club München bedanke ich mich im Namen des Vorstandes und der Mitglieder sehr herzlich.

Der Automobil-Club München wird weiterhin durch selbstlose Förderung des Motorsports, des Kraftfahrwesens Motorrad und Auto, der Verkehrssicherheit, der Touristik und Geselligkeit für seine Mitglieder und die Allgemeinheit unter Berücksichtigung der sich ständig verändernden Umwelt tätig sein.

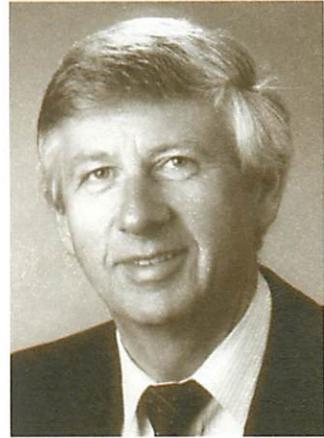
Die gute Zusammenarbeit mit dem ADAC, dem ADAC Südbayern, den Firmen und den Behörden ist eine wesentliche Voraussetzung dafür und auch Tradition.

Dank gebührt unseren großen Vorbildern und Förderern. Sich ihrer zu erinnern ist unsere Verpflichtung. Dank auch an all die Clubkameraden, uneigennütigen Helferinnen, Helfer und Gönner, die zum Leben und Fortbestehen unseres ACM wie immer beitragen.

Auf viel Jahre Ihr Automobil-Club München



Hans Nepomuk Koch
Präsident des Automobil-Club München

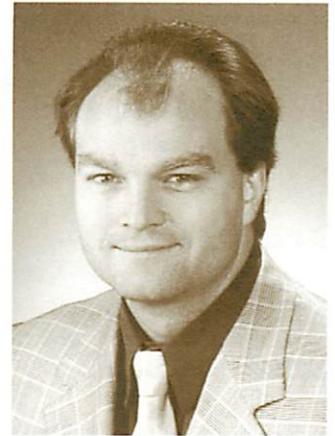




Manfred Fink
Schatzmeister



Wolfgang Vogel
Schriftführer



Tschuli Wagenführer
Sportleiter



Berndt F. Botschen
Verkehr



Georg Nerbl
Kultur und Touristik



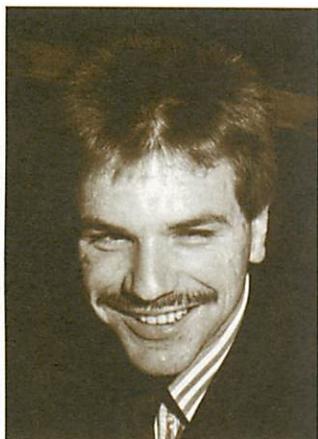
Ferdinand Bauer
Öffentlichkeit

Unser wichtigster Treibstoff. Leidenschaft.



Seit acht Jahrzehnten schreibt BMW Automobilgeschichte. In der Entwicklung und im Motorsport hat die Marke BMW durch Innovation und Kompetenz für unübertroffene Erfolge gesorgt. Der Motor dieses Erfolges sind unser Pioniergeist und Menschen, die nie aufgehört haben anders zu denken, getrieben von der Leidenschaft, Neues zu schaffen, ohne das Alte zu vergessen. Auf diese Leidenschaft sind wir stolz, denn sie ist Teil unserer Vergangenheit, die wir lebendig halten und einer unserer wichtigsten Rohstoffe für die Zukunft.





Julius Ilmberger jun.
Motorrad-Sport



Kurt Distler
Automobil-Sport



Herbert Schleiss
Technik



Ulrike Feicht
Veranstaltungen /
Ehrungen



Gerhard Brehm
Oldtimer



Cornelia Sauer
Echo

MÜNCHENER LÖWENBRÄUKELLER



*Der Löwenbräukeller
gratuliert zum 100jährigem Bestehen*

*Motorsportbegeisterte feiern
im Löwenbräu*





Ehrenrat



Max Hollerith



Franz Lang



Uli Wagner

Ehrenmitglieder

Hans Bartl

Hans Bruckmaier

Christian Geistdörfer

Dieter Grebmer

Ernst Henne

Karl Ibscher

Margot Miller

Hans-Christian
Graf von Seherr-Thoss

Hans-Joachim Stuck

Hans-Dieter Werner

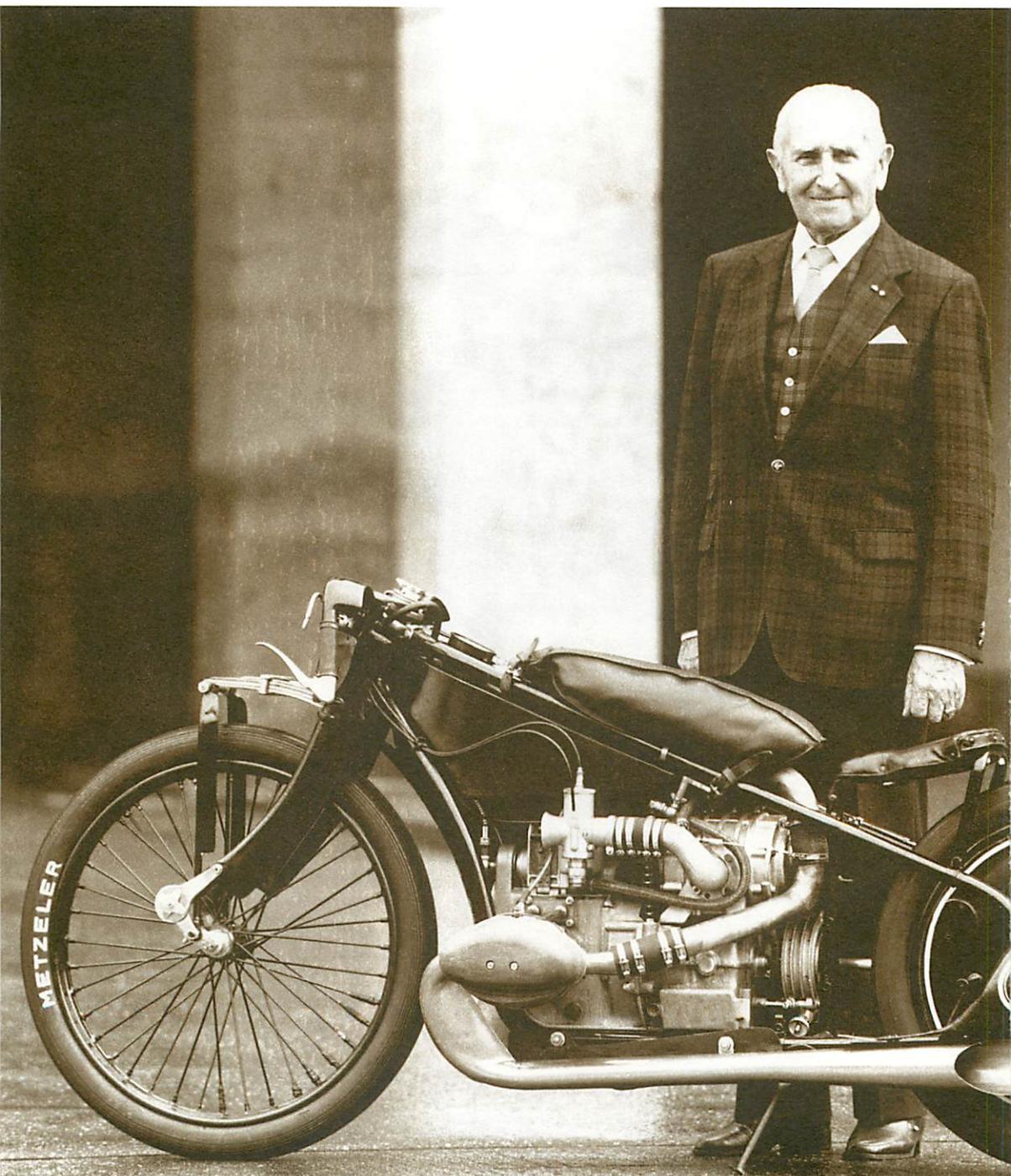
Martin Wimmer

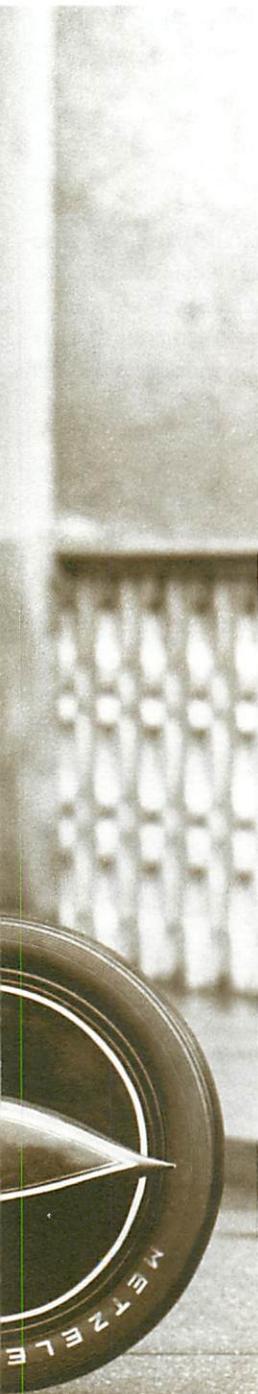
Ilse Wisnewski





EHRENSENATOR ERNST JAKOB HENNE





1903 fing alles an mit unserem Club. In Deutschland regierte Kaiser Wilhelm II. und in Bayern Prinzregent Luitpold in Vertretung seines aus Gesundheitsgründen nicht regierungsfähigen Neffen Otto. Die Münchner Straßen waren überwiegend noch unbefestigt. Dennoch gab es bereits seit 1895 eine elektrische Trambahn. Ihre Vorläufer waren noch mit Dampf (Stieglmayer Platz zum Schloss Nymphenburg) oder mit Pferdekraft unterwegs. Allgemein war die elektrische Stromversorgung noch die Ausnahme. Nur Schlösser, Theater und Fabriken sowie einzelne Häuser des gehobenen Standes freuten sich über Licht aus der Steckdose. Die erste Stromleitung gab es übrigens schon 1860. Sie führte von einem kleinen Kraftwerk an der Leitzach zum soeben neu eröffneten Glaspalast, einer permanenten Kunstaussstellung im alten Botanischen Garten. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg brannte der Glaspalast ab und wurde nicht wieder errichtet. In München ging man zu Fuß, fuhr mit dem Veloziped – so hießen damals die Radl - oder man nahm sich eine Pferdedroschke, falls es der Geldbeutel erlaubte. Zwar hatte Karl Benz 1887 sein erstes Automobil hergestellt, aber da die Autos einzeln in aufwendiger Handarbeit gebaut wurden, war es noch ein langer Weg, bis sie Allgemeingut wurden.

So griffen die Leute des gehobenen Mittelstandes, sofern sie noch jung und sportlich waren, erst einmal zum Motorrad. Es war billiger und wurde auch schon von diversen Firmen angeboten. So gab es die deutschen Produkte von Dürkopp, Mars, Adler, Brennabor, Express, Germania, Görricke und Herkules sowie das erste Motorrad der Welt von Hildebrand und Wolfmüller in München. Auch viele ausländische Marken waren zu kaufen, so die französischen Griffin, L'Albatros, La Montague oder Rochet und die englischen Aeolus, Excelsior und Matchless sowie die italienische Bianchi und die belgische F.N..

Auch im Motorsport war bereits einiges los. So gewinnt Camille Jenatton das 4. Gordon-Bennett-Rennen in Irland auf Mercedes und legte die 527 km in 6 Stunden, 39 Sekunden zurück. In München wird das Deutsche Museum gegründet, aber erst zehn Jahre später eröffnet. In Stuttgart gründen 25 Motorradfahrer die Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung, aus welcher später der ADAC hervorgehen sollte. Die Brüder Wright absolvieren in den USA ihren ersten Motorflug. Auch wenn er nur 12 Sekunden dauerte, nur über 35 m Strecke und 5 m Höhe erfolgte, wissen wir heute, was daraus geworden ist. Henry Ford stellt sein A-Modell vor, das erste Auto, welches am Fließband in Serienproduktion hergestellt wird. Es besitzt zwei Zylinder und hat acht PS. Es kostet 3800 Goldmark und ist damit für die Allgemeinheit immer noch viel zu teuer. Die erhält einen Durchschnittslohn von 0,35 Mark / Std. Und dann gründen 48 Unentwegte einen Motorradclub, aus dem schließlich unser ACM entstand. Vor jetzt immerhin 100 Jahren... In München sind damals etwa 45 Automobile zugelassen, und etwa die dreifache Anzahl Motorräder.

Hans Dieter Werner



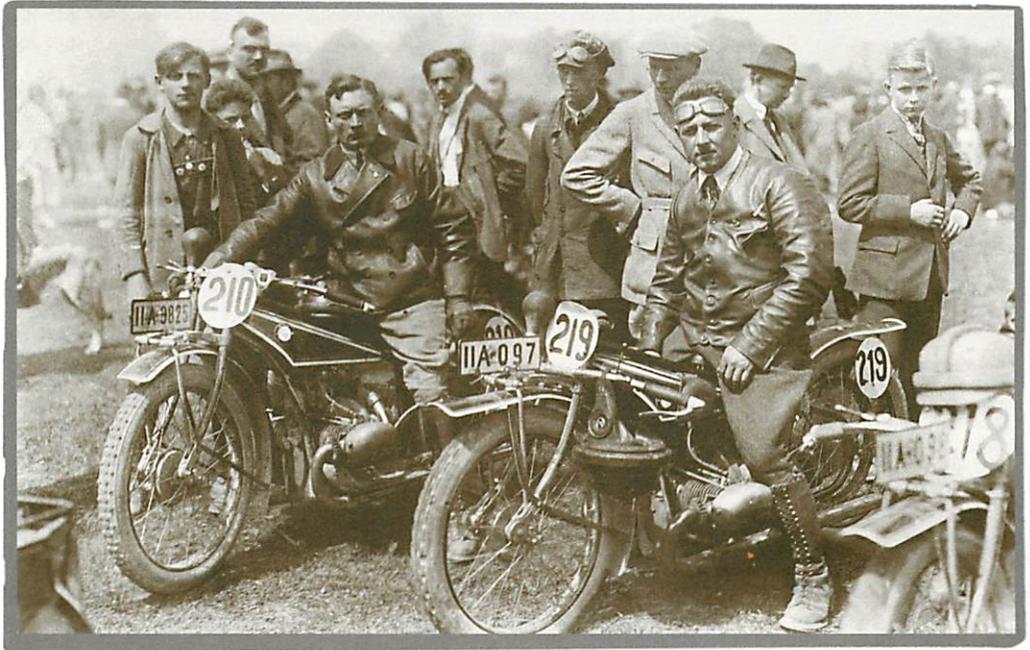
Die Gründerjahre des Automobil-Club München

Die Suche nach dem Ursprung allen Übels begann ich ganz naiv in Meyers Großem Konversationslexikon von 1895 Band 2 und fand unter „Auto-Typen“ die Erklärung: „Bezeichnung für die bei Lebzeiten eines Autors erschienenen Schriften“. Das war zwar nicht, wonach ich suchte, ließ mich aber hoffen, dass diese Jubiläumsschrift eine Auto-Type würde. Im Band 12 war unter „Motor“ (lat. Bewegter!) zu lesen, dass es sich hierbei um eine Vorrichtung handelt, „mittels der eine treibende Kraft veranlasst werden kann, sich in mechanischer Arbeit zu äußern, die daneben aber

auch selbst diese treibende Kraft ist“. Man nennt also sowohl den Dampf, als auch die Dampfmaschine einen Motor. Das war's bei Meyer. Von Benzin war damals nicht die Rede. Dabei hatte 1895 Gottlieb Daimler bereits seinen Verbrennungsmotor im Motorrad und später auch im Auto ausprobiert.

Das erste Motorrad

Etwas fündiger wurde ich in Hollwecks Stadtgeschichte von München: Ausgerechnet in München, wo damals erst ein Sechstel aller Straßen gepflastert war,



Solitude Rennen 1924, v.li.n.r. Bieber, Reich

bringt die erste Motorradfirma der Welt, Hildebrand & Wolfmüller, 1894 das erste gebrauchsfähige Motorrad auf den Markt. Die Firma scheidet zwar drei Jahre später wieder aus dem Wirtschaftsleben aus, aber 1898 wird die fürderhin älteste Münchner Kraftfahrzeugfirma von D.u.H. Beißbarth gegründet. Jetzt geht es Schlag auf Schlag: Auf der II. Kraft- und Maschinen-Ausstellung wird der erste Dieselmotor der Öffentlichkeit vorgestellt und 1899 werden 25 Führerscheine ausgestellt. Den ersten erhält Hermann Beißbarth – eines der ersten Vorstandsmitglieder des späteren ACM. Bereits 1900 werden die ersten ortspolizeilichen Vorschriften über den Straßenverkehr erlassen, weil ein Autounfall am Stiglmaierplatz beim rasenden Tempo von 12 km/Std die Bevölkerung heftig erobst hatte. Übrigens kostet zu der Zeit die Wiesn-Maß 35 Pfennige. Der FC Bayern gewinnt gegen 1860 3:0 und der Deutsche Meister über 100 m läuft 11,4 Sekunden. In rascher Folge werden in München die erste Hilfsschule und das Prinzregententheater eröffnet und in Augsburg Matthias Kneissl hingerichtet. Und während in München von 1903, das 515 000 Einwohner zählt, etwa 10 000 Mietwohnungen leer stehen und die Corneliusbrücke einstürzt, gründen eine Handvoll Motorradfahrer einen Club: unseren Club!

„Korporative Vereinigung“ gegründet

In Ihrer Ausgabe vom 29. August 1903 brachte die damalige „Münchener Zeitung“ folgenden Bericht mit der Überschrift „Gründung eines Motorradfahrer-Clubs“: Am Donnerstag, dem 27. Aug. 1903, abends, fanden sich in einem Gesellschaftszimmer des Kgl. Hofbräuhauses 53 Herren zu dem Zweck zusammen, um dem Gedanken einer korporativen Vereinigung der Motorradfahrer Münchens näher zu treten. Verleger Gustav Braunbeck als Referent legte dar, wie das Motorrad sich mehr und mehr zu einem praktischen Fortbewegungsmittel der erwerbenden Stände entwickelt habe und wie wünschenswert ein korporativer Zusammenschluß wäre. Dr. Neger, praktischer Arzt, führte aus, wie die Wege des Automobilisten und die

des Motorradfahrers vielfach auseinandergingen, weshalb von einem Anschluß an einen der bestehenden Automobil-Clubs nicht das erwarte was man wolle. Eine lange Debatte entspann sich im Anschluß hieran über die Frage, ob man sofort einen seine Tätigkeit über ganz Bayern erstreckenden, also Bayerischen oder einen lokal wirkenden, also Münchener Verein gründet. Durch Abstimmung entschied man sich für einen Münchener Verein.

Wahl des Vorsitzenden

Als Vorsitzender des provisorischen Ausschusses wurde der praktische Arzt Dr. Josef Bruckmayer gewählt. Der Vereinigung traten sofort 53 Herren als Mitglieder bei. In einer der nächsten Sitzungen verständigte man sich über den Namen des neuen Vereines und zwar „Motorradfahrer-Verein München (MVM)“. Seine erste, bei der Gründungsversammlung gewählte Vorstandschaft hatte folgende Zusammensetzung: I. Vorsitzender Dr. Josef Bruckmayer II. Vorsitzender Dr. A. Neger, I. Schriftführer Heinrich Hübner, II. Schriftführer Gustav Braunbeck, Fahrwart Chr. Martin. Der Jahresbeitrag wurde auf 12,- Mark. Für ordentliche und 6,- Mark für außerordentliche Mitglieder festgesetzt. Als Vereinslokal wurde das Restaurant „Bauerngirgl“ bestimmt. Als Clubabend der Freitag jeder Woche. Es fällt auf, dass offenbar ein Bedürfnis vorlag, die Interessen der Motorradfahrer selbstständig und nicht durch Anschluss an einen der bereits bestehenden Automobilclubs zu vertreten. Zwar erfreuten sich weder Motorradfahrer noch Automobilisten zu jener Zeit großer Beliebtheit. Die Wagenfahrer gehörten jedoch fast ausnahmslos den begüterten und einflussreichen Kreisen an und hatten sich schon um die Jahrhundertwende zu Clubs zusammengeschlossen. So wurde eine gute Vertretung ihrer Interessen erreicht. Die Motorradfahrer – meist dem Mittelstand angehörend – mussten sich also selbst helfen. Die Einstellung der Behörden war damals nicht motorradfreundlich, dies zeigte sich in der Tatsache, dass Fahren im Stadtgebiet von München lange Zeit verboten war.



Die ersten 25 Jahre

Unterstützt von der württembergischen Industrie kam es am 24. Mai 1903 auch in Stuttgart zur Gründung eines Motorradfahrer-Verbandes, der ausschließlich die Pflege des Kraftrades und des Kraftradsportes auf seine Fahne geschrieben hatte. Er wollte sich von vorneherein im ganzen Deutschen Reich betätigen. Mitglieder des Radfahrer-Vereins Stuttgart waren es also, die mit einem kleinen Häuflein von Sportleuten die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ (DMV) mit Sitz in Stuttgart gründeten, die Keimzelle des heutigen „Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC)“. In München mochte wohl ein gutes Dutzend Motorräder gelaufen sein, als im Mai 1903 der Bayerische Automobil-Club aus Anlass der Protektoratsübernahme durch Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern eine Hul-

digungsfahrt zum Schloss Nymphenburg durchführte, der sich auch eine kleine Zahl von Motorradfahrern anschloss. Bei dieser Gelegenheit lernten sich diese „Geduldeten“ näher kennen, kamen dann einige Male im engsten Kreise zusammen. Die großen Schwierigkeiten und behördlichen Quälereien führten immer mehr Interessenten zusammen und so reifte in wenigen Wochen auch in München der Gedanke zum Zusammenschluss der Motorradfahrer durch die Gründung eines Münchner Motorrrad Vereins.

Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/Std

Die damaligen ersten Krafträder brachten es durchschnittlich auf eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/Std. Das Glücksgefühl der Fahrer war noch kein vollkommenes, denn selten oder eigentlich nie kamen kühne Fahrer, die Touren über Land oder



Ernst Henne beim Intern. Wildparkrennen in Karlsruhe 1926, vermutlich nach dem Rennen aufgenommen. Henne sitzt auf BMW R47 (drittes Motorrad v.l.), links neben Henne steht Hans Soenius.

gar ins Gebirge antraten programmgemäß wieder an ihr Heimatziel zurück. Aus einer geplanten Tagetur wurden meist mehrere Tage, da die Eisenbahn die Krafträder nicht zur Beförderung annahm. Die Heimfahrt musste deshalb teils mit eigener Schiebekraft, teils mit Hilfe von Pferdefuhrwerken vor sich gehen. Ein beliebtes Ausflugsziel für den jungen Club war damals das Bergl bei Schleißheim. Sammelplatz war der „Große Wirt“ in Schwabing. Dort fanden sich meist 20 bis 25 Motorradfahrer und einige Wagenfahrer zusammen. Nach gemeinsamer unter gegenseitiger Antriebshilfe vor sich gehender Abfahrt wurde mit zunehmender Kilometerzahl das Häufchen immer kleiner und wenn die Hälfte aller Teilnehmer ohne Panne ins Ziel kam, war dies ein gutes Resultat. Bei der Heimfahrt war es ähnlich, so dass mancher Clubkamerad nicht selten erst beim Morgengrauen in seinen Wohnort zurückkehrte.

Einführung der Clubkleidung

Bereits im Gründungsjahr bemühten sich Vorstand und Mitglieder um Gesellschafts- und Touren-Fahrten, die begrifflicherweise im bescheidenen Rahmen abrollten. Bei all diesen Fahrten blieben die Teilnehmer, soweit als möglich immer zusammen, um vereint gegen die aufgebrauchte Landbevölkerung auftreten zu können. Eine Mitgliederversammlung im Februar 1904 bestätigte den Anschluss an den DTC. Sie setzte eine Aufnahmegebühr von 6,-- Mark fest, wogegen der Mitgliedsbeitrag von 12,-- Mark. belassen wurde. Ferner wurde eine Clubmütze eingeführt, um in Zukunft bei allen offiziellen Anlässen einheitlich im blauen Sportanzug mit Mütze erscheinen zu können. Der Mitgliederbestand hatte sich zu dieser Zeit auf 76 erhöht. Der schwere Kampf gegen die Fuhrwerkslenker und besonders gegen das Steine Werfen der Jugend wurde aufgenommen. Keiner ahnte jedoch, dass dieser Kampf sich jahrelang hinausziehen würde, weil die Behörden gar kein Interesse daran zeigten, derartige Missstände zu beseitigen. Sehr viel technisch Neues brachten die Clubabende. Heiß umstritten waren Fra-

gen wie die Feststellung der Pole der Ladeleitung oder die Riemenkalamität. Damals getraute sich der Gummiriemen an Stelle des Lederriemens langsam an die Öffentlichkeit. Es wurden der Einbaumotor und Anhänger-Vorsteck sowie Seitenwagen diskutiert. Mehrmals am Abend ging man vom Clubzimmer im ersten Stock hinunter in den kleinen Hof vom Bauerngürl, um das dort stehende neue Weltwunder zu besichtigen, zu bewundern, oder es nach Strich und Faden herunterzusetzen. Mit größtem Interesse wurden natürlich die sportlichen Veranstaltungen der Automobilclubs des In- und Auslands, besonders aber die „Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder im Taunus“, die im Mai 1904 von der DMV veranstaltet wurde, verfolgt. Dank der Rührigkeit der Münchener Vorstandsmitglieder war Architekt Ludwig Bruckmayer in die Sportleitung dieser Veranstaltung aufgenommen worden und konnte hernach viel Wertvolles über die Durchführung dieser ersten Motorradveranstaltung in Deutschland berichten. Von großer Wichtigkeit für die Zukunft wurde in diesem Jahr die Tatsache, dass sich die Clubmitglieder allmählich immer mehr dem kleinen Wagen, dem „Volks-Automobil“, zuneigten.

Herkomer-Fahrt 1905

Dieser Erscheinung Rechnung tragend, nahm die Clubleitung auch den kleinen Wagen auf, während die DMV streng beim Motorrad und beim Motorradsport blieb. Ende 1904 wurde bekannt, dass der Deutsche Automobil-Club in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Automobil-Club im Sommer 1905 die „Herkomer-Fahrt“ durchzuführen wollte. Ihr Programm sah ein Bergrennen auf dem Kesselberg und ein Flachrennen im Forstenrieder Park vor. Eine Anfrage an den Bayerischen Automobil-Club ergab, dass bereits zwischen dem Deutschen Automobil-Club in Berlin und der DMV in Stuttgart Verhandlungen im Gange waren, um Krafträdern eine Teilnahme zu erlauben. Nachdem das Zusammengehen mit dem Deutschen Touring-Club (DTC) nicht die erwarteten Früchte gebracht hatte, wurde im Herbst 1904 das Vertragsverhältnis



mit diesem Club wieder gelöst. Nun machte der Vorsitzende Dr. Josef Bruckmayer den entscheidenden Schritt, indem er mit einigen Getreuen die DMV in Stuttgart besuchte. Er sah sich deren Geschäftsbetrieb an, um sich ein Bild über die Lage der Stuttgarter Motorrad-Vereinigung zu verschaffen. Die beiden Parteien verstanden sich von Anfang an so gut, dass folglich einer Zusammenarbeit nichts mehr im Weg stand. Nach wenigen Wochen folgte deshalb der offizielle Beitritt des Motorfahrer-Vereins München als Ortsgruppe der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung. Der Gau X (Bayern) der DMV mit dem bisherigen Sitz in Nürnberg wurde geteilt in einen Gau Xa (Nordbayern) mit Sitz in Nürnberg und in einen Gau Xb (Südbayern) mit Sitz in München.

Die ersten sportlichen Veranstaltungen

Seit dieser Zeit ist der Motorradfahrer-Verein München, der jetzige ACM, mit kurzer Unterbrechung Ortsgruppe der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung bzw. des heutigen Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC). Am 1. Juni 1905 fand die 2. Hauptversammlung der DMV in Eisenach statt. Der Vorsitzende des Motorradfahrer-Vereins München, Dr. Josef Bruckmayer, wurde als Vertreter des Gaues Südbayern und als Delegierter der Ortsgruppe München entsandt und zum 1. Vorsitzenden der DMV gewählt. Nach der damaligen DMV-Satzung (Sitz der Vereinigung jeweils am Wohnort des 1. Vorsitzenden) wurde noch im Herbst des Jahres 1905 der Sitz der DMV nach München verlegt. Dr. Josef Bruckmayer stand dann 20 Jahre lang an der Spitze der Reichsorganisation, der DMV und zugleich der Ortsgruppe München. Diese Personalunion wirkte sich für beide Teile günstig aus. Einer der ersten Beschlüsse der DMV-Leitung war die Übertragung der Durchführung der „Internationalen Motorrad-Rennen“ am Kesselberg und im Forstenrieder Park an die Motorradfahrer-Vereinigung München, die damit Mitveranstalter der „Deutschen Automobilwoche 1905“ wurde. Ein eigener Herkomer-Ausschuss wurde geschaffen, dem die Herren Ludwig Bruckmayer,

Franz Karl, Dr. A. Neger und Albert Osterrieder angehörten. Der Sportausschuss stellte Normen für die Ausschreibung her, legte Abnahmeformulare, Start- und Ziellisten, sowie Ausrechnungstabellen an und gab Richtlinien für das Training und besonders für die Zeitnahme heraus. Die Zeitnahme für ein Rennen war damals noch ein schwieriges Unterfangen und erforderte ein regelrechtes Einarbeiten. Diese ersten sportlichen Betätigungen schufen die Grundlage für viele spätere Veranstaltungen. Nicht nur ein Stamm von geübten Motorrad- und Autofahrern, sondern auch von geschulten Funktionären wurden dadurch herangezogen. Die Auswertung des Kesselbergrennens und des Rennens im Forstenrieder Park brachten Erfahrungen, die bei der Aufstellung weiterer Sport-Programme sehr hilfreich waren. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf Gesellschaftsfahrten mit sportlichen Einlagen zur Schulung der Geschicklichkeit von Fahrern und Funktionären gelegt.

Rotationsmaschine gegen Kolbenmaschine

Der rasche Fortschritt der Motortechnik in den ersten fünf Jahren dieses Jahrhunderts spiegelte sich auch in den Freitag-Clubabenden wider: Der praktische Gebrauch des Fahrzeuges, sowie Berichte über motorsportliche Veranstaltungen, gaben willkommenen Stoff zu Diskussionen und Unterhaltung. Die Frage zum Beispiel, ob „Ein- oder Mehrzylinder“ das Richtige sei, interessierte Motorrad- wie Wagenfahrer gleichermaßen. Sogar die Konkurrenz der Rotationsmaschine gegen die Kolbenmaschine wurde schon damals diskutiert. Dann erschien die Übersetzungsnahe, die federnde Vorderradgabel und die Riemen-spannrolle. Seitlich angebrachten Hilfsräder tauchten auf und wieder ab. Ebenso wenig konnten sich die Antigleit-Laschen, die in Abständen um den Hinterradreifen befestigt wurden, einbürgern. Im Gegensatz hierzu blieben die Antigleit-Reifen mit eingearbeiteten Eisennieten während der Wintermonate jahrelang in Verwendung. Für jeden Krafftfahrer war damals das

Fahren bei Nacht eine Qual, weil die Scheinwerfer selten funktionierten. Als dann die verbesserte Karbidlampe kam, glaubte man etwas Brauchbares gefunden zu haben, bis die raue Wirklichkeit, namentlich im Winter, den Kraftfahrer vor neue Schwierigkeiten stellte. In diesem Jahr erschienen auch die ersten Geschwindigkeitsmesser. Mancher hoffte, dass sie ihm helfen würden, sein Konto „Polizeistrafen wegen Schnellfahrens“ zu verringern. In Ortschaften galt damals die „12-km/Std-Begrenzung. Übertroffen wurde diese Vorschrift noch von der „polizeilichen Sperre aller Durchgangsstraßen“, die in zahlreichen Ortschaften galt. Manche recht humorvolle Episode ereignete sich mit den Wildschweinen im Forstenrieder Park, die sich nur sehr schwer an das neue Verkehrsmittel gewöhnen konnten. Ende 1905 kann man von einem gewissen Abschluss einer Entwicklungsperiode im Kraftfahrwesen sprechen, denn vereinspolitisch hatten sowohl die DMV als Reichsorganisation als auch die zahlreichen Ortsgruppen ihre Existenzberechtigung bewiesen. Der Sport hatte sich eine feste Grundlage gegeben und die Kraftradindustrie glänzte immer schneller mit Innovationen.

Die Industrialisierung schreitet voran

Zu dieser Zeit gab es zahlreiche Motorradfabriken, deren Fabrikate sich immer wieder an Wettkämpfen beteiligten: NSU, Wanderer, Adler, Opel, Mars, Viktoria, Triumph und Expreß. Aus Köln kamen: Cito, Fafnir und Allright. Berlin war mit Magnet und Prozeß vertreten. Darüber hinaus gibt es Phänomen, Brennabor, Gouverneur, Apoldina, Panter, Görike, Germania, Gritzner, Komet, Venus und schließlich das Motor-Tandem Corona. Hierzu kamen dann noch die Österreicher Puch, Laurin-Clement und Rösner-Jauernig. In der Klasse der kleineren Wagen fuhren: Cyclonette, Phänomobil, Maurer-Union, Piccolo, Wenkelmobil, Polymobil, Rex-Simplex sowie Opel Daracq und die Hamburger Minervette, und das französische Peugeot-Baby. Schon 1906 bat der Staat die Kraftfahrer mit der neu geschaffenen Automobil-Steuer zur Kasse. Wenig

später, am 28. Mai 1906 trat das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Kraft, das trotz mancher Härte eine Grundlage für die Einfügung des Kraftfahrzeuges in den allgemeinen Verkehr bildete. Kaum hatte man sich an diese beiden Gesetze gewöhnt, meldete sich schon das Haftpflicht-Gesetz an. Gegen die Automobil-Steuer und das Haftpflichtgesetz wehrten sich alle einschlägigen Verbände. 1906 wurde der deutsche Motorrad-Sport durch die Aufnahme von Motorrad-Bahnrennen wesentlich erweitert. In München Milbertshofen wurde eine Zementbahn mit 750 m Länge errichtet, auf der Rad- und Steher-Rennen hinter Schrittmachern sowie reine Motorrad-Rennen durchgeführt wurden. Obwohl Milbertshofen damals die schnellste Bahn des Kontinents war, fiel sie den misslichen Verkehrsverhältnissen und dem dadurch bedingten schlechten Besuch zum Opfer.

„München-Ingolstadt-München“

1906 führte der Münchner Club zum ersten Male die Veranstaltung „München-Ingolstadt-München“ durch, und zwar als Straßenrennen. Die Sieger in den einzelnen Klassen (Solomaschinen, Krafträder mit Beiwagen und Kraftwagen) galten damals als Club-Meister. Diese wichtigste interne Veranstaltung wurde mit wachsendem Erfolg in den nächsten Jahren wiederholt. Anlässlich der großen DMV-Veranstaltung, einer aus Anlass der Protektoratsübernahme durch Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern durchgeführten dreitägigen Huldigungsfahrt durch Süddeutschland mit Start und Ziel in München, wurde der Münchener Club mit der Organisation für die in München anfallenden Arbeiten betraut. In den folgenden Jahren rückte die deutsche Motorindustrie an die Spitze aller Länder. Das war für die Erschließung des Weltmarktes und für die Automobilisierung von Deutschland von immenser Bedeutung. Die damals einsetzende allgemeine wirtschaftliche Krise sowie eine gewisse Überproduktion in der Automobilindustrie in der Folgezeit, machten sich im deutschen Vereinsleben störend bemerkbar. Eine fühlbare Stockung beim Mitgliederzugang trat ein - auch



in der Münchner Ortsgruppe. Manche Fahrradfabrik, die ihr Fabrikationsprogramm auf Motorräder umgestellt hatte, musste die Herstellung von Motorrädern wieder aufgeben. Als die Milbertshofener Rennbahn ihren Betrieb einstellen musste, wurde dem Club zudem ein wesentliches Betätigungsfeld entzogen.

Fahrprüfung

In dieser Zeit war es für die Freunde des Motorrads ärgerlich, dass sich jeder Motorradfahrer einer wochenlangen Ausbildung in einer Fahrschule sowie einer ärztlichen Untersuchung und einer Fahrprüfung unterziehen musste, wodurch sehr erhebliche Auslagen erwachsen und viele Laufereien zu machen waren. In dieser für den Motorradsport so schwierigen Zeit kam man auf den Gedanken, an Stelle der bisherigen Geschwindigkeitsrennen Geschicklichkeitsprüfungen und Fuchsjagden abzuhalten. J. Bruckmayer führte diese Sportarten zum ersten Male in der Arena der Münchner Ausstellung durch. Sie wurden ein voller Erfolg, so dass derlei Veranstaltungen auch in der Folgezeit im Sportprogramm der Ortsgruppen eine wesentliche Rolle spielen. Um der großen Zahl der Wagenfahrer, welche diejenige der Motorradfahrer bei weitem überflügelte hatte und der wichtigen Rolle des

Automobils gerecht zu werden, änderte die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ ihren Namen in „Allgemeiner Deutscher Automobilclub“ (ADAC). Auch der Münchener Club trug den veränderten Verhältnissen Rechnung und taufte den „Motorfahrer-Verein München“ in den „Automobil-Club München e.V. Ortsgruppe des ADAC“ um. Da der ACM aus seiner eigenen, umfangreichen Sportbetätigung über einen zahlreichen Stamm von Funktionären und Sportsleuten verfügte, griffen sowohl der ADAC wie auch der Gau Südbayern bei der Durchführung von sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen immer wieder auf den ACM und dessen erfahrene Funktionäre als Zeitnehmer, Starter, Sport- und Abnahmekommissäre zurück. Unter den sportlichen Veranstaltungen der damaligen Jahre finden wir das Rennen am Echelsbacherberg, am alten Hirschberg und dem Monatshäuser Berg, ferner Flachrennen bei Lohhof, Moosburg-Landschut, sowie mehrere Ohnehaltfahrten in den Bayerischen Wald. Im Jahre 1913 führte der ACM im Auftrage des Gesamtclubs das Programm zum zehnjährigen Jubiläum des ADAC durch. Es bestand neben den gesellschaftlichen Ereignissen hauptsächlich in einer Geschicklichkeitsprüfung, die im Anschluss an die dreitägige ADAC-Wagenfahrt durchgeführt wurde

und in einer Freiballon-Verfolgung sowie in der ersten Automobil-Ausstellung. Sie fand in der großen Halle I des Münchener Ausstellungsparks statt. Mitten in diese stolze Entwicklung brach im Jahre 1914 der Erste Welt-



1928 Oberjoch Bergrennen, vermutlich Alois Sitzberger mit Beifahrer Wiggerl Kraus beim Jochpassrennen (Allgäu) auf BMW R 63

krieges herein. Zahlreiche Clubmitglieder wurden einberufen. Auch der ADAC rief seine in Kaisermanövern und militärischen Übungen ausgebildeten Kraftfahrer zur Aufstellung einer freiwilligen Kraftfahrer-Kompanie zusammen. Sie rückte im Oktober 1914 nach zweimonatiger Ausbildung unter Führung von Josef Bruckmayer ins Feld. Nach Ablauf des Ersten Weltkrieges und den darauf folgenden revolutionären Zeiten, die München besonders getroffen hatte, ging man daran, die Mitglieder wieder zusammenzurufen. Die erste Hauptversammlung des ACM nach dem Ersten Weltkrieg stellte den erfahrenen Sportsmann und aktiven Sportler Franz Bieber auf den Posten des Clubsportleiters. Er hatte den Auftrag, einen selbständigen, reinrassigen Clubsport aufzuziehen. Der Aufbau im Sport erforderte vor allem eine Vergleichsmöglichkeit und deshalb ging man an die Festsetzung zweier alljährlich wiederkehrender Veranstaltungen, nämlich der „Fahrt durch Bayerns Berge“, einer schwierigen Geländefahrt und der Austragung der „Clubmeisterschaft“, zuerst in Form eines Flachrennens zwischen Moosburg und Landshut, und später zwischen Bayrischzell und Landl. In den Jahren 1925/1926 übernahm dann Felix Schellenberger das Amt des Clubsportleiters, der den Arbeitsplan mit Energie weiter durchführte.

Erste „deutsche Meisterschaften“

Von welchem Erfolg die sportliche Tätigkeit des ACM begleitet war, beweist die Tatsache, dass sich in den wenigen Jahren nach Krieg und Inflation bereits wieder ein starker Stamm von erfolgreichen Fahrern herausgebildet hatte. So konnten beispielsweise folgende Clubmitglieder die „Deutsche Meisterschaft“ im Kraftsport erringen: 1924 Toni Bauhofer auf Megola 750 ccm, 1924 Franz Bieber auf BMW 500 ccm, 1925 Rudolf Reich auf BMW 500 ccm, 1926 Ernst Henne auf BMW 500 ccm und 1927 wiederum Ernst Henne auf BMW 750ccm. Neben diesen Spitzenleistungen erkämpften sich, nur um das Jahr 1927 herauszugreifen, die Sportfahrer des Clubs bei allen nur möglichen Veranstaltungen nicht weniger als 69 erste und 29

zweite Preise. Sie teilten sich die nachstehenden Clubkameraden: Annast Gustl, Bauhofer Toni, Bieber Franz, Bussinger Eugen, Czermak Hans, Drax Alois, Gall Karl, v.Guillaume Karl, Henne Ernst, Högl Georg, Hölste Karl, Imholz Karl, Nöbel Fritz, Odendahl Jakob, Pappenberger Ludwig, Paster Alfred, Reich Rudolf, Rupperecht Hans, Sappel Max, Sporer Albert, Stelzer Josef, Theobald Richard, Wickenhäuser Adolf, Waldhier Franz, Zink Albert.

Jubiläum 1928

Das Jubiläum 1928 brachte eine Reihe schöner sportlicher Veranstaltungen. Dazu zählen die Clubmeisterschaft Bayrischzell - Landl, eine Winterfahrt nach Mittenwald und eine Fuchsjagd. Die aktiven Fahrer des Clubs waren in diesem Jahr sehr erfolgreich. 58 erste und 28 zweite und 19 dritte Preise brachten sie mit nach Hause. Das war ein Erfolg, den kein anderer örtlicher Club aufweisen konnte. Allein ACM-Mitglied Hans Stuck konnte 17 erste Preise, meistens bei sehr schweren Rennen, für sich verbuchen. Der deutsche Motorrad-Meister von 1928, Toni Bauhofer, trug mit fünf, Karl Gall mit fünf, Josef Stelzer mit vier, der Targa-Florio-Sieger Ernst Henne mit vier, Eugen Bussinger und Alois Drax ebenfalls mit mehreren Siegen zu der Erfolgsserie der Clubmitglieder bei. Von der Gründungsversammlung des „Motorfahrer-Vereins München“ am 27. August 1903 mit 53 Mitgliedern bis zum Jubiläumsjahr 1928 des „Automobil-Clubs München“ mit 280 Clubkameraden war es ein arbeitsreicher und dornenreicher Weg. 22 Jahre lang hatte Dr. Josef Bruckmayer den Club geführt und zu einer stolzen Blüte gebracht. Er hatte den nach dem Ersten Weltkrieg völlig zusammengebrochenen Club von neuem aufgebaut, die zerstreuten alten Mitglieder wieder gesammelt und neue Anhänger gewonnen. Der Umstand, dass Dr. Bruckmayer von 1905-1925 auch zugleich Präsident der DMV bzw. des ADAC war, verlieh dem ACM als Ortsgruppe des ADAC besonderes Ansehen und einen gewissen Einfluss. Nach seinem Rücktritt leitete das Gründungsmitglied Direktor Karl



Linder fast zwei Jahre lang den Club, bis Ende 1926 Direktor Jakob Odendahl die Führung übernahm, um in zielstrebigem und aufopferndem Arbeit den ACM zu einem weit über seine Heimatstadt hinaus angesehenen Eckpfeiler des Motorsports zu gestalten.

Daglfing, die größte ACM-Veranstaltung aller Zeiten

1921 – ungeachtet der beginnenden Inflation – interessierten sich die Massen wieder für den Sport, der während des Weltkrieges völlig brach gelegen hatte. Den Anfang machten die Radfahrer: Am 14. August 1921 wollte der Radrenn-Verein München von 1902 das Endziel seines 6. Radrennens „Rund um München“ auf eine Bahn verlegen, um ein paar Zuschauer abkassieren zu können. Der Münchner Trabrenn- und Zuchtverein stellte seine ideale 1000 m-Bahn in Daglfing zur Verfügung. Zur Unterhaltung der Zuschauer hängte man an die Radrennen ein Motorradrennen an. Kein Mensch konnte ahnen, welche erstklassige Zugnummer sich da entwickelte. Zugelassen waren nur Fahrräder mit Hilfsmotoren, wobei bis zu 100 Meter das Mittretten erlaubt war.

Es starteten neun Maschinen

Außer den heute noch bekannten „Flottweg“- und „DKW“-Marken traten Gefährte wie „Spieß“, „Snob-Gnom“ und „Kurier“ an, die man heute nicht einmal mehr dem Namen nach kennt. Sieger wurde der später als erfolgreichster Kleinmotoren-Rennfahrer bekannt gewordene Ludwig Fischer auf Flottweg in 11:24,4 Minuten. Er erzielte einen für damalige Verhältnisse respektablem Durchschnitt von 52,6 km/Std. Zweiter wurde Max Seyffer auf DKW. Da diese Motorradrennen den rund 2000 Zuschauern außerordentlich gefielen, wiederholte man im nächsten Jahr - ebenfalls in Verbindung mit dem Straßenrennen „Rund um München“ - diesen Versuch. Beinahe wäre er ins Wasser gefallen, denn der mit der Organisation Beauftragte, seinerzeit als Schrittmacher des Münchner Lokalmatadors Thaddy Robl sehr bekannte Hans Lenz, hatte

den übernommenen Auftrag anscheinend vergessen. Obwohl deshalb keine Reklame gemacht worden war, fanden sich über 3000 Zuschauer ein, die ihrer Entrüstung über den Ausfall der Motorradrennen stürmisch Ausdruck gaben.

Improvisierte Rennen

In letzter Minute entschloss man sich, einfach aus den Zuschauern zwölf mit ihren Motorrädern anwesende Fahrer, die sich auf Anruf gemeldet hatten, in zwei Klassen (1,5 und 4 PS) einzuteilen und auf die Bahn zu schicken. Trotz dieser Improvisation lieferten sich die Fahrer erbitterte Kämpfe und befriedigten so die Zuschauer. Das Rennen für die „Kleinen“ über fünf Kilometer gewann Karl Adam auf dem neu aufgetauchten Zweitakter Cockerell mit einem Durchschnitt von 45 km/Std. Die große Klasse gewann M. Seelos auf BMW mit 68,4 km/Std. Diese beiden improvisierten Rennen gaben der ACM-Clubleitung Veranlassung, sich für die Sache zu interessieren, da man sich mit Recht sagte, dass bei großzügiger Reklame und guter Organisation sowie einer besseren Fahrerbesetzung ein durchschlagender Erfolg zu erzielen sein müsste.

1. „Bahnmeisterschaft von München“

Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Radrennverein und dem Rennbahnbesitzer einigte man sich auf den ersten Termin, den 23. September 1923. Vorgesehen waren neben einigen einleitenden Radrennen, fünf Motorradläufe. Darunter sollte zum ersten Mal die „Bahnmeisterschaft von München“ ausgetragen werden. Alle Vorbereitungen waren getroffen, ein Sonderzug war bestellt, 5000 Eintrittskarten lagen an den Kassen bereit. In der Zugkraft der Veranstaltung hatte man sich aber böse getäuscht. Nicht die erwarteten 5000, sondern 25 000 Zuschauer waren gekommen. Die gesamte Organisation wurde so über den Haufen geworfen. Die wenigen Kasseneingänge konnten die Massen nicht mehr fassen. An einen geregelten Eintrittskartenverkauf war nicht mehr zu denken. Die Leute warfen ihre Millionscheine haufenweise in die

Schalter und drängten sich hinein. Die frisch gestrichenen Dächer der Tribünen, Totalisatorhäuschen, die Ställe, die Stühle und Tische der Restaurants, alles wurde von der haltlosen Masse dicht besetzt und zum Teil schwer beschädigt.

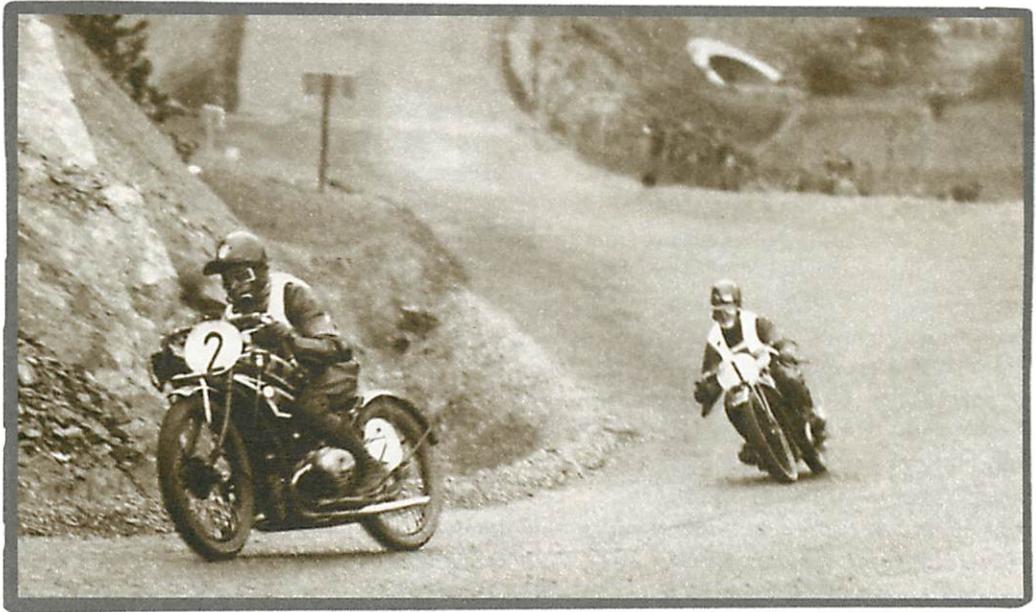
Die Verwüstung der Bahnanlage

Erst als 100 Mann Landespolizei eintrafen, die Bahn säuberten und einigermaßen Ruhe und Ordnung schufen, konnte mit den Rennen begonnen werden. Das Fazit dieses ersten großen ACM-Rennens in Daglfing war eine Verwüstung großer Teile der Bahnanlagen, für deren Wiederherstellung der Veranstalter aufkommen musste. Dies verschlang fast die gesamten Einnahmen von rund 120 Milliarden Mark oder 4500 Goldmark (kaum die Hälfte der Zuschauer hatte Eintritt bezahlt). Trotzdem begann mit diesem Rekordtag die Reihe erfolgreicher Daglfinger Renntage, die bis zum

Jahre 1925 gemeinsam vom Radrennclub 1902 und dem Automobilclub München, ab 1926 von letzterem alleine durchgeführt wurden. Diese ersten Motorradkämpfe auf der Daglfinger Bahn waren der Beginn eines Siegeszugs, den das Motorrad über fast alle Pferderennbahnen des Kontinents antreten sollte. Einen überragenden finanziellen Erfolg bringt dabei das Herbstrennen von 1929 mit über 2500 zahlenden Zuschauern. Der Held des Tages ist der Wiener Josef Walla in der Soloklasse. Clubkamerad Möritz siegt in der Beiwagenklasse. Das Jahr 1930 brachte gleich drei Bahnrennen in Daglfing. Die sportlichen Erfolge waren durchwegs hervorragend. So konnte das Clubmitglied Rudi Klein Walla bezwingen und mit 102,564 km/Std. einen neuen Bahnrekord aufstellen. Der bisher ungeschlagene Bahnmeister Möritz wurde von Lohner abgelöst. Trotz dem der Besuch bei allen drei Rennen verhältnismäßig gut war, befriedigte der finanzielle



BMW 500 Werksmaschine mit Ernst Henne Startnummer 93, (2. Startreihe li.)



Ernst Henne während des Großen Preises von Europa 1927. Auf einer 500 ccm - Werksrennmaschine (mit der Nr. 2), dahinter ist ein weiterer Fahrer mit einem Motorrad desselben Typs zu sehen.

Erfolg nicht. Deshalb musste es sich der Club gut überlegen, ob er bei den steigenden Forderungen der Fahrer und den immer stärker wachsenden allgemeinen Kosten ein solches Risiko nochmals übernehmen sollte. Trotz aller Bedenken überwog der Wagemut der aktiven Sportler, so dass das erste Daglfinger Rennen 1931 bereits am Palmsonntag ausgetragen wurde. Als um ein Uhr nachts das Luftschiff „Graf Zeppelin“ über München kreuzte, herrschte noch sternklarer Himmel. Aber in der Frühe präsentierte sich die Daglfinger Bahn mit einer herrlichen Schneedecke. Das war wohl einmalig in der langen Geschichte der Daglfinger Rennen. Der Wettkampf fand aber trotzdem statt. Doch die Zuschauer blieben aus. Schon eine Woche darauf wollte man die am Palmsonntag erlittene Schlappe durch ein zweitägiges Motorrad-Meeting am Oster-sonntag und -montag wieder aufholen. Aber auch dieses Mal machte der Wettergott einen dicken Strich durch die Rechnung. Nicht nur das Training am Sams-

tag, sondern auch das Hauptrennen am Sonntag musste ausfallen. Diesen Verlust konnte man natürlich nicht mehr aufholen, so dass die Clubkasse durch diese beiden Rennen deutlich ins Minus geriet. Auf das für den 19. Juli angesetzte Rennen diesen Jahres, das „Jubiläumsrennen“ hatte man alle Hoffnungen gesetzt. Finanziell wurde diese Erwartung auch erfüllt. Doch kaum waren die ersten vier Läufe beendet, setzte ein derartiger Wolkenbruch ein, dass das ganze Rennen abgebrochen werden musste.

Der „Preis der Stadt München“

Den Sportreigen 1932 eröffnete das 20. Daglfinger Rennen des ACM, das trotz zweifelhaften Wetters immerhin noch 11000 Zuschauer auf die Bahn brachte und durchwegs guten Sport zeigte. Der Held des Tages war der Schwede Skepstedt, der nicht nur das Hauptrennen, den „Preis der Stadt München“, sondern auch das Jubiläumsrennen „20. Daglfing“

gewann. Der Bahnrekord von R. Klein (102,389 km/Std) wurde jedoch nicht erreicht, obwohl Skepstedt mit 101,123 km/Std. nahe herankam. Das Prestige der Münchener Fahrer retteten durch Klassensiege Gg. Gschwilm und Hans Winkler in der Solo- sowie Babl, Miesbach, in der Beiwagenklasse. 1933 stiftete Reichskanzler Adolf Hitler dem ACM einen bedeutenden Ehrenpreis, den „Goldenen Helm von Deutschland“, der erstmals in Daglfing ausgefahren werden sollte, zugleich mit einem Lauf der neu geschaffenen Deutschen Sandbahnmeisterschaft.

Der „I. Goldene Helm“

Die ursprünglich für den 21. Mai vorgesehenen Daglfinger Rennen mussten wegen des am gleichen Tage stattfindenden nationalen Flugtages auf den 25. Juni verschoben werden. Wohl wegen der sehr fraglichen Witterung entsprach der Besuch nicht ganz den Erwartungen. Immerhin erschienen rund 15000 Zuschauer. So konnten wenigstens die Kosten für die besonders festlichen Rennen gedeckt werden. Sportlich wurde wenigstens im ersten Teil Bestleistung gezeigt. Das Hauptereignis, der Entscheidungslauf um den „Goldenen Helm“, konnte leider nicht mehr trocken ausgefahren werden. Starker Regen erzwang zuerst eine längere Pause. Als man den Entscheidungslauf dann doch startete, glich das Geläufte einem aufgefahrenen Acker, auf dem es nur noch den Beiwagenmaschinen möglich war, ein einigermaßen schnelles Tempo zu halten. Clubkamerad Möritz konnte mit seinem Gespann die stolze Trophäe erringen. Die schnellste Zeit des Tages fuhr Buttler, Bottrop, mit 100,27 km/Std.

Der „II. Goldene Helm“

Das sportliche Hauptereignis des Jahres 1934 war wiederum der Motor-Renntag in Daglfing. In dessen Mittelpunkt stand der Kampf um den „II. Goldenen Helm von Deutschland“, den diesmal die Stadt München gestiftet hatte. Die wertvolle Trophäe wanderte diesmal an den überlegenen Sieger Von Bertram aus Berlin, in den schönen Norden. Das 22. Rennen 1935 war

ausnahmsweise vom Wettergott begünstigt, so dass fast 18000 Zuschauer das weite Oval der Anlage säumten. Im Mittelpunkt des Tages stand wiederum die Austragung des „III. Goldenen Helms von Deutschland“, den dieses Mal nach erbitterten Kämpfen Buttler aus Duisburg erringen konnte. Diese großen Motorradrennen in Daglfing wurden dann in den folgenden Jahren meist mit großem Publikums- und sportlichen Erfolgen wiederholt und zwar seit 1936 stets am Fronleichnamstag. Bei allen diesen Rennen stand immer der Kampf um den Goldenen Helm im Mittelpunkt des Interesses. Die weiteren Gewinner dieser wertvollen Trophäe waren im Jahre 1936 Gunzenhauser, Neidlingen, der diesen Erfolg im im Jahre 1937 wiederholen konnte. Endlich beim letzten Rennen in Daglfing im Jahre 1938, errang Buchberger aus München überraschend den wertvollen Preis auf einer 250 ccm-Maschine. Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die in Daglfing erreichten Bestzeiten, die deutlich die Fortentwicklung des Maschinenmaterials bezeugen.

Daglfinger Rekorde

1921 Ludwig Fischer, München, 52,6 km/Std. 1922 Seelos, München, 68,4 km/Std. 1924 Georg Högl, München, 83,7 km/Std. 1925 Toni Bauhofer, München, 86,6 km/Std. 1926 Josef Gigenbach, Mühldorf, 91,3 km/Std. 1928 Karl Freilinger, Obing, 92,5 km/Std. 1929 Josef Walla, Wien, 98,2 km/Std. 1930 Rudi Klein, München, 101,7 km/Std. 1931 Rudi Klein, München, 102,4 km/Std. 1937 Barthelsson, Stockholm, 105,3 km/Std. 1938 Schneeweiss, Wien, 108,4 km/Std..

Das Ende von Daglfing

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Rennbahn in Daglfing für die Austragung von Motorradrennen leider nicht mehr freigegeben. So musste auf diese große und schöne sportliche Veranstaltung, die der Automobi-Club München 25 mal durchführte, schweren Herzens verzichtet werden. Diese sportlichen Ereignisse hatte dem Automobil-Club München viele Freunde und Anhänger bescherte.



Meilensteine in der ACM-Chronik

1903 Am 27.03. Gründung des „Motorradfahrer-Vereins München (MRVM). Vereinslokal wird der „Bauerngirgl. Am 23.09. findet die erste ordentliche Mitgliederversammlung statt.

1904 Am 16.12. wird der MRVM Ortsgruppe des Deutschen Touring-Clubs.

1905 Am 01.05. wird der MRVM Ortsgruppe der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung (DMV, später ADAC). Am 01.06. wird der 1. Vorsitzende des MRVM, Dr. Josef Bruckmayer, in Eisenach zum ersten DMV-Präsidenten gewählt. Der Sitz des späteren ADAC wird deshalb von Stuttgart nach München verlegt. Am 10.07. wird der MRVW Mitveranstalter der Deutschen Automobilwoche. Er veranstaltet Internationale Rennen am Kesselberg und im Forstenrieder Park. Am 01.10. wird Dr. Josef Bruckmayer 1. Vorsitzender des Gaues Südbayern im DMV.

1906 Am 08.05. findet erstes Clubrennen München-Ingolstadt-München statt.

1908 Am 23.08. fanden erste Geschicklichkeitswettbewerbe anlässlich der Eröffnung des ersten Münchner Ausstellungsparkes statt.

1911 Am 29.08. ändert die DMV den Namen in Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) um. Die MRVM nennt sich nun Automobilclub München (ACM), Ortsgruppe des ADAC.

1912 Der ACM organisiert die Strecke der ersten Flugkonkurrenz „Rund um München“. Wettbewerbe am Echelsbacher, Monnersthauser- und am Hirschberg und auf der Lohhofer Flachrennstrecke. Nonstop-Fahrt in den Bayerischen Wald. ACM-Mitglieder als Motorsportler auf dem Chiemsee.

1913 Zehnjähriges Gründungsfest mit Geschicklichkeitssprüngen, einer Ballonverfolgung und großer Automobilausstellung.

1914/18 Die meisten Clubmitglieder ziehen als Kraftfahrer in den Ersten Weltkrieg.

1919 Nach dem Krieg Wiederaufbau des Clublebens im „Haus der Landwirte“.

1920 Sportleiter Franz Bieber organisiert die 1. Fahrt durch Bayerns Berge. Erste Clubmeisterschaft zwischen Moosburg und Landshut.

1921 Erster Faschingsball „Autler Kirta“ des ACM.

1922 Die Clubmeisterschaft wurde erstmals in Bayerischzell-Landl ausgetragen.

1923 Erstes Dagfingler Motorradrennen.

1924 Toni Bauhofer und Franz Bieber werden Deutsche Motorradmeister. Erstes Motorrad-Fußballspiel Deutschlands findet statt. Eugen Bussinger, Georg Högl, Toni Bauhofer, Josef Stelzer, Hans Grauvogl, Anton Anders, A. Geissler und Rudolf Reich siegen bei der Deutschlandfahrt und erhalten als erste Motorradfahrer den Ehrenbrief der Stadt München.

1925 Wird Rudi Reich Deutscher Motorradmeister. Schellenberger wird ACM-Sportleiter. Dr. Bruckmayer tritt nach 22-jährigem Vorsitz die Vereinsführung an Dr. Karl Linder ab. Eugen Bussinger erster Rekordhalter beim Grossen Bergpreis Freiburg-Schauinsland.

1926 Ernst Henne feiert Deutschen Motorrad-Straßenmeister Titel.

1927 Dir. Jakob Odendahl übernimmt den Clubvorsitz. E. Henne wieder Deutscher Motorrad-Straßenmeister.

1928 25. Stiftungsfest mit Sternfahrt, Korso, Hochlandfahrt. Henne gewinnt die Targa Florio. Bauhofer wird Deutscher Meister.

1929 Austritt des ACM aus dem ADAC und Übertritt zum Bayerischen Automobilclub im DMV. Fritz Roth wird Sportleiter. Fahrt durch Bayerns Berge und Sonnwendfeier am Alpsee. Henne fährt erstmals Weltrekorde auf der Ingolstädter Landstraße. Josef Stelzer wird Deutscher Motorrad-Straßenmeister.

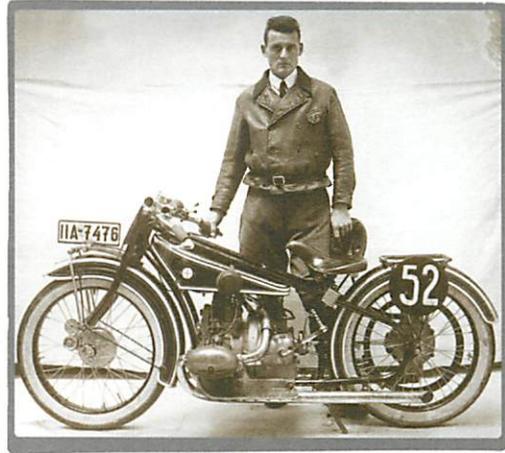
1930 Erstes Staffelsee-Eisrennen. Winterfahrt nach Murnau. Erstes Wallbergrennen. Bergmeisterschaft von Bayern am Kesselberg. Hans Stuck wird Europa-

Bergmeister. Toni Bauhofer und Alois Drax Deutsche Motorrad-Straßenmeister. Rechtsanwalt Fritz Spenggruber wird Clubvorsitzender.

1931 Zweites Staffelsee-Eisrennen. Gesellschaftsfahrten in die Ostmark, nach Tirol und Italien. J. Möriz wird erster Europa-Bergmeister auf dem Motorrad.

1932 Große Tourenfahrten: Drei-Pässe-Fahrt. Dolomitenfahrt. II. Bozenfahrt. J. Möriz, Georg Gschwilm und Gmelch werden Europa-Bergmeister. Georg Gschwilm und Toni Babl werden Deutsche Bergmeister. Bauhofer wiederum Deutscher Straßenmeister. Ernst Henne fährt bei Budapest neuen absoluten Weltrekord. Erste Bilanz 118 erste, 73 zweite, 52 dritte Preise, 16 Weltrekorde, 41 nationale Rekorde für ACM-Fahrer.

1933 Es fand der „I. Goldene Helm von Deutschland“ in Daglfing statt. Großer Erfolg der ACM-Clubmannschaften bei der 2000 km Deutschland Rundfahrt.



**BMW R 37
mit Rudolf Schleicher**



Ernst Henne (mit Helm, auf Motorrad sitzend) und Franz Bieber (links neben Henne) inmitten einer Personengruppe, Aufnahme vielleicht nach einer von Henne's Weltrekordfahrten.



**Internationale Sechstagesfahrt 1934,
2. v. li. Ernst Henne, 3. v. li Wiggerl Kraus, 4. v. li. Rudolf Schleicher**

Möritz wird Deutscher Bergmeister, Winkler Meister auf der Zementbahn. Henne und Stelzer sind bei der englischen Sechstagesfahrt erfolgreich. Am 16.12. Gründungsfeier des Gau „Hochland“ anstelle des Gau Südbayern des aufgelösten ADAC.

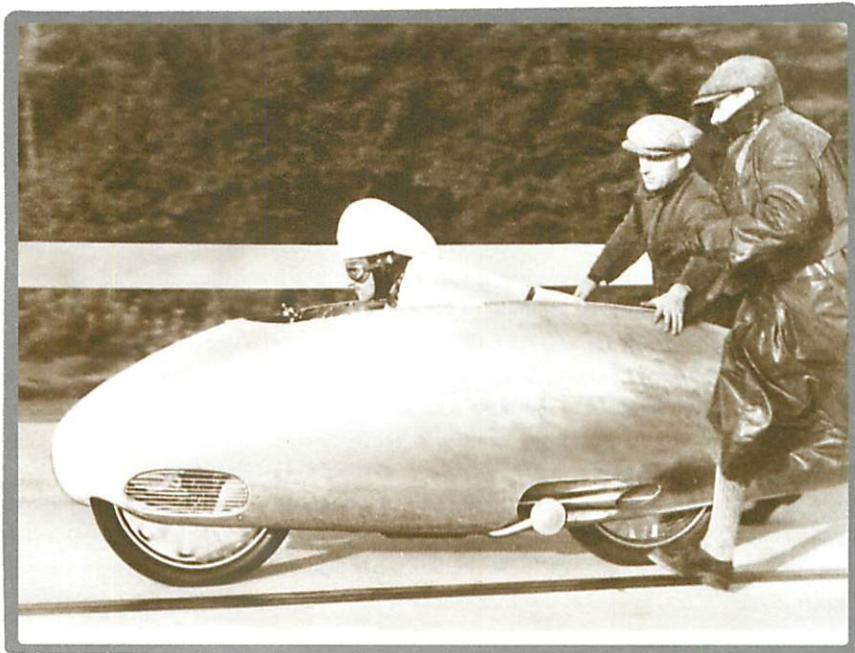
1934 ACM nach außen hin aufgelöst, firmiert weiter als DDAC, Ortsgruppe München. Henne, Stelzer und Mauermayer/Kraus siegen bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Garmisch/Oberstdorf. Lohner, Haslbeck, Fischer gewinnen Teampreis bei den „2000 km durch Deutschland“. Goldmedaillen bei dieser Fahrt für Hinterleitner, Graf Sandizell, Freiherr von Egloffstein, Roth, Gall, Stelzer, Kagerer, Drax, Mauermayer, Kraus, Gmelch, Möritz, Schnitzenbaumer, Reichenwallner und Leybold. Paul Schweder im siegreichen Adler-Team bei der 6000-km-Fahrt durch Italien. R. Steinweg siegt im Großen Bergpreis der Schweiz. Internationaler

Alpenpokal bei der VI. Alpenfahrt für Graf Sandizell und C. von Guillaume. Gletscherpokal für Paul Schweder. Siege im Großen Bergpreis von Deutschland in Freiburg für Babl, Kohlrausch und Steinweg. Poschenrieder fährt Tagesbestzeit beim Ratisbona-Bergrennen, Klassensiege für Babl und Giggerbach.

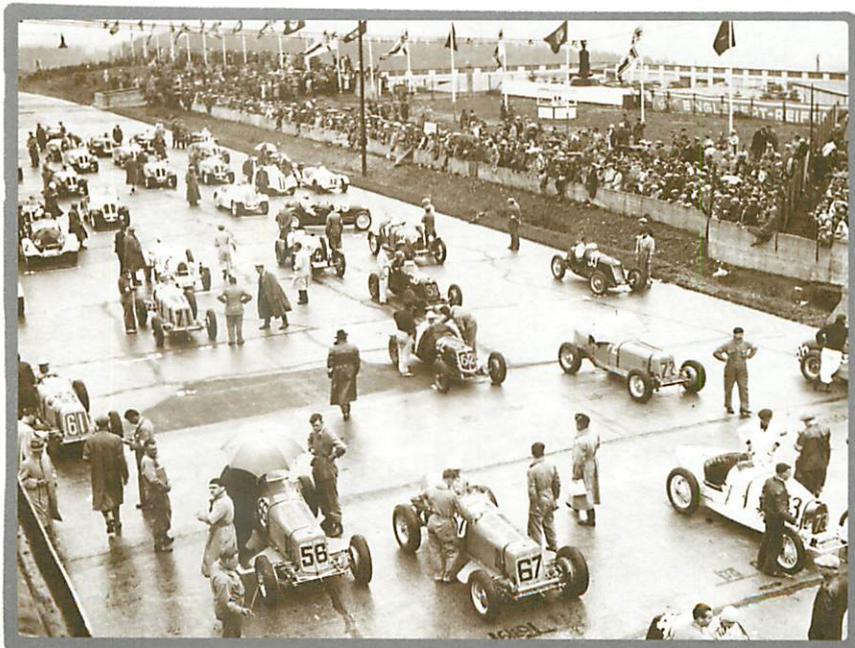
1935 wird Rechtsanwalt Horst Kohl Ortsgruppenführer. Karl Steinberger wird Sportleiter, Hans Bruckmaier Tourenwart. „III. Goldener Helm von Deutschland“. Paul Schweder fährt Weltrekorde auf der Avus mit Adler-Trumpf-Junior und siegt in der kleinen Klasse beim längsten Streckenwettbewerb des Jahres, der Marokko-Sternfahrt.

1936 Neuer Gauführer wird ACM-Sportleiter Fritz Roth. R. Steinweg, Hans Winkler, Hans Schneider mit Beifahrer Handelshäuser und Toni Babl verunglücken bei Sporteinsätzen tödlich.

Ernst Henne in
der voll-
verkleideten
500ccm BMW
Rekord-
maschine mit
der er am
28.11.1937 auf
der Autobahn
bei Frankfurt
279,503 km/h
fuhr.
Anschieben
beim Start.



Aufstellung
der Sport- und
Rennwagen
zum Start des
Eifelrennens
auf dem Nür-
burgring 1936.
Zu sehen
relativ weit
hinten mit der
Nummer 12.
Ernst Henne
in seinem
BMW 328.





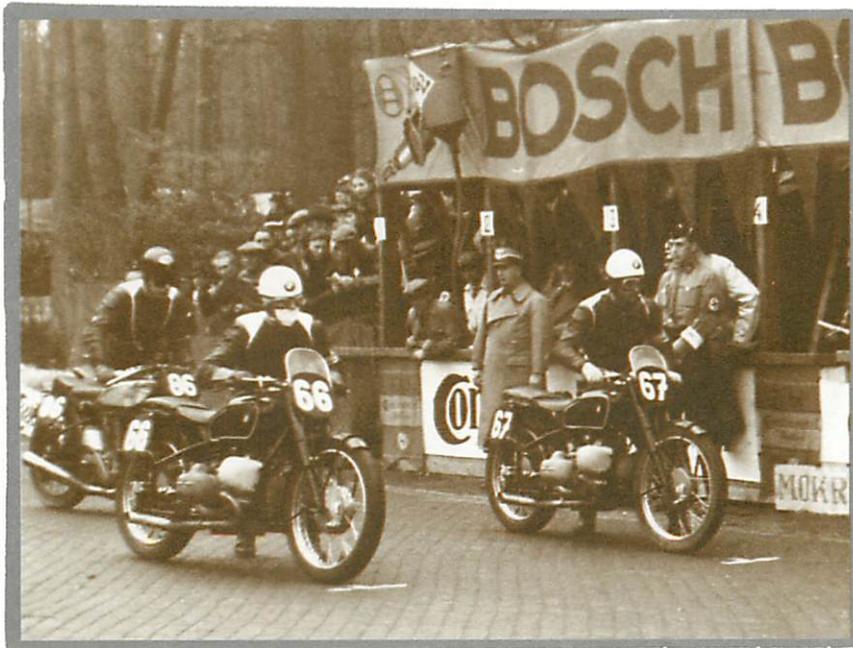
1937 Erster Preis für den Automobil-Club München beim Reichstreffen aller DDAC-Ortsgruppen. Die umfangreiche Jahres-Siegerliste des ACM verzeichnet für die nachfolgenden Fahrer u.a. 250 erste und zweite Plätze bzw. Gold- oder Silbermedaillen. Motorrädersono und -Beiwagen: Hans Anderl, Erich Bertram, Otto Brindl, Ludwig Buchberger, Alois Drax, Alex von Falkenhausen, Ernst Fey, Hans Fischer, Josef Forstner, Karl Gall, Karl Gollwitzer, Rudolf Heldmann, Karl Ibscher, Willy Kaeß, Ludwig Kraus, Hans Kempfer, Otto Kotter, Fritz Linhardt, Fritz Mayer, Georg Meier, Walter Mundhenke, Fritz Pauli, Adolf Reichenwallner, Rudolf Sauter, Rudolf Seltsam, Toni Sengl, Otto Sensburg, Fritz Schnitzbaumer, Karl Steinberger, Josef Kammerer, Ernst Krebs, Xaver Manzenberger, Josef Müller. Wagen: Dr. Josef Bader, Ralph Freiherr von Crailsheim, Hans Eck, Blasius Fischer, Carl von Guillaume, Heinz Haury, Ludwig Keller, Wilhelm Kleyer, Ernst Krebs, Robert Kohlrausch, Walter Marx, Graf von der Mühle-Eckart, Dr.

Alex Oeschey, Karl Reichherzer, Uli Richter, Rolf Rodenstock, Fritz Roth, Claus von Rücker, Graf Karl Max Sandzell, Dr. Edmund Spaett, Georg Schönbeck, Paul Schweder, Wilhelm Fürst von Urach, Adolf Vianden, Hans Wencher, Dr. Fritz Werneck.

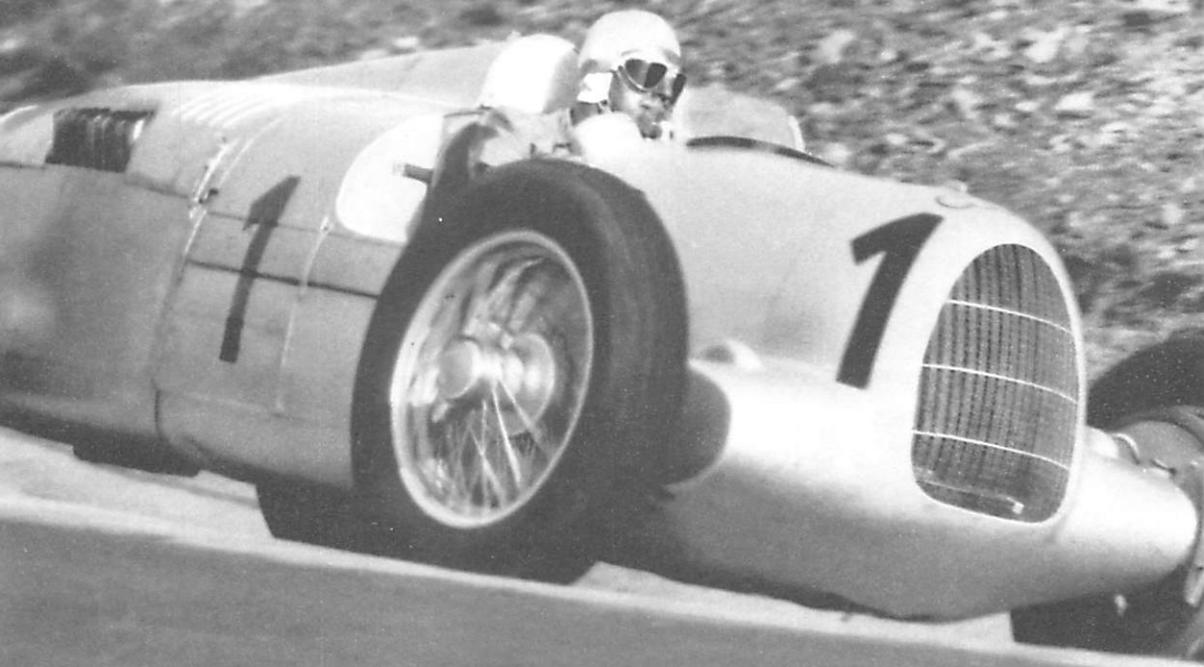
1939 Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Alle geeigneten Fahrzeuge werden beschlagnahmt.

1945 Auflösung des DDAC mit allen Ortsgruppen. Beschlagnahme des Clubvermögens.

1946 1. Bavariaringrennen, am 5.12. wird nach langwierigen Verhandlungen mit der Besatzungsmacht der ADAC in der amerikanischen Zone wieder gegründet, u.a. durch die ACM-Clubkameraden Ludwig Bruckmayer, C.A. Guth, Franz Bieber, Hans Bruckmaier, Carl von Guillaume, Schorsch Meier, Hans Meyer-Seebohm, Jakob Odendahl, Rudi Reich, Karl Steinberger, Adolf Wickenhäuser und Dr. Manfred Heirich. Erster ADAC-Präsident nach dem Kriege wird der ACM-Clubkamerad Stadtrat Dipl. Ing. Ludwig Sporer.



Karl Gall Startnummer 66 und Ludwig Kraus Startnummer 67 beim Eilenriede-Rennen 1939, beide mit BMW Kompressor-Motorrädern, kurz vor dem Start.



**Es ist die Inspiration, die aus
100 Jahren Geschichte macht.**

Vergangenheit alleine reicht nicht aus, um daraus denkwürdige Geschichte zu machen. Vorsprung durch Technik, mit diesem Gedanken arbeiten wir nun seit über 100 Jahren erfolgreich an der Erschaffung von unvergänglichen Werten. Mit Respekt sehen wir auch heute noch auf die großartigen Leistungen unserer Gründerfirmen Audi, DKW, Horch, Wanderer und NSU. Audi wird sich dieser Tradition auch in Zukunft verpflichtet fühlen. Denn nur wer Visionen hat, bleibt unvergessen.



v. li.
Wiggerl Kraus,
Schorsch
Meier, Hans
Meier bei der
Hausmusik



Six days 1938
in England,
Otto Sensburg



Der Traumauto - Sofort - Kredit

Wer sein Auto bar bezahlt, hat mehr Verhandlungsspielraum. Unser Auto-kredit versorgt Sie mit dem nötigen Geld.

Fragen Sie uns - wir beraten Sie gerne.



KREISSPARKASSE
MÜNCHEN STARNBERG



Rudi Seltsam von der siegreichen NSKK-Mannschaft der Motobrigade Hochland, die gleichfalls mit Goldmedaillen ausgezeichnet wurde.

1947 Wiedergründung des ACM am 13.02. unter der Vorstandschaft: 1. Vorsitzender Hans Bruckmaier, Gmund, 2. Vorsitzender Fritz Nöbel, Schriftführer Walter Rückert, Schatzmeister Arno Linder, Beisitzer Konrad Wetzel, Felix Schellenberger und Josef Kirmaier.

1948 Am 3.02. Anerkennung und Lizenzierung des ACM durch die Besatzungsmacht. Traditionelle „Autler-Kirta“ erstmals nach dem Krieg in der Kantine der Großküche München. „Großer Preis von Bayern“ in Mü.-Moosach, am 15.12. übernimmt Jakob Odendahl wieder den Clubvorsitz, Sportleiter wird Otto Sensburg.

1949 Nachkriegs-Clubmeisterschaft Bayrischzell-Land Sieger Schorsch Meier, Kraus/Huser und Alex von Falkenhäusen. 1. ADAC Riemer Rundstreckenrennen.

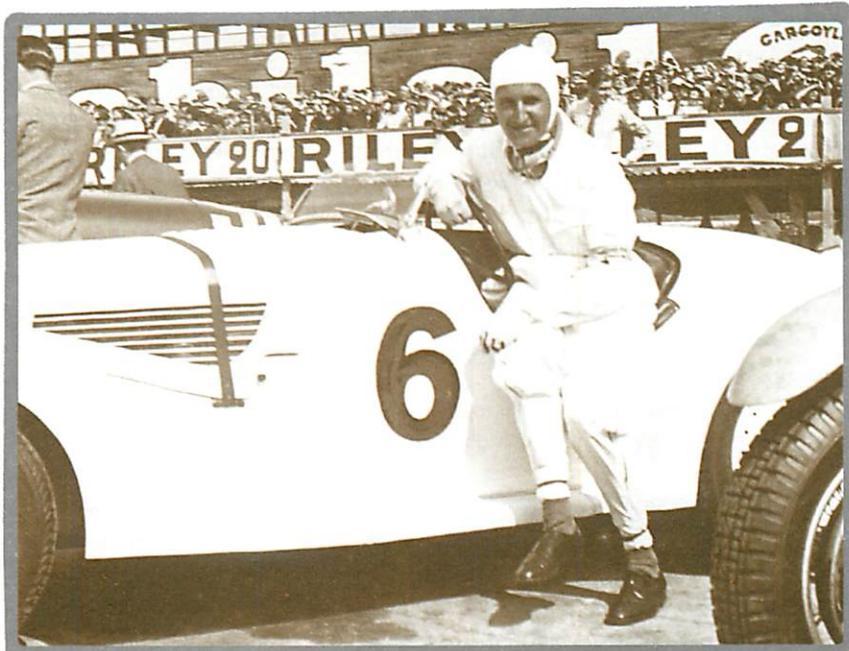
1950 In den Vorstand kommen als Tourenleiter Georg Glas, Motorradreferent Karl Ibscher, Schatzmeister Hans Schimmel. Große „Autler-Kirta“ im Löwenbräu-

keller. ADAC Gesellschaftsball „Im Zeichen des Verkehrs“. Sechstägige Ausfahrt zum Genfer Salon. Geländerennen im Gleissental. Erstmals nach 1938 wieder „Fahrt durch Bayerns Berge“ über 427 km, mit 175 Nennungen. Clubmeisterschaften in Unterwössen/Schleching. Drei Deutsche Meisterschaften durch Schorsch Meier, Kraus/Huser und Toni Kreuzer (Wagen).

1951 2. Vorsitzender wird Karl Keidler. Der ACM hat jetzt über 500 Mitglieder. Weinlesefahrt nach Meran mit 300 Teilnehmern. 235 Nennungen zur „Fahrt durch Bayerns Berge“. 5 Gold- und 4 Silbermedaillen bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Varese. Der ACM veranstaltet das zweite Riemer Rundstreckenrennen. Vor 54.000 Zuschauern siegen Hans Meier und Kraus/Huser. Deutsche Straßenmeisterschaft für Walter Zeller, Kraus/Huser und Sepp Müller.

1952 Der ACM holt bei der ADAC Deutschlandfahrt

Ernst J. Henne,
Großer Preis
von Frankreich
für Sport-
wagen in
Montlhéry
1936

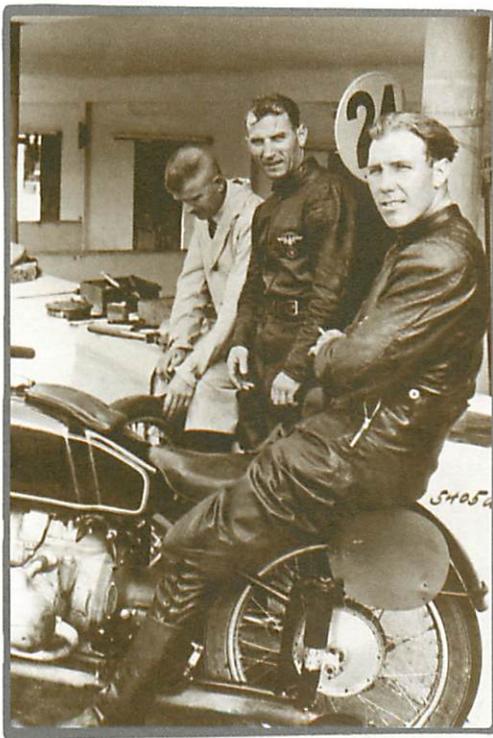


v. li. mit Kranz
Bernd Huser,
r. mit Kranz
Ludwig Kraus
neben der 900
ccm BMW
Seitenwagen-
maschine,
genannt
„Mustang“



zwei goldene und einen silbernen Mannschaftspreis. Alpenpokal und neun goldene Medaillen bei der Österreichischen Alpenfahrt. Ausrichtung der ADAC-Dreitagefahrt. 3. Riemer Rundstreckenrennen, ebenfalls vom ACM organisiert. Bei der Clubmeisterschaft in Unterwössen siegen in den neu eingeführten Klassen: Otto Sensburg. Hans Roth, Franz Ischinger, Wiggerl Kraus, Heinrich Hirschauer, Fritz Lang, Hans Schimmel jun., Josef Greger, Richard Distler, Alex von Falkenhausen. Insgesamt 90 Goldmedaillen und erste Preise für Motorradfahrer des ACM, 96 Goldmedaillen und erste Preise für Wagenfahrer.

1953 Die Vorstandschaft im Jubiläumsjahr hat die Zusammensetzung: Präsident Dir. Jakob Odendahl,



Sepp Hopf „Wiggerl Kraus und Georg Meier in der Box vor dem Sieg Meiers im Großen Preis von Italien / Monza.

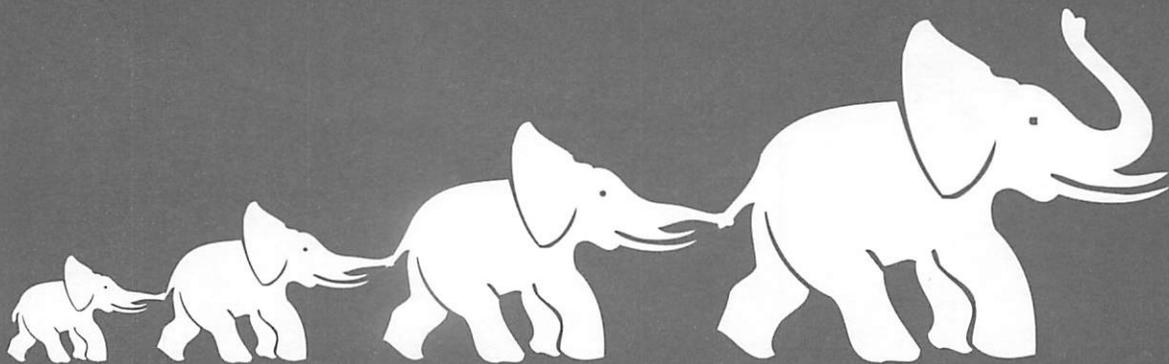
Vizepräsident Karl Keidler, Schatzmeister Hans Schimmel, Schriftführer Karl Poiger, Sportleiter Hans Roth, Motorradreferent Max Klankermeier, Wagenreferent Dr. Wolfgang Bieling, Verkehrsreferent Heinrich Vogel, Tourenreferent Georg Glas, Kulturreferent Robby Murr, Pressereferent Leo Wagner, Beisitzer Franz Bieber und Wiggerl Kraus, Syndici Dr. Manfred Heirich und Erwin Freiherr von Bary. Große Tourenfahrt ins Engadin. Sternfahrt zum Oktoberfest. Werner Haas Doppelweltmeister und Deutscher Meister bis 125 ccm und bis 250 ccm. Schorsch Meier und Kraus/Huser Deutsche Straßenmeister. Sepp Faistenhammer wird Deutscher Sandbahnmeister.

1954 Erste Kriegsblindenfahrt nach Rottenbuch. Erstes Seifenkistl-Rennen. Am 29.05 „Fahrt durch Bayerns Berge“. Herbstprüfungsfahrt in Bayerischzell. 1. „Rallye Bavaria“. Werner Haas wieder Weltmeister und Deutscher Meister. Walter Zeller Deutscher Meister. Kurt Zeller Tourenwagenmeister. Die Erfolgsbilanz: 6 Weltrekorde, 228 Goldmedaillen und erste Preise, 105 Silbermedaillen und zweite Preise, 64 Bronzemedaillen und dritte Plätze für Fahrer des ACM.

1955 Karl Keidler wird Präsident. Deutsche Meisterschaften durch Walter Zeller Solo 500 ccm, August Hobl Solo 350 ccm, Hans Meier Gelände 500 ccm und Konrad Wellnhofers Gelände 175 ccm, „Fahrt durch Bayerns Berge“ Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft. Internationale Alpenfahrt Gold für Max Stecher (NSU), Silbernes Edelweiß für Otto Sensburg (DKW) und Schorsch Meier (BMW). ADAC-Dreitagefahrt: Gold für Wellnhofers (Maico), Stecher (NSU), Werner Haas (NSU), Hans Meier (BMW).

1956 Hans Wencher erringt als Beifahrer Klassensiege bei Lüttich-Zagreb-Lüttich, bei der Adriarallye und wird zweiter in der Europa-Rallyemeisterschaft. Siege im Sachsenring-Rennen für August Hobl (DKW) und Walter Zeller (BMW). Siege im Internationalen Eifelrennen durch Kurt Zeller und Sepp Liebl (Alfa Romeo). Sepp Liebl Klassensieger im 1000-km-Rennen am Nürburgring. August Hobl wird Deutscher Straßenmeister in

Fortsetzung siehe Seite 52



GEMEINSAM UNTERWEGS SEIT 1892.



DIE GEBURTSSTUNDE DES MOTORRADS IST AUCH UNSERE UND SEIT MEHR ALS 100 JAHREN HABEN WIR GEMEINSAM GESCHICHTE GESCHRIEBEN. WIR HABEN NICHT NUR EUROPAS ERSTEN SCHLAUCHLOS-REIFEN ENTWICKELT, AUCH DIE RADIALREIFEN MIT STAHLGÜRTELTECHNOLOGIE STAMMEN VON UNS. SCHON 1937 HABEN WIR EINEN GESCHWINDIGKEITS-WELTREKORD VON 279 KM/H AUFGESTELLT, ABER AUCH UNSER AKTUELLER 24-H WELTREKORD IST UNGEBROCHEN! UND VON ANFANG AN WAR INNOVATION UND QUALITÄT UNSER ANSPRUCH. METZELER: UNSERE ERFAHRUNG – IHR VERGNÜGEN.

METZELER 
GEBOREN FÜR MOTORRÄDER



Opel Manta A
Gerhard Brehm
Sandra Meier

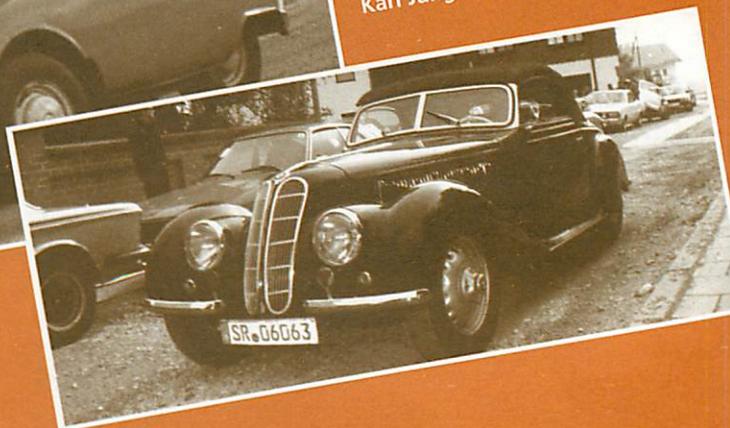
Glas Coupe 1300 GT
Max Demmel



Isetta 300
Heinz Egerland



BMW 327
Karl Jungmayer





DKW SP 1000
Louis Schneider

Jaguar XK 140
Georg Münch sen.

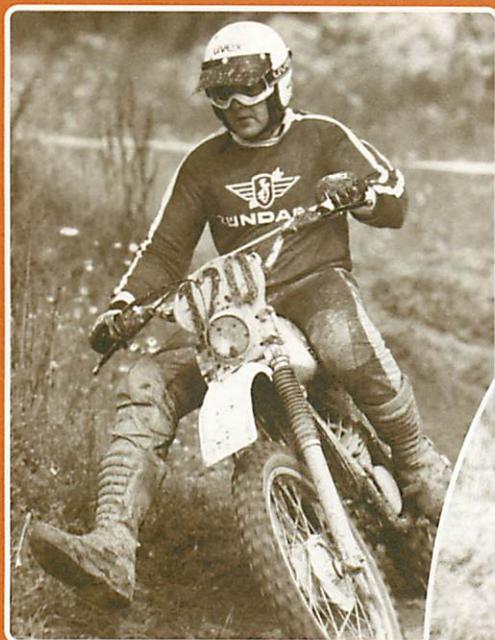


Porsche Speedster 356
Georg Münch jun.



BMW 328
Willy Leiseder

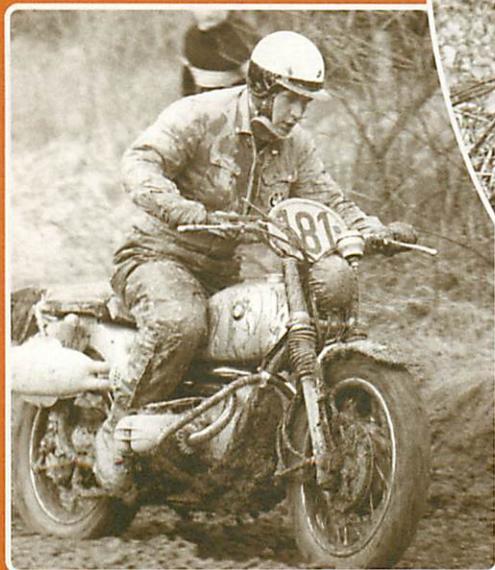




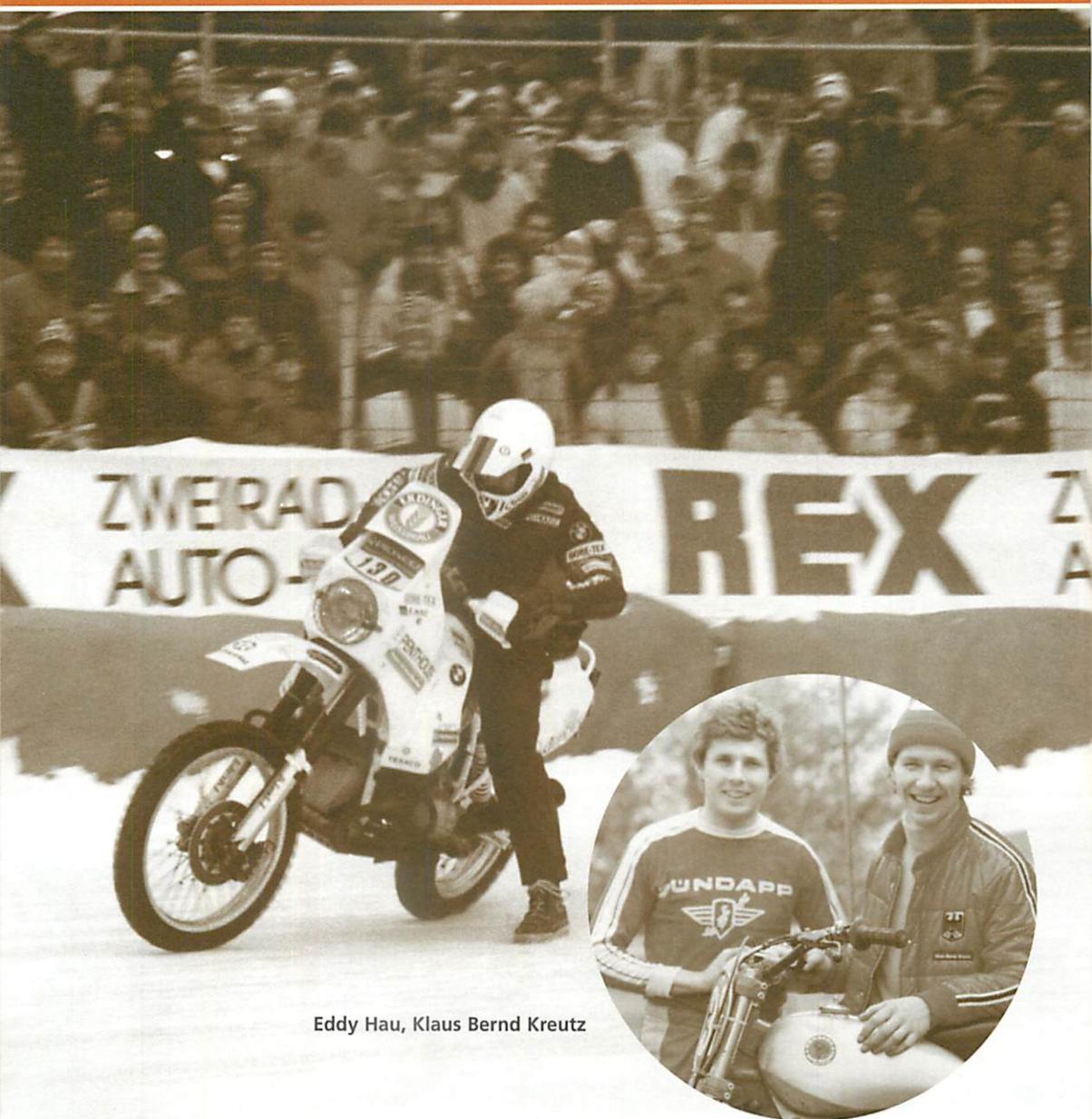
Robert Feicht



Kurt Distler



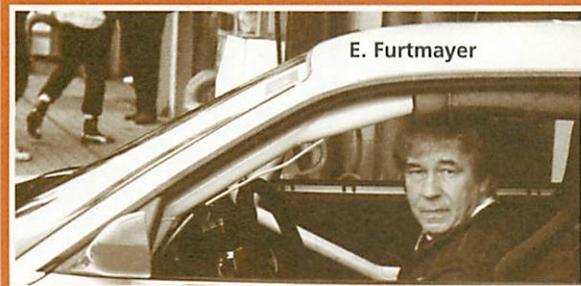
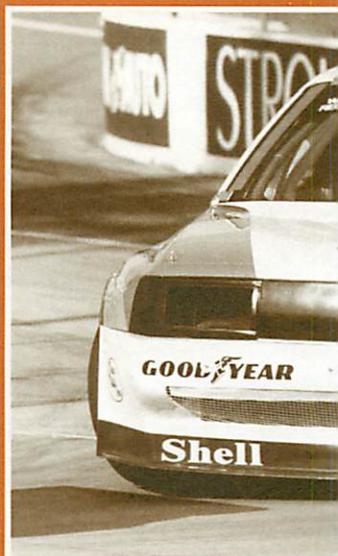
Richard Prinzenscham



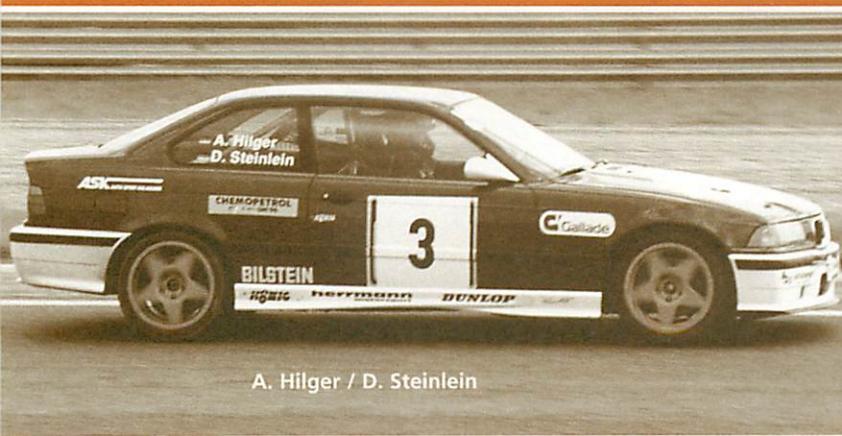
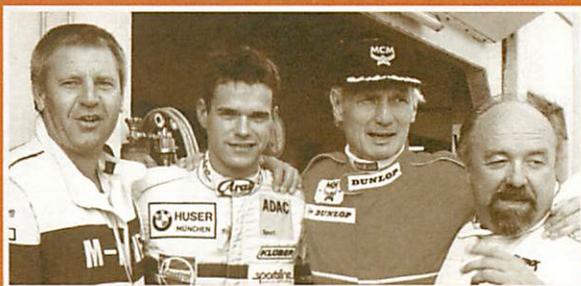
Eddy Hau, Klaus Bernd Kreutz



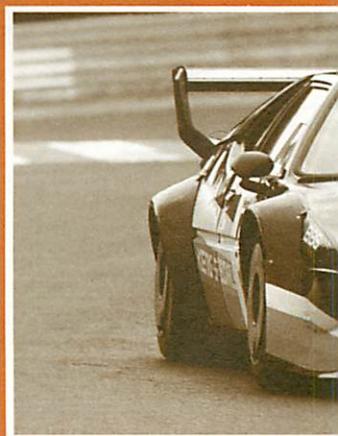
D. Steinlein
M. Anspann
M. Herman
U. Springer



E. Furtmayer



A. Hilger / D. Steinlein

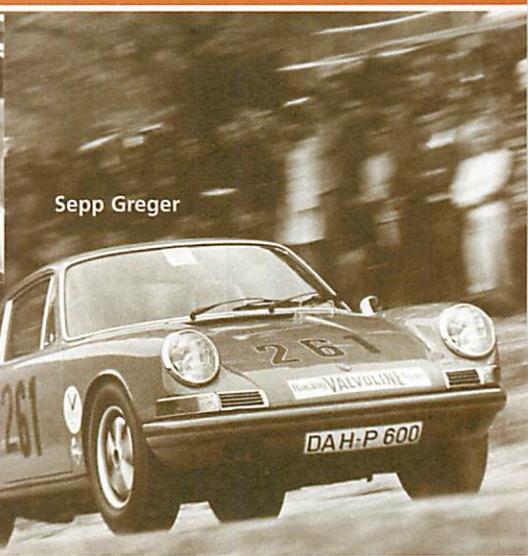




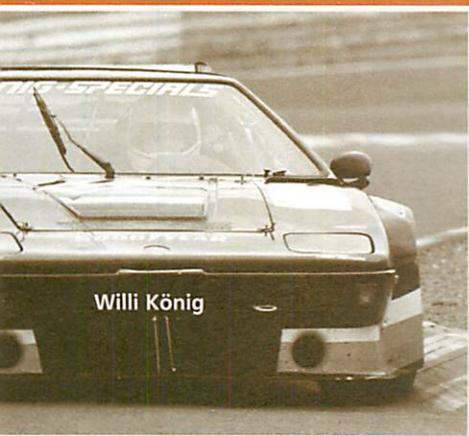
Hans-Joachim Stuck



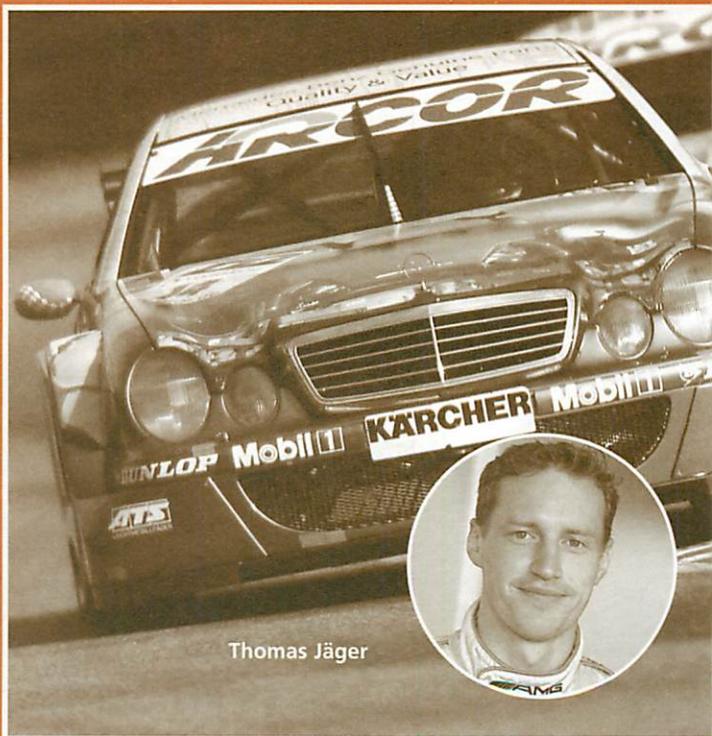
Sepp Greger



v. li.
Kurt Distler, Guido Keller, Arthur
Brauss, Manfred Anspann



Willi König



Thomas Jäger

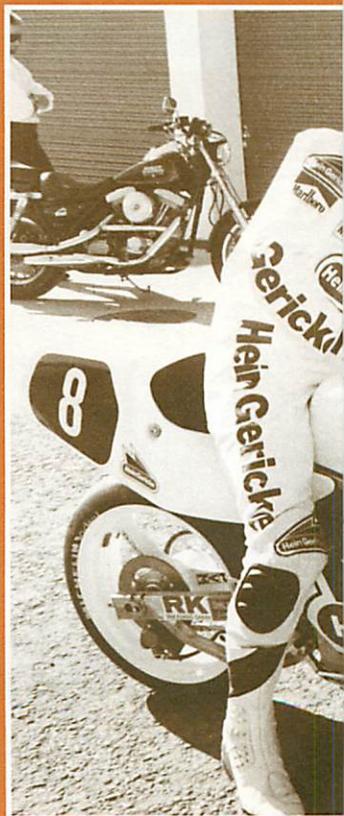
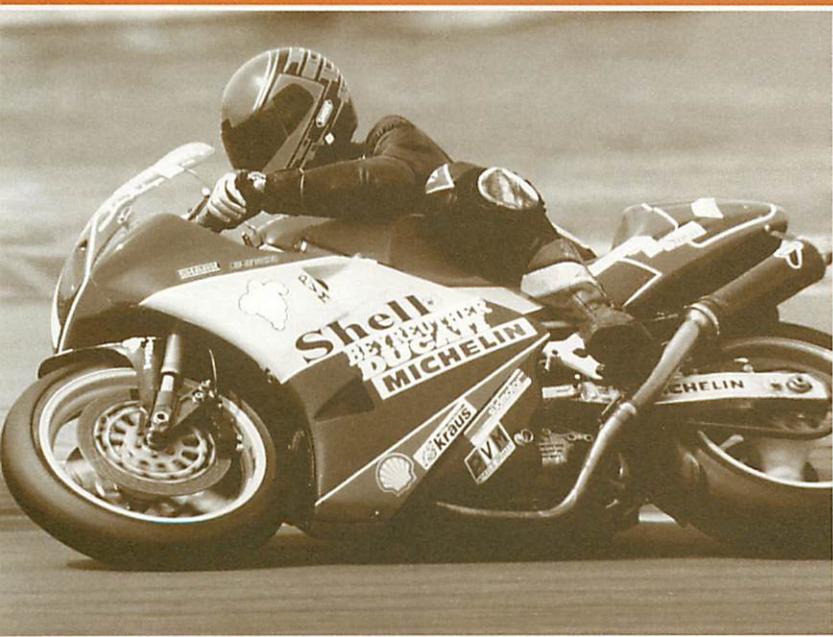


Julius Ilmberger sen.



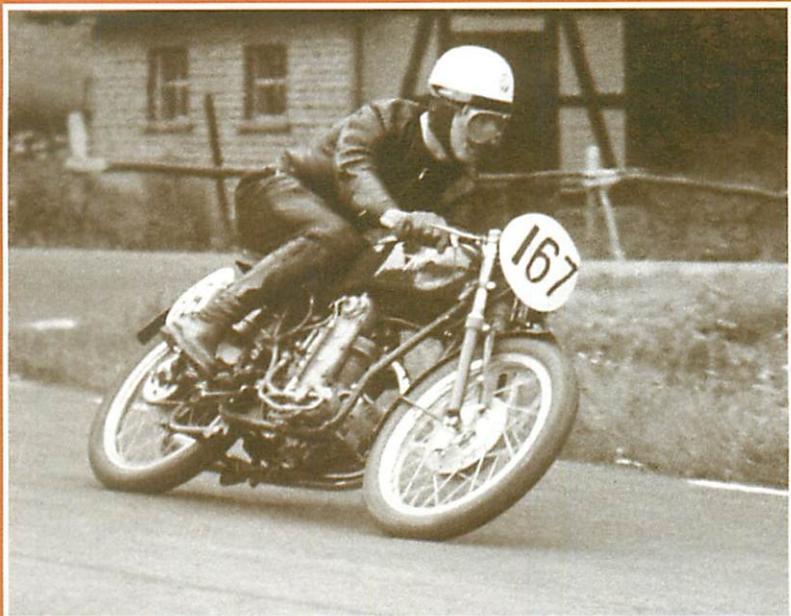
Kraus, Huser

Julius Ilmberger jun.





Martin Wimmer, H. Feth



Hans Pesl



Jupp Rettschlag





Fortsetzung von Seite 42

der 125 ccm- und der 350 ccm-Klasse. Walter Zeller Zweiter in der Motorrad-Weltmeisterschaft 500 ccm. Sepp Greger Fahrleiter der 2. Rallye Bavaria über 650 km.

77 Starter bei der Mille Miglia zweiter Platz für Wisnewski/Bösmiller. Die Internationale Alpenfahrt: Gold für Otto Haas, Manfred Sensburg, Max Stecher und P. Poensgen.

1957 Bei der ADAC Winterrallye Klassensiege für Hans Wencher, Dr. Bieling, Sepp Greger und Manfred Sensburg. Rallye Solitude: Klassensiege für Dr. Lichtenberg. Heidelberger Mitternachtsfahrt: Klassensieg für Vianden/Wencher. Paul Schweder fährt nonstop von Sizilien nach Skandinavien 3760 km auf der BMW Isetta.



Feldbergrennen 1953
Schorsch Meier (li) gratuliert Hans Bartl zum 1. Platz als Privatfahrer bis 500 ccm

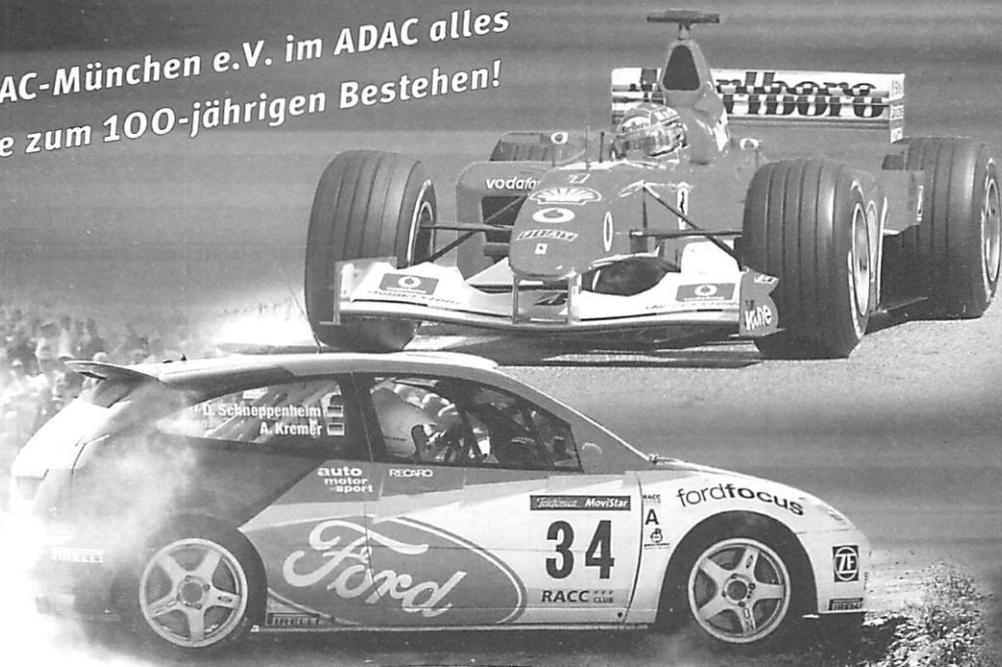
Klassensiege bei der Ampergaufahrt durch Dr. Lichtenberg (DKW 1000), Greger (Porsche), Karl Reinhardt (Diesel), Adolf Vianden (Mercedes). Deutsche Vizemeisterschaften durch Manfred Sensburg, Walter Zeller und Ibscher/Popp.

1958 Hans Stuck gewinnt Schauinsland-Bergrennen, Sepp Greger am Gaisberg, Hans Wencher Klassensieger bei der Deutschlandrallye, Tulpenrallye, Tour de Belgique, Adriarallye, Niederrhein- und Niedersachserrallye und wird wieder Zweiter in der Europa-Rallyemeisterschaft. Deutsche Geländemeisterschaft für Manfred Sensburg und Konrad Wellnhofer. Ibscher/Popp Dritte in der Deutschen Meisterschaft. Österreichische Alpenfahrt: Gold für Klankermeier und Dr. Bieling (BMW 600), Dr. Lichtenberg (Porsche). Großer Adriapreis Opatija mit Streckenrekord für Sepp Liebl. Bei der Ampergaufahrt: Gold für Willy König, Karl Jungmayer, Karl Reinhardt, P. Viererbl, K. Wellnhofer und J. Wagenführer.

1959 Erstes Trial „Bayerns Berge“ (Fahrleiter Karl Steinberger). Skimeisterschaft am Sudelfeld. Kriegsblindenfahrt nach Bad Wiessee. Hans Wencher Gesamtsieg bei der Rallye Akropolis, Klassensiege bei der Rallye Monte Carlo, Rallye Sestriere und Adriarallye, zweiter Platz in der Deutschen Rallyemeisterschaft. Am Schauinsland vier Klassensiege für den ACM, Sepp Greger wird ONS-Pokalsieger in der GT-Klasse. Karl Ibscher Gelände-Vizemeister. Insgesamt 133 Goldene und erste Preise für Clubkameraden.

1960 Trial „Bayerns Berge“ als Meisterschaftslauf in Bayerischzell. 1. ACM Sudelfeld-Bergrennen über 100 Starter, fünf Klassensiege für ACM-Mitglieder. Beim ADAC Wallbergrennen acht Klassensiege für den ACM durch Karl Jungmayer, Hans Stuck, Manfred Hönig, Dieter Lissmann, Alex von Falkenhausen, Manfred Sensburg, Ernst Furtmayer und Sepp Greger. Beim 12-Stunden-Rennen Hockenheim Gesamtsieg Tourenwagen für Stuck/Greger auf BMW 700. Klassensieg beim 500 km-Rennen am Nürburgring für Sepp Liebl. Sechstagesfahrt Gold für Sebastian Nachtmann, Silber für Pospiech, Wagenführer und Wellnhofer.

Dem AC-München e.V. im ADAC alles
Gute zum 100-jährigen Bestehen!



© HB-Werbung Chemnitz

50 Jahre Motorsportversicherer und Partner des DMSB/ADAC/DMYV. Profitieren auch Sie von unserer Leistungsfähigkeit.

- Veranstalter-Haftpflichtversicherungen
- Teilnehmer-Haftpflicht- und Unfallversicherungen
- Funktionärs- und Sportwarte-Unfallversicherungen
- Spezial-Motorsport-Unfallversicherung
- Zusatzversicherungen
- Veranstaltungs-Ausfallversicherungen

Hauptverwaltung

Servicebereich Motorsport
Gothaer Platz 2 - 8
37083 Göttingen

Telefon 05 51 / 701 42 76
Telefax 05 51 / 701 719
E-Mail jys@gothaer.de

Besuchen Sie uns im Internet - www.gothaer.de

Gothaer
Versicherungen



1960 Beim Bergrennen Eberbach und beim Schorn-dorfer Bergrennen errangen ACM-Sportler jeweils sechs Klassensiege. Die Deutsche Meisterschaften endeten ebenfalls wieder erfolgreich für Sepp Greger, Hans Stuck und Sebastian Nachtmann. Geländevizemeister über 350 ccm wird Konrad Wellnhofer. Bayerischer Moto-Cross-Meister über 350 ccm Manfred Sensburg.

1961 6-Stunden-Rennen Monza: Klassensieg für Stuck/Greger. Gesamtsieg in der Deutschlandralley für Hans Wencher. Nachtmann wird Trophy-Gewinner in England. Bergrennen Schorndorf: Sechs Klassensiege durch Furtmayer, Günther, Bergmann, Höber, Hamann und von Falkenhausen. Am Gaisberg drei Klassensiege durch Furtmayer, Bergmann und Greger (Streckenrekord). Deutsche Geländemeisterschaft für Nachtmann, Karl Braun und Ibscher/Hintermaier, Vizemeisterschaft für W. Pospiech. Deutsche Bergmeisterschaft für Alfred Höber, Ernst Furtmayer und Hans Bergmann, zweiter Platz für Siegfried Günther. Sepp Greger wird Vize-Europameister am Berg. Hans Wencher Zweiter in der Deutschen Rallyemeisterschaft. Günther Sengfelder Deutscher Trialmeister bis 200 ccm.

1962 ACM Vizepräsident wird Wulf Wisnewski, Sport-leiter Wiggerl Kraus. Internationale Dreitagefahrt Pas-sau: Klassensiege für Nachtmann und Sengfelder. 130 Starter beim zweiten ACM-Sudelfeld-Bergrennen. Sieben Klassensiege für ACM-Mitglieder, Tagesbestzeit Sepp Greger. Manfred Sensburg Deutscher Gelände-meister über 350 ccm (BSA). Karl Ibscher/Hintermaier Geländemeister Beiwagen (BMW). OMK Trialmedaille für Nachtmann. Internationale Sechstagefahrt: Gold für Sengfelder, Braun und Holy. Heinz Epplein wird-Deutscher Bergmeister der GT-Klasse (BMW).

1963 ACM- Zielfahrt München-Wien-Budapest. 3. Sudelfeld-Bergrennen. Deutsche Geländemeisterschaft für Ibscher/Rettschlag und Sebastian Nachtmann. Deut-sche Trial-Meisterschaft für Günther Sengfelder. Sepp Greger Zweiter in der Deutschen GT-Bergmeisterschaft.

1964 Das Sudelfeldrennen wird wegen zu umfangrei-cher Auflagen des Landratsamtes Miesbach abgesagt. Die Clubmeisterschaften finden erstmals in Riedenburg im Altmühltal statt. Der ACM pachtet Freibad Insel-mühle in Obermenzing. Festabend im Künstlerhaus zum 60. Geburtstag des Automobil-Club München.



Hans Pesl nach dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft glücklich, strahlend auf seiner Ehrenrunde

Beim ADAC 6-Stunden-Rennen siegt Toni Fischhaber auf BMW. Klassensiege am Gaisberg für Furtmayer (Alfa) und Peter Hamann (Mercedes). 12-Stunden-Rennen Nürburgring: Gesamtsieg für Heinz Epplein (BMW), Klassensiege für Furtmayer (Alfa) und Dieter Schmid (Glas). Brindl/Vianden Gesamtsieger der Adria-Rallye. Uli Wagner Gesamtsieger der Rallye Bavaria und Heidelberger Mitternachtsfahrt. Deutsche Geländemeisterschaft für Nachtmann, Ibscher/Rettschlag und Dieter Kramer, Geländevizemeister Manfred Sensburg. Sepp Greger Deutscher GT-Bergmeister.

1965 Das 4. Sudelfeld-Bergrennen wird am 30./31. Mai durchgeführt. Sportleiter ist wieder Wiggerl Kraus. Internationaler Automobil-Geschicklichkeits-Wettbewerb anlässlich der Verkehrsausstellung zusammen mit dem PMC München. Herbstprüfungsfahrt wieder in Riedenburg. 12. Kriegsblindenfahrt mit 250 Teilnehmern nach Burghausen. Nachtmann zum fünften Mal Deutscher Meister mit der schweren Geländemaschine. Sengfelder wieder Deutscher Trialmeister. Sepp Greger erreicht den zweiten Platz in der GT-Europa-Bergmeisterschaft.



Wallbergrennen 1959

v. li. Adrian Hoven, Hans Stuck, Sepp Greger

1966 Das ACM-Echo erscheint im 29. Jahrgang als Superformat. Die Neufassung des § 20 der StVO bringt einschneidende Beschränkungen für den Motorsport, insbesondere für Rallies. Steigende finanzielle Risiken

6 Tage Rennen
in Garmisch-
Partenkirchen
1958, vor dem
Schlussrennen
zeigt Otto
Sensburg
der Meute
den Weg





ACM Sudelfeldrennen 1962, re. Heinz Epplein, li. Toni Fischhaber



Sechs Tage-rennen von Garmisch Partenkirchen 1962, in der Mitte Manfred Sensburg im Gespräch

für Rennveranstalter. Eine gewisse Stagnation im ACM ist erkennbar. Die Zahl der aktiven Autofahrer sinkt. Eine erweiterte Vorstandschaft soll neue Impulse bringen. Motto: „Mit neuem Elan in traditionsgemäßen Bahnen“. Sudelfeld-Bergrennen mit neuen sportlichen und organisatorischen Rekorden, Streckenrekord durch Sepp Greger 114,6 km/h. Vier Klassensiege für den ACM durch Alfred Krähe, Sepp Greger, Karl Federhofer und Dieter Schmid. Zündappfahrer Holy, Kramer, Sengfelder und Braun bei der Sechstagesfahrt in Schweden, Schorsch Weiß Betreuer der Nationalmannschaft. Deutsche Meisterschaften für Sepp Greger, Dieter Kramer und Günther Sengfelder. Kurt Distler bester Ausweisfahrer.

1967 Etatschwierigkeiten bringen eine Beitragserhöhung. Stark gesunkene Teilnehmerzahlen bei touristischen Veranstaltungen. Ausfahrten im alten Stil erscheinen nicht mehr zeitgemäß. Große Geländefahrer Erfolge durch Kramer, Sengfelder, Baier, Distler, Brandl, Rois und Alex Maier. 14. Kriegsblindenfahrt mit 250 Teilnehmern nach Bad Reichenhall. Beim Linzer Bergrennen fünf Klassensiege für den ACM durch Sepp Greger (2 mal), Dieter Schmid, Karl Federhofer, Heinz Huber und Manfred Liebl. Gesamtsieg beim 500-km-Rennen Goldener Nürburgring und Europapokal für Ernst Furtmayer (Abarth). Toni Fischhaber wird GT-Europa-Bergmeister, Greger zweiter Platz bei den Sportwagen. Dieter Kramer Europa- und Deutscher Meister im Gelände. Andreas Brandl Deutscher Trialmeister. Kurt Distler auf 500 ccm Maico bester Ausweisfahrer im Gelände und Moto Cross, Erich Baier Gewinner des Juniorenpokals. Otto Sensburg Vizepräsident der FIM-Sportkommission/CSI.

1968 Max Wittenzellner stellt sich nach achtjähriger Amtszeit nicht mehr zur Wahl. Neuer ACM-Präsident wird Wulf Wisnewski, Vizepräsident Hermann Bauer, Sportleiter Uli Wagner, Schatzmeister Fritz Moest, Tourenleiter Richard Siebenwurst. Das 6. Sudelfeld-Bergrennen am 14. / 15.09. für Wagen und Motorräder findet unter der Rennleitung von Edgar Rettschlag und Uli Wagners statt. Es wird eine Rekordbeteiligung von

220 Startern registriert. Die großartige Motorsportschau wird überschattet von den schweren Unfällen Dieter Schmid als Teilnehmer und Karl Ibschers als Funktionär. Helmut Dähne fährt Tagesbestzeit bei den Motorrädern. Klassensiege durch Federhofer und Greger. Furtmayer fährt Streckenrekord für Tourenwagen aller Klassen. Manfred Liebl im zweisitzigen Rennwagen wird schnellster ACM-Fahrer hinter dem tagesbesten BMW Werksfahrer Hubert Hahne. „Großer Bahnhof“ im Löwenbräu für Brandl und Kramer, die im komplett von Zündapp gestellten Nationalteam, unter der Regie von Georg Weiss, bei der Sechstagesfahrt in San Pellegrino die Welt-Trophy errangen. Ebenso für Kurt Distler, der auf der schweren BMW 600 bei dieser Veranstaltung einen vielbeachteten internationalen Erfolg verbuchen konnte. Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe für Karl Federhofer. Europa-Bergpokale für Ernst Furtmayer (TW) und Sepp Greger (SpW). Deutsche Geländemeisterschaft für Andreas Brandl. Deutsche Gelände-Vizemeisterschaft für Kurt Distler, Dieter Kramer und Steenbock / Rettschlag. OMK-Trialmedaille in Silber für Kurt Distler. Europa-Vizemeisterschaften für Andreas Brandl und Dieter Kramer.



v. li.

Lorenz Specht, Rudi Steingraber, Schorsch Weiss



1969 Erstes Internationales Motorradtreffen mit Geschicklichkeitsturnier und Motorradausstellung an Pfingsten im BBM-Stadion veranstaltet von den ACM-Motorradfahrern, an der Spitze Fritz Scherb, Helmut Dähne und Louis Schneider. Voller Erfolg bei strahlendem Wetter, etwa 100 Starter. Erste ACM-Dolomiten-Rallye, veranstaltet von Fritz Scherb und Helmut Dähne. Zum dritten Mal ACM-Nachtorientierungsfahrt um die „Goldene Windrose“ am 29.11.. Im Oktober Flugplatzrennen in Neubüerg zusammen mit dem AC Dachau. Clubmeisterschaften in Riedenburg mit großer Beteiligung. Fuchsjagd und Geschicklichkeitsfahrten. Andreas Brandl wird Europa-Geländemeister und Deutscher Meister bis 75 ccm sowie Vize-Trialmeister bis 175 ccm. Dieter Kramer Vize-Europameister und Deutscher Geländemeister bis 175 ccm. Leo Rois bester Gelände-Ausweisefahrer. Alex Mayer Deutscher Vize-Geländemeister über 500 ccm. GT-Europa-Bergmeisterschaft und Großer ONS-Pokal für Sepp Greger.

TW-Europa-Bergmeisterschaft für Ernst Furtmayer. Zehn Klassensiege bei Bergrennen für Dieter Schmid.

1970 ACM-Skimeisterschaft mit 47 Startern in Durchholzen. Erste ACM-Frühjahrs-Gaudirallye, 120 Teilnehmer und Gäste bei der Siegerehrung in Pörling, Gesamtsieger Hans Pesl. Zweites Motorradtreffen des Automobil-Club München. Zweite ACM-Dolomiten-Rallye. Andreas Brandl Europa- und Deutscher Meister (75 ccm) sowie Gelände-Mannschaftsmeister und Trial-Vizemeister. Ernst Furtmayer Tourenwagenpokalgewinner der Europa-Bergmeisterschaft. Zweiter Platz im GT-Pokal Sepp Greger. Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe für Karl Federhofer.

1971 Erfolgreichste Fahrer im Gelände sind Brandl, Baier, Distler, Dühorn, Habrich, Mayer Alex, Rois, Peres. Erfolgreichste Straßenfahrer Dähne, Ilmberger und Scherb. Zum Andenken an den überraschend verstorbenen Hermann Bauer wird ein Gedächtnispokal gestiftet, der bei der Clubmeisterschaft ausgefahren wird.



ACM Präsident von 1969 bis 1973 Wulf Wisnewski mit seiner Frau Ilse

ADAC

Der ADAC Südbayern
gratuliert dem
Automobil-Club
München
ganz herzlich zum
100 jährigen
Bestehen

100 JAHRE

ADAC



1972 Zum 50. Mal Faschingsball „Autler Kirta“. Die 4. ACM-Winterfahrt wird von O. K. Klemenz ausgerichtet (80 Starter). Nach fast 25 Jahren im Löwenbräukeller bezieht der ACM ein neues Clublokal im Augustinerkeller. Tourenleiter wird H.D. Werner, H.P. Haberl übernimmt Echo-Redaktion, Fritz Scherb organisiert das Sudelfeld-Bergrennen für Autos und Motorräder. Erstmals in Deutschland starten am 6./7. Mai Ausweis- und Lizenzfahrer auf 750 ccm-Serienmaschinen. Klassensiege für Fritz Scherb (500 ccm), Helmut Dähne (750 ccm) und Sepp Greger (Sportwagen). Ausgezeichneter Rennverlauf und guter Besuch bei herrlichem Wetter. Erstmals touristischer „Alpenpokal“ für Autos und Motorräder in gemeinsamer Wertung. Ausfahrt zur Plose und Schweizer Pässefahrt. 3. ACM-Dolomiten-Rallye in St. Kassian. Andreas Brandl ist bereits nach vier Läufen Gelände-Europameister und wird außerdem Deutscher Meister und Fabrikmannschafts-Meister. Toni Fischhaber Pokalsieger der Touren- und GT-Wagen bei der Europa-Bergmeisterschaft. 59 Goldmedaillen und erste Plätze für ACM-Fahrer. 19 Klassensiege für Norbert Fuß.

1973 O. K. Klemenz wird Vizepräsident. ACM-Winter rallye, Alpenpokal und Plose-Ausfahrt. Robby Murr organisiert Sonderflug nach New York. Zum zehnten Mal Clubmeisterschaft in Riedenburg. Andreas Brandl wieder Europa-, Deutscher- und Fabrikmannschafts-Meister im Gelände. Sepp Greger Europa-Bergmeister der GT- und Tourenwagen. Dritter Platz in der Europa-Bergmeisterschaft für Dieter Schmid und Manfred Anspann. Rapelius dritter Platz in der Rundstrecken-Zuverlässigkeitsmeisterschaft, Ilmberger und Distler vierte Plätze bei Deutschen Meisterschaften. Insgesamt 88 Goldmedaillen und erste Plätze.

1974 Die Ölkrise bringt neue Einschränkungen im Motorsport. Die ACM-Winterrallye findet trotzdem statt. Nach 20 km und 70 km Sonderprüfungen, erreichen von 81 Startern 59 das Ziel. Geländefahrerlehrgang zusammen mit MC Augsburg. Uli Wagner wird zum Präsidenten gewählt, Sportleiter wird Edgar Rettschlag. Ausfahrt nach Kärnten und in die Schweiz, Floßfahrt auf der Isar. Das ursprünglich für Mai vorgesehene Sudelfeldrennen muss wegen zahlreicher Hindernisse auf den 19./20. Okt. verschoben werden.



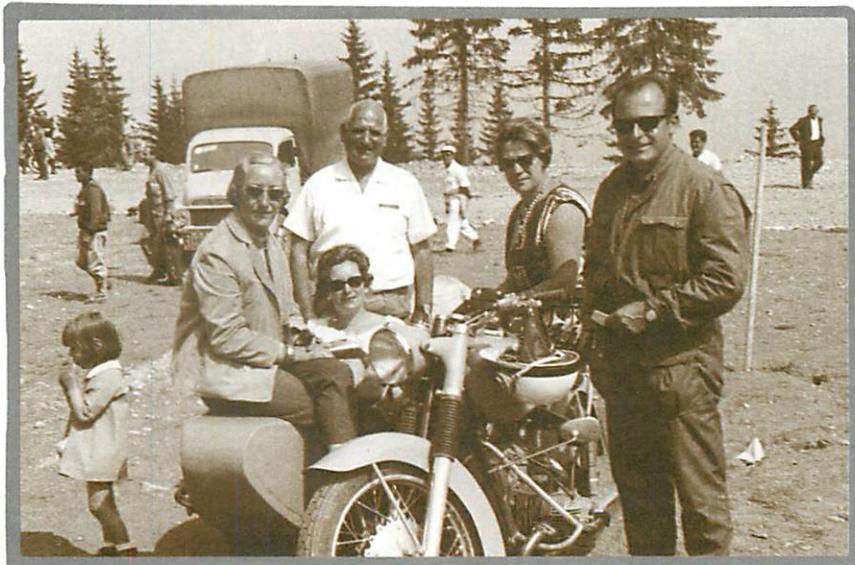
ACM Männerbalett, Autler Kirta 1967

Drei Tage vor dem Rennen Neuschnee am Sudelfeld. Trotz ausgezeichneter Organisation und bestem Motorsport leider zu wenig Zuschauer, ca. 18 000,- Mark Defizit. Klassensiege für Fritz Scherb, Sepp Greger und Manfred Anspann. Viele Clubkameraden spenden in vorbildlicher Weise für den „Katastrophenfonds“. Steigende Teilnehmerzahlen bei der Dolomiten-Rallye und bei Hans Pesls Nikolausfeier. Aufwärtstrend auch bei der Jahresschlussfeier im Bayerischen Hof. Clublokal jetzt im Hackerkeller. Deutscher Vize-Straßenmeister wird Helmut Dähne. Toni Fischhaber zum dritten Mal Europa-Bergmeister. Laszlo Peres punktbestener ACM-Geländefahrer.

1975 Toni Miller wird Vizepräsident. Club-Geschäftsstelle wird in die Senserstraße verlegt. Flug nach Istanbul. Ausfahrt nach Kärnten. Motorradlerball in Ismaning und Kellerparty bei Uli Wagner. Burgfest und Geländefahrerlehrgang in Riedenburg. Eddy Hau gewinnt in der „Zündapp“-Nationalmannschaft FIM-Gold und die Welt-Trophy bei den Internationalen Six-Days auf der Isle of Man. Er wird Deutscher Meister und Vize-Europameister bis 125 ccm und Dritter in der

Deutschen Moto-Cross-Meisterschaft. Dieter Schmid erringt Vize-Europa-Bergmeisterschaft. Kurt Distler wird Deutscher Gelände-Vizemeister über 500 ccm. Laszlo Peres gewinnt 13 Goldmedaillen und erringt den vierten Platz in der Deutschen Meisterschaft. Hans Üblacker fährt neun Goldmedaillen ein. Dolomiten-Rallye im Defereggental mit 80 Startern. Erstmals ACM-Theatertruppe bei der Nikolausfeier. 200 Gäste bei der Jahresschlussfeier im Bayerischen Hof.

1976 Ausfahrt zum Daimler-Benz-Museum. Clublokal wird der „Wienerwald“ in der Elsenheimerstraße. Das 9. Sudelfeld-Bergrennen wird nur für Motorräder durchgeführt. 120 Starter, Streckenrekord für Helmut Dähne. Hans Huber wird durch ein von der Strecke abkommendes Gespann schwer verletzt. Wegen Zeitungsstreik und Muttertag wiederum zu wenig Zuschauer. Veranstalterisiko in Zukunft nicht mehr tragbar. Tourenfahrt ins Elsass und Flug nach Gran Canaria. 1. ACM-Motorrad-Geländefahrt in Riedenburg, 130 Starter, 70 Funktionäre. Voller Erfolg für Fahrleiter Rettschlag. Die Deutsche Nationalmannschaft verteidigt mit Eddy Hau und Teamchef Messner



v li.
Elisabeth
Mann,
Renate und
Wiggerl Kraus,
Katharina
Weiss,
Erich Messner



in Österreich den Mannschafts-Weltmeistertitel erfolgreich. Goldmedaille für Laszlo Peres. Eddy Hau außerdem Deutscher Moto-Cross-Meister. Helmut Dähne wird Deutscher Straßen-Zuverlässigkeitsmeister. 10. ACM -Dolomiten-Rallye mit Rekord von 124 Nennungen. 103 Goldmedaillen und erste Plätze für ACM-Sportler, darunter vor allem Hau, Peres, Dähne, Feicht, Üblacker, Habrich, O. K. Klemenz, Kurt Hild, Toni Fischhaber und Reinhold Gruber.

1977 ACM-Faschingsball im Lindengarten. Frühjahrs-Gaudi-Rallye „Viechereien“. „Trimm-Grill“-Gartenfest mit Sportwettkampf. Erstmals Fahrerlehrgang und Clubpokalfahrt am Salzburgring. Ausfahrten nach Ungarn und Würzburg. 11. ACM-Dolomiten-Rallye im Defereggental. Sechszwanzigprozentiger Mitgliederzuwachs im ACM, insgesamt 405 Mitglieder. Eddy Hau Deutscher Geländemeister und Vize-Europameister in der Klasse 175 ccm, zweitbesten Fahrer von 313 Startern bei der Internationalen 6-Tage-Fahrt. Helmut Dähne

Deutscher Rundstrecken-Zuverlässigkeitsmeister über 500 ccm. 17 Goldmedaillen im Gelände für Laszlo Peres. Günther Korb vierter im OMK-Geländepokal. Insgesamt 98 Goldmedaillen und erste Plätze für ACM-Fahrer. Toni Fischhaber gewinnt Europa-Bergtrophäe Gruppe 1. Ausstellung „75 Jahre ACM“, Jubiläums-Festabend, Nikolausfeier.

1978 Skimeisterschaft in Hinterthiersee. Nach 8 Jahren erscheint ein neues Mitgliederverzeichnis. Das Ehrenmitglied Hans Stuck verstarb im Alter von 78 Jahren. Samstag-Nachmittag-Ausfahrt nach Maisach zur Brauereibesichtigung. Faschingsball im Lindengarten. Londonflug zur Motorcycle-Sporting und Racing-Show, 3. ACM-Frühjahrs-Gaudirallye „Viechereien“, große viertägige Frühjahrsausfahrt nach Einsiedeln (Schweiz), ACM-Hauptversammlung. Uli Wagner wird wieder Präsident, Jupp Rettschlag wird Sportleiter. Zweiter Dia- und Filmabend mit Dias einer Sahara-Durchquerung des Clubfreundes Kiechle.



10. Clubmeisterschaft in Riedenburg 1973, Abb. ACM Funktionäre



Shell Advance gratuliert dem ACM München zum 100-jährigen Bestehen.



Shell Advance Motorradöl.

Eine komplette Reihe von Motorenölen, Spezial- und Pflegeprodukten fürs Motorrad. Vom Ducati Superbike-Weltmeisterteam 2001 erfolgreich eingesetzt. Daher in der Saison 2003 wieder für das Team am Start. Und welche Reihe wählen Sie?





Start und Ziel bei der Geländefahrt in Riedenburg 1973

Helmut Dähne gewinnt die 1000 km von Hockenheim. Toni Amberg veranstaltet zum zweiten Mal ein Burgfest auf der Rosenberg in Riedenburg – mit Schlossgeist! Vortragsabend über Unfallforschung von Prof. Max Danner. Fuchsjagd in Riedenburg. Gemeinsamer Wiesbesuch. Clubpokal am Salzburgring. Hans Meier gewinnt zum 4. mal die Beifahrerwertung bei der Dolomitenrallye. 2. ACM-Geländefahrt in Riedenburg und die große ACM-75-Jahrfeier im BMW Direktionskasino.

1979 Faschingsball „Autler-Kirta“ in der Olympiahalle. Filmabend über ein „Amphibienmotorrad“. ACM-Ski-meisterschaft in Kirchberg. ACM-Hauptversammlung, Vizepräsident wird Toni Miller, Schatzmeister Kurt Hild, Tourenleiter H.D. Werner. Samstag-Nachmittagsausfahrt nach Isen mit erstem Schießen um den ACM-Schützenkönig. Geländefahrerlehrgang in Riedenburg. 4. ACM-Frühjahrs-Gaudirallye. Vier-Tage-Busausfahrt nach Brüssel. Filmabend „Durch Urwald und Wüstensand“ von Rüdiger Gutsche. Sommernachtsfest bei den Houzers. Radl-Rallye im Isartal.

1980 ACM-Ski-meisterschaft wieder in Kirchberg/Tirol. Autler-Kirta (Faschingsball) wieder in der Olympiahalle. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Es wurden gewählt: Uli Wagner zum Präsidenten, Toni Miller zum

Vize, Bernd Botschen zum Sportleiter, Kurt Hild zum Schatzmeister u. A.. Erstes ACM-Biathlon, Gaudirallye und Kleinkaliberschießen in Isen, Bierzeltabend mit Damen auf dem Frühlingsfest Theresienwiese. Große Vier-Tage-Ausfahrt ins Mühlviertel, Standort Freistadt. 2. ACM-Radl-Rallye ins Isartal. Eddy Hau wird auf Zündapp Europa-Geländemeister. Gemeinsamer Oktoberfestbesuch. Geländefahrt in Riedenburg. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring.

1981 ACM-Faschingsball „Autler-Kirta“ dieses Jahr im Hofbräuhausfestsaal. Skimeisterschaft in Kirchberg/Tirol. Filmabend. Klaus Houzer durchquerte die Sahara allein mit einem Fiat. Ausflug zur Londoner Motorschau als „one man show“. Lux fuhr alleine, aber mit seiner Familie. 2. ACM-Filmabend: Rüdiger Gutsche bringt einen Streifen über „Durch die Sahara mit dem Motorrad“. Große Clubausfahrt ins Fichtelgebirge. Zum dritten Mal „Schießen in Isen“. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Es blieb alles beim Alten. Lediglich Kurt Hild trat als Schatzmeister zurück und wurde durch H. D. Werner ersetzt. Zusammen mit BMW veranstaltet der ACM eine Bildersuchfahrt zugunsten von Aktion Sorgenkind. ACM-Radlralleye im Isartal. Während der Wieszeit finden zwei Clubaben-

de im Armbrustschützenzelt in einer reservierten Boxe statt. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring.

1982 Faschingsball „Autler-Kirta“ im Hofbräuhaus. ACM-Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Alles blieb beim Alten. Gemeinsamer Theaterbesuch „Faust in Schliersee“ in der Max-Emanuel-Brauerei. Dia-Vortrag „Mit dem Motorrad durch den Vorderen Orient“ von Hermann Lux. Schießen in Isen. zum vierten Mal. Große Clubausfahrt an den Bodensee. Hans Bartl organisiert einen nostalgischen Filmabend. Eddy Hau heiratet Gabi Nachtmann, zwei Motorradsport-Familien glücklich vereint. Gemeinsamer Wiesnbesuch. Clubpokal auf dem Salzburgring. Dolomitenralley in St. Kassian. Eddy Hau wird ADAC-Motorsportler des Jahres. Jahresschlussfeier im Holiday Inn. ACM-Nikolausfeier im Zunfthaus.

1983 Sportler-Fitness-Training. Faschingsball im Zunfthaus. Gemeinsames Fischessen am Aschermittwoch. ACM-Skimeisterschaft am Luttensee. Film- und Dia-Abend. Ferdinand Littich zeigt Dias „Mit dem Motor-

rad durch die USA“ und H.D. Werner einen Film von der Clubausfahrt 1982 an den Bodensee. Zum fünften Mal Schießen in Isen. ACM Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Alle Vorstandsmitglieder werden in ihrem Ämtern bestätigt. Radl-Rallye im Münchner Osten. Große Clubausfahrt ins Hohenloher Land. Der ACM veranstaltet nach langer Pause wieder ein „richtiges“ Rennen, den ADAC Bayernpreis auf dem Salzburgring. Lauf zur Deutschen Meisterschaft und zur Österreichischen Staatsmeisterschaft. Autofahrertraining in Unterhaching, auf dem Verkehrsübungsplatz der Fahrschule Schamböck. Zwei Clubabende auf der Wiesn im Armbrustschützenzelt, Boxe „L“, wie gehabt. Clubpokal auf dem Salzburgring. Gaudirallye der Koron-Parfümerie. Dolomitenralley in St. Jakob. Jahresschlussfeier im Hotel Holiday Inn. Dia-Vortrag von Christoph del Bondio „Mit dem Motorrad vom Äquator nach Feuerland“.

1984 ACM-Faschingsball im Hofbräukeller am Wienerplatz. Skimeisterschaft am Luttensee bei Mittenwald..

Sechstage-
fahrt in Zelt-
weg 1976,
Das Siegrei-
che Zündapp
Dreamteam
v. li.
Weber
Witthöft
E. Mann
Wolfgruber
Neumann
Grisse
Hau
E. Messner





2. ADAC Flugplatzrennen Erding 1979, Willy Leiseder



Wallbergrennen 1979, im Auto Sepp Greger, Rennsekretär Mathias Mitterreiter



70. Geburtstag von Schorsch Meier 1980, v. li. von Falkenhausen, Schleicher, Pöhlein, Seltam, Kraus, unbekannt, Steinberger, Mitterreiter, Greger

„Alles, was Recht ist“ lautete das Motto eines Vortrages von Herrn Richter Bomba zu rechtlichen Fragen von Motorsport-Veranstaltungen. Gesamtsieg des Clubkameraden Christian Geistdörfer als Co bei der Rallye Monte Carlo zusammen mit seinem Fahrer Walter Röhrli. Große Geburtstagsfeier zum 50. unseres Präsidenten Uli Wagner. Anwesend waren u.a. Bürgermeister Zehetmeier, ADAC-Gesamtpräsident Franz Stadler, Otto Sensburg, ACM-Chor und vielen anderen. Hauptversammlung mit einer Satzungsänderung. Es wurde festgestellt, daß die bestehende Satzung von 1950 nicht im Registergericht eingetragen und somit ungültig war. Präsidium wiedergewählt. Der Club genießt wieder Kultur: Theaterabend in der Volksbühne Straßlach mit dem Stück „Das Herz in der Lederhose“. Große Clubausfahrt nach Niederbayern, Standort Birnbach. ACM-Squash-Turnier „Ist Sport Mord“.

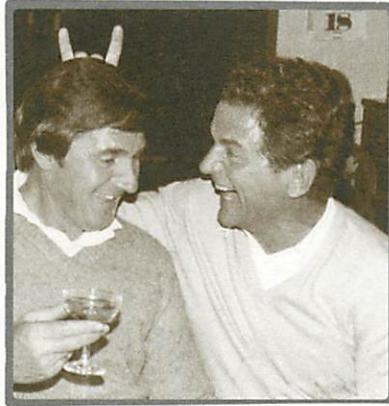
Rennfilmabend, organisiert von Hans Pesl. Alle Jahre wieder: Schießen in Isen und Konditionstraining mit Sportlehrer Heinz Egerland. ACM Radl-Rallye im Isartal. 2. Großer Bayernpreis auf dem Salzburgring, wieder mit Internationaler Beteiligung. ACM/ADAC-Sicherheitstraining auf dem Verkehrsübungsplatz in Augsburg. Clubpokal auf dem Salzburgring. Zweite Auflage der Koron-Gaudirallye. Wieder zwei Clubabende im Armbrustschützenzelt auf der Wiesn. Dolomitenrallye, diesmal mit Hauptquartier in Riva/Gardasee. Jahresabschlussfeier im Hotel Holiday Inn.

1985 Zweites ACM-Squash-Turnier. ACM-Skimeisterschaft in Kirchberg. Ausflug und Fahrt zum Motorradfahren in Teneriffa unter Fahrleiter H.H. Dilthey. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Uli Wagner bleibt Präsident mit seiner bewährten Mannschaft. Faschingsball „Beim Pongratz“. Ferdinand Bauer hat



die ACM-Echo-Redaktion von unserem Echoschreiber H. P Haberl übernommen. Zum siebten Mal Schießen in Isen. 3. ACM/ADAC-Bayernpreis auf dem Salzburgring. 6. ACM-Radl-Rallye. Erstmals ACM-Slalom auf dem Parkplatz der Südbremse. ACM-Clubpokal auf dem Salzburgring. Dolomiten-Rallye für Motorräder, diesmal in Bormio. Gemeinsamer Oktoberfestabend im Armbrustschützenzelt. Jahresschlussfeier wieder im Holiday Inn. Uli

Wagner kündigt seinen Rücktritt als ACM-Präsident an. **1986** ACM Skimeisterschaft in Hammer. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen: Neuer Club-Präsident wurde Kurt Distler. Alle anderen Posten bleiben unverändert besetzt. Der ACM zieht wieder in den Löwenbräukeller um. Bereits am ersten Clubabend gibt es einen interessanten Diavortrag von Eddy Hau über „Paris-Dakar“. Stadion-Motocross im Riemer Reitstadion. 2.ACM-Autoslalom auf dem Gelände der Knorrbremse. Ein Wiesn-Mittwoch im Armbrustschützen-



li. Hans Pesl, re. Hans Sick

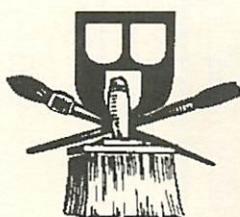
und erzählt Insider-Stories. Fahrerlehrgang und Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring. Louis Schneider gewinnt zum 6 mal die Dolomitenrallye und wechselt ab 1988 in das Organisationsteam. 2. ACM Stadion-Motocross muss aus finanziellen Gründen abgesagt werden. ACM Radl-Rallye. Motorrad-Orientierungsfahrt unseres Clubkameraden H. H. Dilthey. 3. ACM-Autoslalom auf dem Parkplatz der Knorrbremse. Jahresschlussfeier im Forsthaus Wörnbrunn. Nikolausfeier diesmal in Garching. Der Saal im Zunfthaus wurde zu klein.

zelt. Clubpokal auf dem Salzburgring. Jahresschlussfeier im Forsthaus Wörnbrunn. Nikolausfeier im Zunfthaus.

1987 Skimeisterschaft in Hammer. Tore werden von Ski-As Sepp Ferstl gesteckt. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Nostalgie- Dia- und Filmabend mit Bildern der 20iger und 30iger Jahre. Quasimodo Frühjahrs-Gaudirallye. Zum achten Mal Schießen in Isen. Formel-1-Fahrer Christian Danner kommt zum Clubabend



Kaufbeuren Formel II 1984, Nr. 4 Manfred Anspann



Seit 1995

Alexandra GÜNTHER Malermeisterin

Innungsfachbetrieb

Mit vereinten Kräften und Elan übernimmt
Malermeisterin mit Team

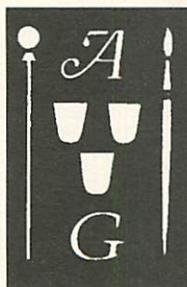
- Malern
- Tapezieren
- Profilleisten (Stuck)
- Lackieren
- Fassaden streichen
- Böden verlegen
- Laminat
- Teppich & PVC
- Parkett schleifen und versiegeln

Tel.: 089/14 13 276

Fax.: 089/14 11 497

Handy.: 0172/56 54 165

Die Motorrad fahrenden Malermeister



Alexander GERLACH Malermeister

Fachgeschäft für Anstrich und Lackierungen

Innungsfachbetrieb

Seit 1932 im Familienbesitz

85540 Haar

Untere Parkstraße 16a

Tel.: 089/46 05 55 5

Fax.: 089/46 08 92 04

- Fassadenanstriche
- Holzschutzlasuren
- Edelputze
- Lackierungen
- Tapezierarbeiten / Mustertapete
- Glasfasertapeten
- Farbgestaltung
- Stuckleisten verkleben

**Ausführungen sämtlicher Malerarbeiten
Innen und Außen**



Siegerfoto vom Schießen in Isen 1983

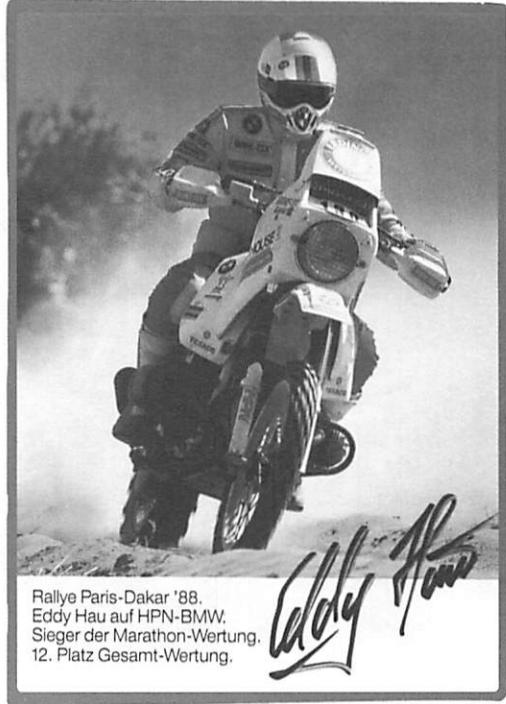


Wallbergrennen 1984, Otto Sensburg beim Fachsimpeln mit Ministerpräsident Franz Josef Strauß

1988 Skimeisterschaft in Hammer. Eddy Hau wird Sieger der Marathonwertung bei der Rallye „Paris-Dakar“: ACM-Hauptversammlung. Edi Kurzwart wird Schatzmeister, H. H. Dilthey Sportleiter und Frau Hötzl neue Clubsekretärin. Ausflug nach London mit Toni Amberg. Quasimodo-Gaudirallye. Dia-Abend über „Paris-Dakar“ von und mit Helmut Pohl. Radl-Rallye im Isartal. Schießen in Isen. Große Clubausfahrt in die Wachau. Oberbayern-Rallye für Motorräder von H. H. Dilthey. Stadion-Motocross im Reitstadion Riem. Clubmeisterschaft mit Fahrerlehrgang auf dem Salzburgring. Jahresschlussfeier im Bennisaal des Löwenbräukeller. Nikolausfeier beim Neuwirt in Garching.

1989 Faschingsball in der Kantine des Wasserwirtschaftsamtes. Skimeisterschaft in Söll. Hauptversammlung. Neuer Schriftführer wird Hubert Ibscher. Quasimodo-Gaudirallye. 10. Schießen in Isen. Clubabend mit Sonnwendfeier in Hinterbrühl. Oberbayern-Rallye, wieder mit H. H. Dilthey. Stadion-Motocross in Riem. Dolomitentreffen statt Rallye in St. Kassian. Clubpokal auf dem Salzburgring. Max Klankermeier erzählt in Wort und Bild von vergangenen Zeiten. Jahresschlussfeier über den Dächern von München im 14. Stock des Park-Hilton. ACM Nikolausfeier im Leiberheim.

1990 Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Neuer Sportleiter wird Alex Mayer, neue Tourenleiterin Juliane Hummelt. Busausfahrt nach Riedenburg mit Besuch der Greifvogelwarte auf der Rosenburg und Schloss Prunn. Clubabend mit Sonnwendfeier in Hinterbrühl. ACM-GoKart-Sausen in Garching. Dia-Abend mit Christoph del Bondio über eine Motorradtour durch Peru, abseits der Teerstraßen. Clubkamerad Sick wird 60 und lädt alle ACMler zu seiner Geburtstagsparty ein, Essen, Trinken und eine Fünf-Mann-Band inklusive. Hans Koch tuts ihm zu seinem 60. gleich, nur ohne Musik. Große Clubausfahrt nach Niederösterreich und Wien, allerdings wieder mit dem Bus. Clubpokal auf dem Salzburgring. Gemeinsamer Wiesenbesuch am Mittwoch statt eines Clubabends. Uli Wagner wird Vizepräsident des ADAC, Gau Südbayern. Jahresschlussfeier wieder im Park-Hilton.



Rallye Paris-Dakar '88.
Eddy Hau auf HPN-BMW,
Sieger der Marathon-Wertung,
12. Platz Gesamt-Wertung.

Rallye Paris-Dakar 1988, Eddy Hau auf HPN-BMW, Sieger der Marathon-Wertung, 12. Platz Gesamt-Wertung

1991 ACM Hauptversammlung und Vorstandswahlen, es blieb alles beim Alten. Frühjahrsausfahrt mit Bus nach Schwaz und Besuch im Silberbergwerk. 2. ACM GoKart-Sausen in Garching. Quasimodo Gaudi-Rallye, nach Verschiebung erst im Herbst, da im Frühjahr nur 11 Nennungen eingegangen waren. ACM Oldtimer-Treffen in Bayrischzell. Gratis-GoKart-Fahren für die Münchner Waisenkinder inklusive Brotzeit und diversen Werbegeschenken von unseren befreundeten Firmen. Karl Ibscher lädt die Clubmitglieder am Clubabend zu einer zünftigen Brotzeit zu seinem 75.. Geburtstag ein. Anwesend auch etliche alte Mitstreiter vom „Kare“. Clubpokal auf dem Salzburgring. Wiesen-Clubabend in der Ochsenbraterei. Nikolausfeier im Leiberheim. Dolomitenrallye in Limone del Garda.



**Stadioncross
1988, Startauf-
stellung**

1992 Skimeisterschaft in Kirchberg. ACM-Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Alle Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt. Faschingsball im Michaeligarten. 13. Schießen in Isen. Radlausfahrt mit Geländeprüfung in Zorneding. 2. GoKart-Fahren mit unseren Waisenkindern. Motorradausfahrt mit Christoph del Bondio. Bus-Clubausfahrt ins EFA-Automuseum nach Waging und an den Chiemsee. Große Clubausfahrt nach Aschaffenburg. Quasimodo-Gaudirallye. GoKart-Clubmeisterschaft auf der Bahn in Garching. Jahresschlussfeier im Hotel Park Hilton.

1993 Skimeisterschaft in Kirchberg wurde wegen nur 11 Nennungen abgesagt. ACM-Hauptversammlung mit Neuwahlen. Neuer Präsident wurde Ferdinand Bauer, neuer Echo-Schreiber Thomas Ostermeier. Ganz langsam kommen einzelne weibliche Clubmitglieder auch in den Clubabend. Quasimodo-Gaudirallye. Radl-Rallye in Grünwald. 4. ACM GoKart-Sausen in Garching. 2. GoKart-Einladung für unsere Waisenkinder.

Ausfahrt nach Schrobenhausen zum Spargelessen. ACM-Fuchsjagd über mehrere Alpenpässe von Christa Houzer. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring. Dolomiten-Rallye für Motorräder. Jahresschlussfeier im Hotel Park-Hilton. 21.

1994 Diskussionsabend über Verkehrssicherheit und zukünftige Ziele des ACM. Skimeisterschaft in Kirchberg. Quasimodo-Gaudirallye. ACM-Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Georg Nerbl wird neuer Tourenleiter und organisiert die ACM Clubausfahrt nach Münsterschwarzach. 15. Schießen in Isen. Dia-Abend mit Del Bondio über die Rallye „De los Pyrenäos“. Radl-Rallye in Unterföhring. GoKart-Sausen in Garching. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring. Jahresschlussfeier im Hotel Park-Hilton. Nikolausfeier im Leiberheim.

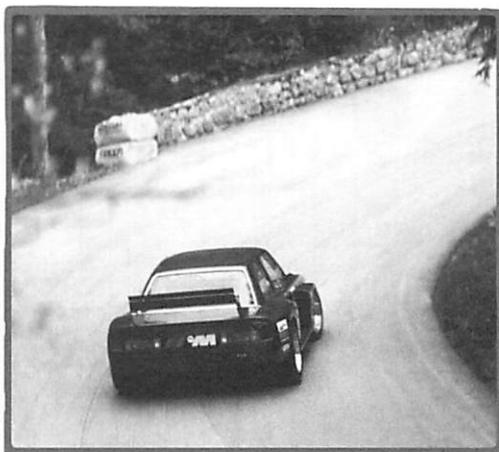
1995 Skimeisterschaft in Kirchberg. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen, alle Posten wurden wiedergewählt. Faschingsball beim Feicht. Eine Werkstatt wurde ausgeräumt und zum Ballsaal umfunktioniert.

Schießen in Isen. Gemeinsames Spargelessen in Sulzbach. Radl-Rallye in Siegertsbrunn. Große Clubausfahrt nach Freiberg/Sachsen an die Silberstraße. Quasimodo-Gaudirallye. Gemeinsamer Wiesabend in der Bräurosl, Boxe 6. Clubmeisterschaft am Salzburgring. Jahresschlussfeier im Forsthaus Wörnbrunn.

1996 Skimeisterschaft in Kirchberg. Dia-Abend mit Max Hollerith „In 48 Tagen um die Welt“. ACM-Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Neuer Schatzmeister wird Hans Koch. GoKart-Sausen in Garching. Quasimodo-Gaudirallye. Bericht von Rico Gutschmiedl über seinen einjährigen Aufenthalt im Jemen. Schießen in Isen. Radl-Rallye in Planegg. Große Clubausfahrt ins Hohenloher Land und ins Automuseum Sinsheim. Dolomiten-Rallye in Lienz. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring. Jahresschlussfeier im Forsthaus Wörnbrunn. Nikolausfeier in der „Münchner Haupt“ (Schützengesellschaft).

1997 Skimeisterschaft in Kirchberg. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Neuer Schatzmeister wird Manfred Fink, neuer Präsident Hans Koch. Schießen in Isen. Radl-Rallye in Haar. Diaabend mit Max Hollerith „Die Vulkane Italiens“. Dia-Abend mit Rico Gutschmiedl „Jemen in Bild und Ton“. Große Clubausfahrt an den Bodensee. Dia-Abend mit Georg Münch „Geländewagen-Trial“. Infoabend mit Uli Wagner „Verkehr in London „ und „Rallye Bavaria Historic“. Dolomiten-Rallye beim Iseosee. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring. Jahresschlussfeier im Taxisgarten. Nikolausfeier in der Münchner „Haupt“.

1998 Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Alle Vorstände wurden wiedergewählt. Dia-Abend mit Max Hollerith „Durch den Südwesten der USA“. Nostalgie-Filmabend mit Filmen verstorbener Clubkameraden. Radlallye in Lohhof. Schießen in Isen. Clubausfahrt in den Odenwald mit Besichtigung des Metzeler-Motorradreifen-Werkes. Gartenfest beim „Metzger-Rudl“ und Besichtigung seiner umfangreichen Oldtimer-sammlung. Sicherheitstraining auf der neueröffneten Verkehrssicherheitsanlage des ADAC in Augsburg. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring.



Wallbergrennen 1988, BMW Alpina 320, Fahrer Kurt Distler, in der Gruppe über 2000 ccm

Dolomitentreffen in St.Kassian, dieses Jahr leider keine Dolomiten-Rallye. Jahresschlussfeier im Taxisgarten.

1999 Skimeisterschaft in Fulpmes/Stubaital. Bei der Hauptversammlung wurden alle Vorstände wiedergewählt. Dia-Abend mit Max Hollerith „Fluß der Erlösung“ über seine Indien-Reise. GoKart-Sausen in der



Stadion MotoCross Riem 1988



Siegerehrung Jahresschlußfeier 1993 im Park Hilton

Halle in Kranzberg. Quasimodo-Gaudirallye. Sicherheitstraining für Autos und Motorräder im ADAC-Trainings-Center in Augsburg. Schießen in Isen. Große Clubausfahrt in den Spreewald mit Besichtigung des BMW-Motorradwerkes in Berlin. Radl-Rallye in Deisenhofen. Pässe-Hopping zur ADAC-Edelweißtropy mit Rüdiger Gutsche. Clubpokal auf dem Salzburgring. Dolomiten-Rallye in Kassian. Jahresschlussfeier im Taxisgarten. Große Europameisterschafts-Feier bei den Ilmbergers. Bei der ADAC Edelweiß-Trophäe besetzten ACMLer die Plätze 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 und 12!

2000 Video-Abend mit Alois Rausch „Wildunfälle mit dem Motorrad“. Dia-Abend mit Max Hollerith „Sterne der Ägäis“. Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Alle Vorstände wurden in ihrem Amt bestätigt. Schießen in Isen. Pässe-Hopping mit Rüdiger Gutsche. Große Clubausfahrt in den südlichen Schwarzwald. Große Club-Geburtstagsfeier: Der Präsident wird 70! Quasimodo-Gaudi-Rallye. ACM-GoKart-Rennen "Find the best" im Kartpalast, Hansasträße. 1. ACM Oldtimer-Kirta beim Feicht. Julius Ilmberger wieder Europameister der Klasse „Sound of Thunder“. Bei der Edelweißtropy stellen die ACMLer die Sieger auf den

Plätzen 1 – 7. Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring. Dolomitentreffen im Apennin.

2001 Dia-Abend mit Max Hollerith „Wein und Lavendel“, Bilder aus der Provence. Hauptversammlung und Vorstandswahlen. Neuer Sportleiter Tschuli Wagenführer, neuer Schriftführer Wolfgang Vogel. Quasimodo-Gaudirallye. ACM-GoKart-Rennen "Find the best" im Kartpalast, Hansastr. Schießen in Isen. Tagesausfahrt nach Offenhausen bei Nürnberg und Besichtigung einer privaten Oldtimersammlung. Große Clubausfahrt in den Bayerischen Wald. Radl-Rallye bei Lochhausen. Pässe-Hopping mit Rüdiger Gutsche. Besuch der Flugschau der EADS in Manching. Clubmeisterschaft erstmals 2 Tage auf dem Salzburgring. 2. Oldtimer-Kirta beim Feicht. Dolomiten-Rallye bei Parma im Apennin, Alex Mayer siegt zum 4 mal! Vortrag von Dieselpapst Dietmar Domröse über Tuning von Dieselmotoren.

2002 Hauptversammlung mit Vorstandswahlen. Neu erstmals 2 Frauen im Beirat, für Veranstaltungen und Ehrungen Ulrike Feicht, „Echoschreiberin“ wird Cornelia Sauer. Für den Bereich Oldtimer wird Gerhard Brehm in den Beirat gewählt. Neuer Clubkönig wird Ferdinand Littich sen. Nach alter Tradition wird der



Audi



**Was Piloten fliegen,
wenn sie fahren.**

Der Audi RS 6.

Von 0 auf 100 in 4,7 Sekunden. V8-Zylinder-Biturbo. 4,2 l Hubraum. 331 kW (450 PS). Maximales Drehmoment: 560 Nm. Außergewöhnliche Fahrdynamik durch quattro® und Dynamic Ride Control. Nähere Informationen zum Audi RS 6 der quattro GmbH erhalten Sie direkt bei uns. Oder Sie vereinbaren einfach gleich eine Probefahrt. Wir freuen uns auf Sie.

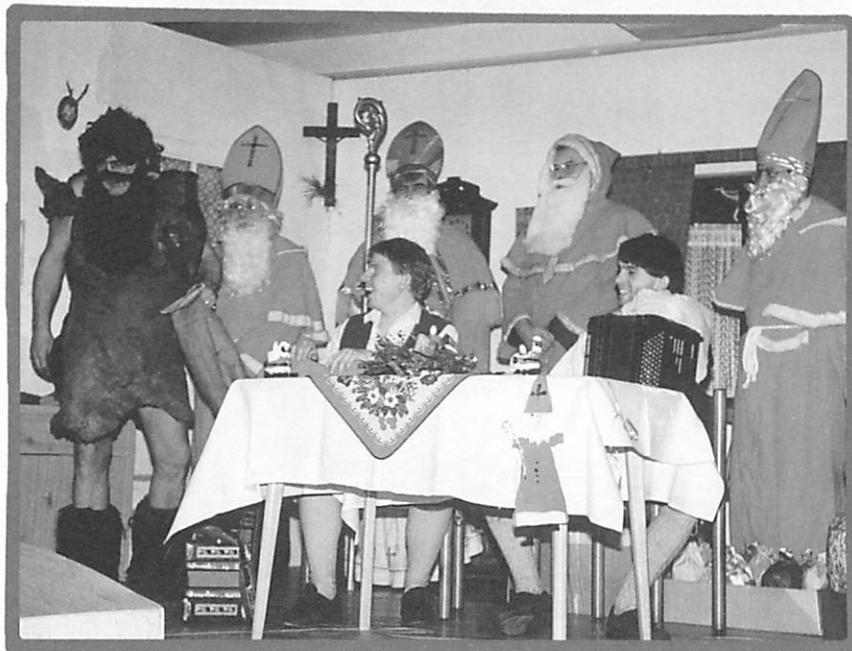
autohaus
FEICHT

Münchener Straße 39, 85540 Haar
Tel.: 0 89 / 45 30 37-0, Fax: 0 89 / 45 30 37 55
www.feicht.de, info@feicht.de

Außerhalb der gesetzlichen Öffnungszeiten keine Beratung, kein Verkauf und keine Probefahrt.

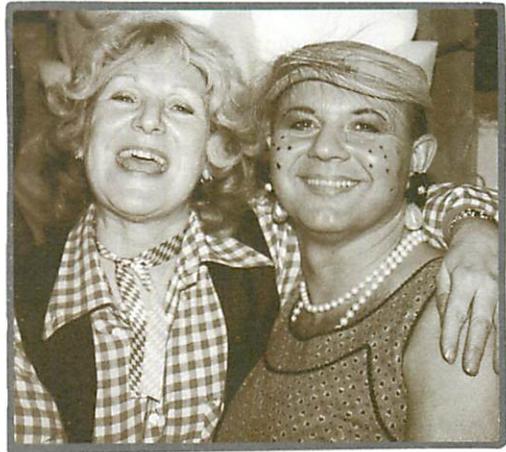


Nikolausfeier
1992,
H. D. Werner
erzählt die all-
jährliche
Weihnachtsge-
schichte,
dahinter der
ACM Chor



Nikolausfeier
1992,
Krampus und
das ACM Niko-
lausaufgebot,
inklusive
Begleitmusi

Clubkönig mit einem Spanferkelessen, spendiert von Kurt Distler, in seinem neuen Amt gefeiert. Quasimodo-Gaudirallye fand dieses Jahr wegen Mangel an Beteiligung nicht statt. Toni Miller stirbt im Alter von 84 Jahren, Erich Lorz mit 73 Jahren. Hoher Besuch im ACM: Motorenpapst Paul Rosche von BMW erzählt vom Werdegang des Motorsports bei BMW von 1957 bis heute. Karl Jungmayer wird 80 Jahre. Es finden 3 erfolgreiche Oldtimerausfahrten statt. Radlwandern südlich von München mit gemütlicher Brotzeit, organisiert von der Familie Littich. Große Clubausfahrt in den Harz, der Einfall bayrischer Ritter samt Gefolge in die alte Kaiserstadt Goslar. ACM Clubpokal 2002 auf dem Salzburgring, diesmal nur am Sonntag, Teilgenommen haben 40 Autofahrer/in und 54 Motorradfahrer/in, erstmals mit Slalomwettbewerb. 29. Dolomitenralley in Castelvecchio di Pascoli, nördlich von Lucca, Italien. Georg Münch startet sehr erfolgreich bei 14 Historischen Rallyes. Martin Kratzer wird Gesamtsieger des Classic Bears German Cup. Julius Ilmberger jun. gewinnt den Alpe Adria Cup 2002 in der Classic open, sein Vater wird Vize! Thomas Jäger, 4 Erfolge in der



**Faschingsball bei Feichs 1995,
Trudi Pesl, Frank Hofweber**

DTM 2002. Kurt Distler fährt mit dem AV-Pharma-Porsche und seinem neu aufgebauten BMW M3 V8 beim Divinol-Cup mit. 30. Nikolausfeier findet mit neuen Rekordbesucherzahlen (ca. 230) statt.

**Faschingsball
bei Feichs
1995,
v. li.
Louis
Schneider,
Peter Haberl,
Bernd
Botschen**





2003 Das Jahr beginnt mit der Jahresmitgliederversammlung. Die wichtigsten Punkte: Jahresbericht 2002, Vorstandswahlen, Haushaltsvorschlag für 2003. Die Festschrift wird fertig gestellt und verbreitet. ACM Ausflug zum Audi Museum Ingolstadt mit Sonderausstellung NSU Rennmotorräder. Zum Jubiläumsjahr findet zusammen mit dem Truderinger Burschenverein die „Autler Kirta“ im Gasthof Obermaier statt. Am 26. März findet der Diavortrag „Städte der Weltgeschichte“ von Max Hollerith statt. Das Demonstrationsfahren „ACM Bavariaring“ findet am 11. Mai 2003 unterhalb der Bavaria auf der Theresienwiese statt. Auf einem ca. 8 - 15 m breiten, asphaltierten Rundkurs werden historische Rennmotorräder und Rennautos zum 100-jährigen Jubiläum des ACM präsentiert. Bei der Schützenmeisterschaft in Isen wird der Schützenkönig und die Schützenliesel ermittelt. Für Brotzeit und Getränke wird Dank unseren Schützenfreunden aus Isen, ausreichend gesorgt sein. Die 10. Schorschgesteuerte ACM Clubausfahrt geht in die Eifel. Diverse Oldtimeraus-



**Jahresschlussfeier 2002,
v. li. Angie Ilmberger, Regine Fink**

fahrten sind geplant. Im September Club Pokal am Salzburgring. Jahresabschlussgala zum 100-jährigen Jubiläum mit großem Empfang und Ehrengästen.



**Clubpokal am
Salzburgring
2002, Fahrer-
briefing**

1. Oldtimer
Kirta 2000,
Bernd
Schacherl
mit Hund,
Alex Mayer
auf BMW



Die Abräumer
der Edelweiß
Trophy 2000,
vorne v. li.
Karl Heinz und
Josefine
Biedermann,
Renate
Breiholz,
Ulrike Feicht,
hinten v. li.
Gabriele
Vogel, Robert
Feicht



Portraits

Die folgenden Seiten sind allen Personen gewidmet, die in den letzten hundert Jahren und in Zukunft sich dem Motorsport verschrieben haben. Stellvertretend für viele haben wir einige portraitiert um zu zeigen was sie alle verbindet: Die Leidenschaft zum Motorsport, Kameradschaft, Idealismus und Engagement. Nur durch diese Eigenschaften war und ist es möglich, Motorsportveranstaltungen durchzuführen. Ob nun als aktiver Teilnehmer oder im Hintergrund tätiger Funktionär alle müssen ihren Beitrag leisten um unvergessene Momente erleben zu können. In diesem Zusammenhang seien auch die jeweiligen Lebenspartner nicht vergessen, die durch Verständnis und Unterstützung, erst so manchem dies ermöglichten.





Manfred Anspann

Puch, kaufte dann in England Einzelteile, um in Eigenarbeit ein eigenes konkurrenzfähiges Auto zu bauen. Mit den verschiedensten Motoren von BMW, NSU, Martin und Cosworth errang er 1979 die ersten

Er ist ein Prototyp des Privatfahrers, der aus Begeisterung für den Rennsport seine ganze Freizeit, unendlich viel Arbeit und nicht zu vergessen auch sein Kapital für diesen Sport opfert. Und dies, seit etwa 40 Jahren. Er begann mit Berg- und Rundstreckenrennen auf einer Steyr-

Erfolge. In der Europa-Bergmeisterschaft belegte er einen dritten und einen vierten Platz. Zu Beginn der achtziger Jahre war er dann mit seinem Maurer-Formel 2 bei Bergrennen und Rundstreckenrennen erfolgreich. Schließlich gewann er mit einem Interserienfahrzeug den dritten Platz seiner Division und den vierten im Gesamtklassement. Mitte der achtziger Jahre verlegte er sich auf den Tourenwagensport und errang 1984 beim 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring den dritten Platz. Ein Jahr später den zweiten und 1987 beim Langstreckenpokal Gruppe II den ersten Platz. 1991 gelang ihm noch ein zweiter Platz bei dem 24-Stundenrennen. Seitdem ist er regelmäßig bei den Rennen des Veedol-Langstrecken-Pokal unterwegs. 2000 wurde er auf dem Cup-Auto von Dieter Steinlein Vize-Europameister. 2001 wurde das Team Steinlein / Anspann Europameister in der Tourenwagenserie I.S.C.S. Klasse Roadster V.

Für seine herausragenden Leistungen erhielt er vom ADAC das Sportabzeichen in Gold mit Brillanten.





Hans Bartl

Am 24.3.1929 wurde ihm die Abenteuerlust in die Wiege gelegt. Mit vier Jahren machte er seinen ersten Flugversuch und zwar in Form eines Fenstersturzes aus dem zweiten Stock. Er erlitt erhebliche Verletzungen. Dabei wollte er doch eigentlich nur das Herunterfallen seines kleineren Bruders verhindern. Als junger Bub interessierte er sich fast nur für Technik. In den Kriegszeit erlernte er Maschinenbau. Mit 16 Jahren wurde er für die Feuerwehr verpflichtet. Schon damals konnte er die großen Fahrzeuge allein bedienen. Nach Kriegsende schloss er seine Lehre als Kraftfahrzeugmechaniker ab. Bei Firma Treiber kam er mit dem Bau von Rennmaschinen in Berührung.

Dies war der Anfang einer großen Leidenschaft. Bald baute er sich seine Horex-Regina zur Rennmaschine um. Mit ihr fuhr er 1952 in der Ausweisklasse seine ersten Rennsieg ein. Durch Fürsprache von Richard Distler und Otto Sensburg wurde er Mitglied beim ACM. Bei seiner Arbeitsstelle, der Firma Böhm und Gottschalk, interessierte sich Herr Gottschalk für ihn, da dieser selbst früher Rennen gefahren war. Trotz Umbau der Horex auf einen selbstkonstruierten Königswellenmotor, war die Leistung zu schwach, um in der Lizenzklasse gewinnen zu können. Eine schnellere Maschine musste her. Dafür leistete Gottschalk

einen finanziellen Vorschuss. Sie erwarben eine Velocette die während des Winters von Bartl vollkommen restauriert wurde. Gottschalk und seine Frau begleiteten ihn von da an auf fast allen Rennen. So war ein gutes Management und zugleich eine Betreuung gewährleistet. Leider ging die Velocette beim Transport mitsamt Anhänger in Flammen auf. Zum Glück konnte vom ACM-Mitglied Rudi Koch eine Norton Federbett 500 erworben werden. Die internationale Rennelite war damals nämlich voll vertreten. Dazu zählten Meier Schorsch, Zeller, Duke, Surtees, Lorenzetti, Ray Amm, Bandirola und viele andere.

Es gab zwei getrennte Wertungen (Werksfahrer u. Privatfahrer). Schon im ersten Jahr konnte Bartl große Erfolge mit Norton 500 feiern. 1953 wurde er bester deutscher Privatfahrer. Da die Firmenleitung den BMW-Rennstall verkleinerte, wurde aus Hans Bartl damals kein Werksfahrer. Dafür wurde Ihm die erste private BMW RS zugesichert. Zwischenzeitlich arbeitet er bei der Firma Motorenentwicklung Prof. Dr. Huber. Dort konnte er sich alle Kenntnisse des modernen Motorenbaus aneignen und diese setzte er geschickt in seinen Maschinen um. Danach kamen mit der BMW RS 500 die Erfolge Schlag auf Schlag. Durch die guten Rennergebnisse erregte er die Aufmerksamkeit der Firma Horex, diese überlies ihm die Werks-Horex 2 Zylinder 350 ccm zum Fertigbau. Im Winter 1954/55 fuhr er jedes Wochenende mit einem Motorrad nach Bad-Homburg, um gemeinsam mit Herrn Schwärzel, dem Rennmechaniker, an der Rennmaschine zu arbeiten. 1954 belegte er bei internationalen Rennen immer die vorderen Plätze. Den Titel „bester deutscher Privatfahrer“ erkämpfte er sich mit der BMW RS 500. Darauf hin wurde er Werksfahrer bei DKW.

Nachdem 1956 DKW wie die meisten Werksrennställe ihre Tätigkeiten einstellten, machte er im Kfz -Handwerk seinen Meistertitel. Nach mehrjähriger Tätigkeit bei Böhm u. Gottschalk als technischer Betriebsleiter arbeitete er anschließend als Kfz-Sachverständiger. In seiner Freizeit fährt er aber nach wie vor schnelle Motorräder. Er kann es einfach nicht lassen!



Helmut Dähne

Mitgliedern wie Sebastian Nachtmann, Karl Ibscher oder Manfred Sensburg. Schon aus dieser Tätigkeit heraus war es damals eine Ehre, in der Motorradabteilung von BMW arbeiten zu dürfen. Seine Interesse an Motorrädern und zum Motorsport wurden schon in der Grundausbildung geweckt, als er durch das Fenster der Lehrwerkstatt Max Klankermayer beobachten konnte, als dieser die RS zur Probe mit 150 km/h durchs Werk jagte. 1974 holte ihn der legendäre Wiggerl Kraus weg von BMW zum Hause Metzeler. Der Renndienst von Metzeler brachte ihm die Möglichkeit, Reifen unter Rennbedingungen zu testen. Helmut hatte 1965 mit dem Geländesport begonnen. 1968 versuchte er sich erstmals auf der Straße, im Rahmen der Solitude-Prüfungsfahrt. Mit ernüchterndem Ergebnis. Er hatte zwar die schnellste Sprinrunde gefahren, sich aber irgendwie an der Zeitkontrolle vertan und 1 Strafpunkt kassiert. Nach damaligem Wertungsmodus war man damit weg vom Fenster. Aber Dähne erkannte sein Talent. Ein paar Wochen später kam ein 2. Versuch bei einer Straßen-Zuverlässigkeitsfahrt. Auf dem berühmten Schottenring gewann er erstmals. Das gab Auftrieb. Im gleichen Jahr fuhr er sein erstes Straßenrennen und gewann es auf Anhieb. Das Sudelfeld Bergrennen. Vom ACM veranstaltet. Weiter ging es 1970

Am 1. Sept. 1959 trat Helmut Dähne die Lehre zum Kfz-Mechaniker bei BMW in Milbertshofen an. Nach der Lehre meldete sich Dähne für die Motorrad-Rennabteilung an. Unter Meister Achatz und Ing. Klankermayer arbeitete er u. a. an den Geländemaschinen von so Großen ACM-

mit dem Gewinn des OMK-Pokals, da nach wandte er sich endgültig dem Straßenrennsport zu, wo er in Langstreckenrennen und Motorradrallyes eine unvergleichliche Karriere erreichen konnte.

1972 – 1994 startete er 26 mal bei der Tourist Trophy auf der TT Isle of Man. 1976 gewann er die 1000er Klasse und wurde somit der 2. BMW-Fahrer der außer Schorsch Meier, dort gewinnen konnte. Fünfzehn Titel in der Deutsche Rallye Meisterschaft folgten. 1980 wurde Dähne Deutscher Meister sowie dritter in der Endurance WM auf Eckert Honda. Am Nürburgring war er 1965 zum ersten mal – als Tourist drehte er die ersten Runden und entdeckte seine Lieblingsrennstrecke. Er wurde der erste Motorradfahrer der auf der noch 22,8 km langen Nordschleife unter 10 Minuten fuhr. 1988 schaffte Dähne erstmals den absoluten Rundenrekord für Motorräder auf der verkürzten Nürburgring-Nordschleife mit 7:55.72, den er in den nächsten Jahren immer wieder verbesserte, zuletzt am 23.05.93. Dieser Wert hat bis heute (2003) noch Bestand und kann offiziell nicht mehr gebrochen werden. Es gibt keine Rennen mehr auf der Nordschleife. In den 90er Jahren ließ Helmut Dähne die Öffentlichkeitsarbeit für Metzeler kaum noch Zeit. Weiterhin beschäftigt sich Dähne mit der Planung und Durchführung der Dolomitenrallye Rallye. Die Rallye die eigentlich Karl Ibscher 1966 erfand und 3 mal von Klaus Becker durchgeführt wurde sah als ersten Sieger Helmut Dähne. Becker, ein Freund und Sportrivale von Karl hatte keine Lust zum weitermachen. Dähne wollte diesen schönen Touristischen Wettbewerb nicht sterben lassen und übernahm 1969 erstmals die Organisation. Anfang Oktober 2002 lief die 25. Rallye, die Dähne veranstaltete. Im ACM Jubiläumsjahr wird Dähne, inzwischen 58jährig, noch einmal in der DM mitmischen. Die Erfolgsaussichten sind zwar nicht so rosig. Die Honda CBR 900 die er einsetzen wird ist zwar ein gutes Motorrad, der Suzuki GSX R1000 allerdings Leistungsmäßig weit unterlegen. Dähne: „Das macht nix. Ich fahr nicht mehr um den Sieg. Ich fahr um den Spaß und den macht die Honda“



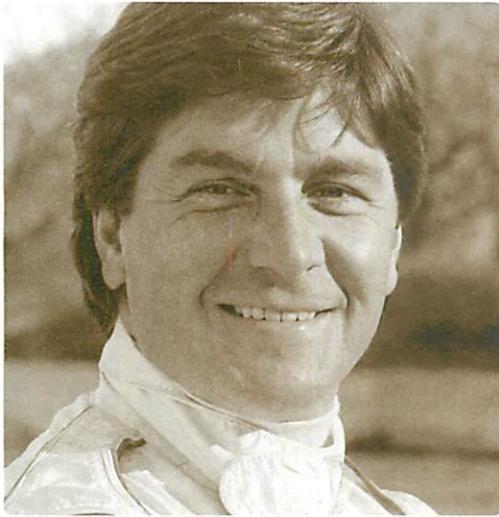
Kurt Distler

motorsportliche Laufbahn begann mit ersten Endurorennen zusammen mit Helmut Dähne auf einer Maico 360. 1967 Gewinn der deutschen Juniorenmeisterschaft im Moto Cross/Enduro in der 500 ccm Klasse. 1968 Die ersten Internationalen 6-Days in San

Geboren am 25.10.1947 in München, Metzgermeister, verheiratet, 4 Kinder, kein Hund. Inspiriert durch seinen Vater Richard Distler der bereits ein begeistertes ACM-Mitglied zu Sepp Greger's Zeiten war. 1966 Beitritt in den Automobil-Club München. Seine

Pellegrino, Italien auf BMW 600. 1969 – 1973 Werksvertrag bei BMW im Geländesport, diverse Erfolge in der DM, EM und den 6-Days. 1973 – 1981 Weiterhin im Endurosport tätig, zum Abschluss Vize-EM Titel in der großen 4-Takt-Klasse. 1982 – 1986 Moto-Cross Seitenwagen zusammen mit Beifahrer Manfred Jäger, dank Manfred's Ehrgeiz zahlreiche Siege und gute Platzierungen bis hin zur WM-Teilnahme 85/86. Resumée: Eigentlich könnte ich ein Buch schreiben, wie viel Länder und Leute ich kennen gelernt habe und wie viel Geschichten es zu erzählen gäbe. 1986 Umstieg auf den Tourenwagen-sport, bis 94 Sprintrennen auf BMW M3. 1995–1997 Langstreckenpokal Nürburgring zusammen mit Schwester Juliane Hummelt auf Porsche 964. 1996 4. Gesamtplatz bei den 24h Nürburgring, zusammen mit Ernst Furtmayr auf BMW M3. 2002 - 2003 Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, zusammen mit Achim Schneider auf Porsche 996 GT3 und Sprintrennen auf BMW M3 V8. Resumée: Jetzt zählt der Spaß und die reine Freude am Fahren auf Europas schönsten Rennstrecken.





Christian Geistdörfer

Christian Geistdörfer war langjähriger Copilot im Rallye-Auto von Walter Röhrl. Auf Fiat und Opel wurden sie zweimal Rallye-Weltmeister und errangen einmal auf Lancia die Vize-Weltmeisterschaft. Mit dem damals neuen Audi-Quattro gab es Siege bei der legendären Rallye Monte Carlo, was für Audi natürlich eine unbezahlbare Werbung darstellte.

Einmal kam unser Clubmitglied Geistdörfer zum Clubabend und erzählte spannend aus dem Nähkästchen. Der lustigste Kommentar aber betraf Walter Röhrl: „Lotsen brauchte ich ihn kaum.

Welchen Speed die nächste Kurve vertragen konnte, wusste er ebenso gut wie ich. Aber er wurde mit zunehmender Fahrdauer immer nervöser und pessimistischer. So war meine Hauptaufgabe, ihn bei Laune zu halten, ihm seine Nervosität zu nehmen und ihn zu beruhigen. Mit dieser Arbeitsteilung waren wir dann immer vorn dabei!“



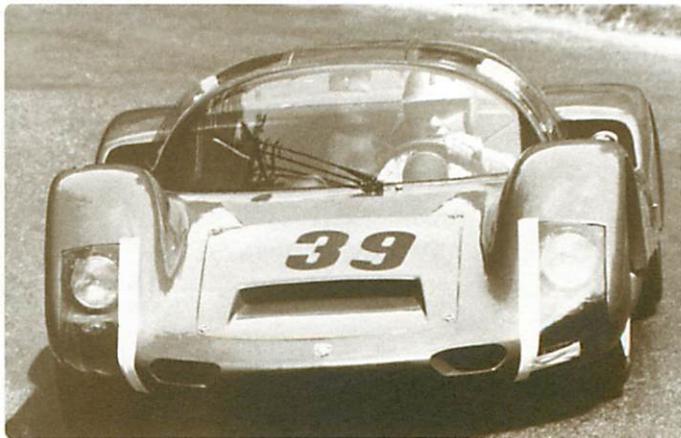


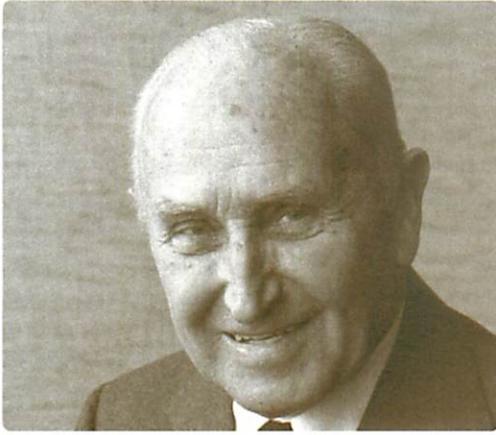
Sepp Greger

Bei internationalen Rallys gewann er 54 Gold- und 13 Silbermedaillen. Ein einmaliger Rekord sind seine 231 Siege bei Läufen zur Berg-Europameisterschaft und in internationalen Rundstreckenrennen. Dies sucht auch in der Chronik des an erfolgreichen Motorsportlern nicht armen ACM seinesgleichen! Nach dem Krieg, mit dem Diplom eines Kfz-Meisters in der Tasche, baute sich Sepp Greger in München-Obermenzing seinen eigenen Betrieb auf. Im Frühjahr 1950 erfüllte er sich einen langegehegten Wunsch und startete mit einem VW Käfer bei Zuverlässigkeitsfahrten.

Als diese Wettbewerbe – von der „Fahrt durch Bayerns Berge“ bis zur Rallye Monte Carlo – immer mehr durch Sonderprüfungen am Berg entschieden wurden, wechselte Sepp Greger zum Bergrennsport. Daneben fuhr er auf fast allen Porsche Rennwagen recht erfolgreich die „Mille Miglia“ in Italien, die 12-Stundenrennen von Sebring und das 1000-km-Rennen am Nürburgring. Bis zum Ende seiner Rennfahrerkarriere im Jahre 1989 (mit

73 Jahren!) hatte der Münchner Audi-, VW- und Porschehändler für das ADAC-Sportabzeichen 3920 Punkte zusammengefahren. Die wertvollste Auszeichnung des größten europäischen Automobilclubs, das „Goldene Sportabzeichen mit Brillanten“ hatte er jedoch schon nach wenigen Jahren für 1000 Punkte erhalten. An den Punkten, die er mehr geholt hat, sieht man, dass es keine Auszeichnung gibt, die seinen Erfolgen wirklich gerecht geworden wäre. Trotzdem wurde er 1969 mit dem großen ONS-Pokal geehrt, der höchsten Auszeichnung im deutschen Motorensport. Ein Jahr später verlieh ihm der damalige Bundespräsident Heinrich Lübke das Silberne Lorbeerblatt, die wertvollste Sportauszeichnung der Bundesrepublik Deutschland. Auch Bayerns Ministerpräsident Dr. Franz-Josef Strauß überreichte Sepp Greger 1985 für dessen Verdienste um den Rennsport und dessen Arbeit als Veranstalter der Greger Racing Show in der Münchner Olympiahalle den bayerischen Verdienstorden. Sepp Greger ist verheiratet mit Traudl Greger, die ihm zwei Söhne geschenkt hat (Sepp jun. 1964 und Andreas 1965). Der überzeugte Nichtraucher ist ein ausgezeichnete Skifahrer und leidenschaftlicher Gärtner. Nach dem Rennsport hat er sich ein weniger anstrengendes Hobby zugelegt – er wurde leidenschaftlicher Golfspieler.





Ernst Jakob Henne

1919, ich war damals 15 Jahre alt und absolvierte eine Ausbildung als Kfz-Mechaniker, erwarb ich auf Betreiben meines Lehrherren den Motorradführerschein. Vier Jahre später absolvierte ich mein erstes Rennen. Es war eher Zufall, dass ich mit meiner Megola an den Start ging. Doch dieses Rennen sollte mein zukünftiges Leben prägen. Es formte mich zum Rennfahrer. 1926 wurde die Firma BMW beim Großen Preis von Italien auf mich aufmerksam. Ich wurde als Werksfahrer engagiert und BMW sollte bis zum Ende meiner aktiven Laufbahn im Jahr 1937 meine sportliche Heimat bleiben. Damals wie heute übte Motorsport eine große Faszination aus. Schon in den zwanziger Jahren pilgerten die Zuschauer in Massen zu den Rennstrecken im In- und Ausland. Lassen Sie mich Ihnen einige Impressionen vom damaligen Renngeschehen vermitteln.

Eine Spezialisierung, wie sie heute im Motorsport üblich ist, gab es für uns Fahrer damals nicht. Meine Kollegen und ich nahmen sowohl an Straßenrennen als auch an Geländeprüfungen und Rallies teil. Wenn es sein mußte, bewegten wir auch schon mal ein Gespann oder nahmen an Eisrennen teil. Auch waren zu jener Zeit weitaus mehr Fahrer als heute sowohl auf zwei als auch auf vier Rädern unterwegs. Der Auf-

wand, der betrieben wurde, mutet heute bescheiden an. Doch alle Mitarbeiter der Rennsportabteilungen sowie wir Fahrer verfolgten unser Ziel, schneller als alle andern zu sein, mit hohem persönlichen Einsatz.

Ganz besonders deutlich wird dieses Herantasten an immer neue Grenzen anhand der Weltrekordversuche jener Jahre: Als ich mich 1929 zu meiner ersten Rekordfahrt aufmachte, stand die absolute Bestmarke bei 207 km/Std.. 1937 stellte ich mit 279,5 Stundenkilometer einen neuen Rekord auf, der bis 1951 Bestand haben sollte. Heutzutage erreichen bereits Serienmotorräder höhere Geschwindigkeiten. Doch in den dreißiger Jahren war das Ringen um jede Sekunde mit hohem Aufwand verbunden. Die Aerodynamik steckte in den Kinderschuhen und nicht wenige Fahrer fertigten die Verkleidungen ihrer Fahrzeuge selbst an. Die Fahrgestelle mußten den enormen Belastungen angepaßt werden und auch die Motorentechniker betraten mit ihren Konstruktionen beinahe täglich technisches Neuland. Schließlich darf auch der Fortschritt im Straßenbau nicht vergessen werden: 1929 fuhr ich meinen ersten Rekord noch auf der unbefestigten Ingolstädter Landstraße in München. Ab 1935 fanden die Rekordfahrten auf den neu erbauten Autobahnen statt. Es liegt mir fern, diese Jahre zu verklären – auch wenn in der guten alten Zeit sowieso alles besser war. Der Rennsport jener Jahre hatte auch seine Schattenseiten. Viele meiner Konkurrenten und Mannschaftskameraden verloren in jenen Jahren ihr Leben auf der Rennstrecke. Sowohl der Schutzkleidung der Fahrer, als auch der Absicherung der Strecken, wurde früher weit weniger Bedeutung als heute beigemessen. Schwerste Verletzungen oder gar tödliche Unfälle waren die Folge. Dieser Aspekt wird heutzutage oft übersehen, wenn über die Frühzeit des Motorsports berichtet wird. Trotz aller Unterschiede, eines hat sich im Laufe der Jahre nie geändert: Das Bestreben aller Sportler schneller zu sein als die Konkurrenten. Damals wie heute bedeutet Rennsport einen ständigen Wettstreit gegen die Uhr, die Konkurrenz und vor allem auch gegen sich selbst.



Juliane Hummelt

Als Tochter eines Rallye fahrenden Vaters und Schwester dreier Motorrad oder Auto bewegenden Brüder, wuchs die kleine Lilly von Anfang an mit Benzingeruch in der Nase und Motoren sound im Ohr im Distler-Clan auf. Kein Wunder, dass sie bereits 1963, als jüngste Teilnehmerin am Sportfahrer-Lehrgang der Scuderia Hanseat am Nürburgring teilnahm. Später fuhr sie Bergrennen auf Fiat-Abarth und bereits 1964 auf Mini Cooper. Dann folgte der Einstieg auf die Rundstrecke der Formel V. Sie fuhr Alfa und Porsche bis 1968 danach Auto-Cross und kleinere Rallies. 1972 bis 1985 ging sie in die „Kinderpause“, um dann auf Porsche Langstrecken-Rennen zu fahren. 1991 errang sie den Porsche-Cup und zusammen mit Bruder Kurti den Langstrecken-Pokal auf dem Nürburgring / Nordschleife.

Insgesamt fuhr Juliane etwa 80 Rennen auf fast allen europäischen Rennstrecken, Dabei heimste sie über 50 erste bis dritte Plätze ein! Sie erinnert sich: „1966 beim AvD-Deutschland-Pokal (Preis der Formel V Europa) als Vorlauf des Weltmeisterschaftslaufs „Großer Preis von Deutschland“ für die Formel 1 auf dem Nürburgring durften wir die Boxen mit der Formel 1 teilen. Die Frau von Jacky Stewart war damals mit Sohn Paul schwanger.

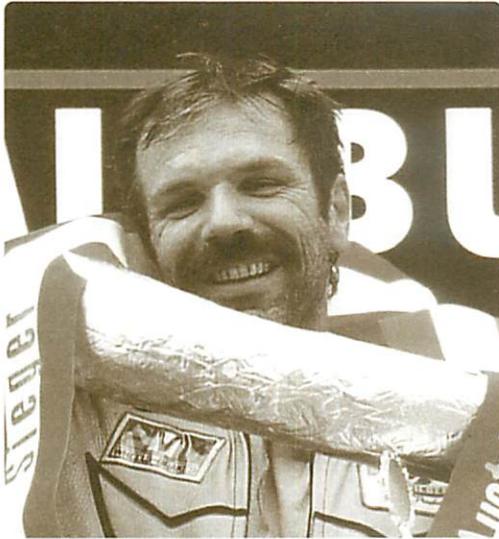
Sie saß auf einem Reifenstapel und strickte Babyjäckchen. Paul Stewart hatte ich vor einigen Jahren in den USA getroffen und ihn zum pilotieren meines Porsches auf den Nürburgring eingeladen. Er hat dankend abgelehnt. Es war ihm zu schwer.“

Auch die alten Starterlisten sind hochinteressant: Beim 6-Stunden-Rennen von 1968 finden sich Namen wie Hezemans, Fitzpatrick, Pinto, Michael Kranefuß, Niki Lauda, Peter (Vater) C. Schickentanz, Bernd Henne, Dieter Glemser, Pianta, Fischhaber, H. Hahne, D. Quester, E. Kremer, D. Basche, Kelleners, Dr. Marko, G. van Lennep, Ernst Furtmayr und Prinz F. von Hohenzollern wieder. „Ein Teil der Fahrer hatte das Glück, auf Rennreifen zu fahren, ich selbst hatte erst ab 1988 das Vergnügen auf Slicks zu fahren. Neuester Stand der Technik war bei diesem Rennen bereits ein „Becken-gurt“.

Anschnallpflicht gab es noch keine. Dafür war das Tragen eines „Nomex-Overalls“ – eine hellblaue dünne Angelegenheit – Pflicht. Heute ist Juliane Hummelt Präsidentin des Deutschen Curling-Verband e.V. und profitiert in dieser Position von ihrer langjährigen Erfahrung im Motorsport. Dort lernte sie Teamarbeit, Konzentration, Ausdauer und strategisches Denken, Dynamik sowie Ideenreichtum.

Heute ist Juliane Hummelt Präsidentin des Deutschen Curling-Verband e.V. und profitiert in dieser Position von ihrer langjährigen Erfahrung im Motorsport. Dort lernte sie Teamarbeit, Konzentration, Ausdauer und strategisches Denken, Dynamik sowie Ideenreichtum.





Julius Ilmberger jun.

Julius Ilmberger jun. wurde 1968 mit Benzin im Blut geboren. Schon sein Vater war und ist ein erfolgreicher Motorsportler, der noch heute mit seiner „König“ (ein Berliner Bootsmotorenhersteller) recht erfolgreich an

Oldtimerveranstaltungen teilnimmt. So war es kaum verwunderlich, dass sein Nachwuchs in seine Fußstapfen trat. 1987 begann Julius Ilmberger jun. die Rennkarriere mit einer Honda 500. Schon ein Jahr später errang er den Vizemeisterpokal der OMK. 1990 stieg er um auf Ducati und wurde nach vier vorderen Plätzen 1994 Deutscher Meister der Klasse „Battle of Twins“. 1996/97 errang er drei erste Plätze in der Slowakischen Staatsmeisterschaft, gefolgt von fünf ersten Plätzen 1998/99 in den Klassen: Superbike, Sound of Thunder und Classic Open. Im Jahr 2000 wurde Julius Ilmberger Europameister der Klasse „Sound of Thunder“ und gewann 2002 den „Alpe Adria Cup Classic Open“ auf BMW-Boxer.

Die vielen anderen vorderen Platzierungen aufzuführen, würden den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Mittlerweile ist Julius glücklich verheiratet, und hat mit seiner Angie eine Partnerin, die seine Leidenschaft für italienische und bayerische Motorräder teilt. Die beiden haben auch schon dafür gesorgt, dass das Team Ilmberger Racing weiterbestehen wird. Der Woneproppen heißt Julius und sitzt am liebsten vor seinem Vater auf den Tank eines Motorrads!





Thomas Jäger

Fahrerlager blieben nicht ohne Folgen. Der Herr Papa unterstützte den Vorwärtsdrang seinen Filius schon früh mit eigener Hände Arbeit. Schon als Vierjähriger kurvte Klein-Thomas im selbst gebauten Kart durch die Gegend. Zehn Jahre später bestritt er sein erstes Rennen. 1990 startet Jäger seine Karriere über den Kart-Sport. 1991 bis 1994 fährt er beim ADAC Junior-Team. 1995 wird er Deutscher Kartvizemeister und Gewinner der BMW ADAC Formel Junior-Schule, einen 1 Platz bei ELF „La Filière“ Fahrersichtung, Kerpen. 1996 Formel Campus in der „La Filière“. Rennfahrerschule in Le Mans/Frankreich unter dem Patronat von Michael Schumacher. 1997 fährt er auf Renault Spider den Eurocup. 1998 erringt er bei der Deutschen Formel-3-Meisterschaft, einen Sieg und drei Podiumsplätze. 1999 empfahl sich Jäger als Dritter der Deutschen-Formel-3-Meisterschaft mit drei Siegen und 10 Podiumsplätzen für ein Platz im Cockpit eines Mercedes Benz CLK des AMG-Teams. Doch das Umlernen blieb ihm nicht erspart.

Thomas Jäger kennt die DTM wie seine Westentasche. Das beweist sein Fotoalbum. Schon als Junge besuchte der Münchner zusammen mit seinem Vater die Rennen der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft Ende der 80er-, Anfang der 90er-Jahre. Diese Streifzüge durchs

2000 belegte er bei den Deutschen Tourenwagen Masters (DTM) im Team D2 AMG MERCEDES den 11. Platz und erhielt den ersten Platz in der Teamwertung. 2001 errang er den siebten Platz der DTM im Original-Teile AMG Mercedes. Die guten Ergebnisse in den ersten beiden DTM-Jahren belegen, dass ihm die Umstellung optimal gelungen ist. Denn als bester Pilot in einem Vorjahreswagen konnte sich Thomas Jäger schon früh für eine Vertrags-Verlängerung für die Saison 2002 empfehlen. Jäger weiß, dass man an seiner Begabung unermüdlich feilen muss, um im Spitzen-Rennsport eine Pole-Position zu erreichen. Schließlich ist die DTM mit erstklassigen Piloten besetzt. Mit Fahrern wie Jean Alesi, Bernd Schneider und Karl Wendlinger liegt die Messlatte hoch. Konkurrenz belebt das Geschäft – und fördert Professionalität. Obwohl in Bayern daheim, zieht Thomas Jäger der Schweinshaxe und dem Weißbier die Pasta und die Johannisbeerschorle vor. Für seine Lieblingssportarten freilich kommt ihm die Landschaft um München sehr gelegen, denn neben Golf erklimmt er am liebsten mit seinem Mountainbike die Berge. Für Talfahrten schnallt er sich im Winter gerne Skier unter die Füße. Aber sein liebstes Sportgerät hat vier Räder.





Wiggerl Kraus

Am 12. März 1907 in dem kleinen oberbayerischen Ort Thann bei Dachau geboren, interessierte ihn schon in seiner Jugendzeit alles, was mit technischen Dingen irgendwie zusammenhing. Was lag also näher als eine Lehre bei BMW in München zu beginnen. Der Vierzehnjährige Wiggerl gab nicht eher Ruhe, bis ihm sein Vater dies bewilligte.

Von 1928 – 1934 saß er dann erst mal im Beiwagen und erwarb als Partner von solchen Geländekennern wie Sitzberger und Mauermeyer gute Vorrassetzungen für seine eigene Teilnahme an derartigen Veranstaltungen. Erst später stieg er selbst in den Sattel, wo er sich gleich in einem ungewöhnlichen Ausmaß bewähren mußte. Am dritten Tag der Internationalen Sechstagesfahrt 1935 stürzte Kraus mit Beifahrer Müller schwer. Mit einer Gehirnerschütterung und einem Schlüsselbeinbruch für Müller, und mit Rippenbrüchen, Kniescheiben- und Knöchelbruch für Kraus endete der Ausflug in die Botanik. Es waren noch 25 Kilometer zum Etappenziel! Wiggerl setzte seinen bewußtlosen Copiloten wieder in das Beiboot und beide fuhren die

Tagesetappe zu Ende. Am nächsten Tag, morgens um 6 Uhr waren beide wieder startbereit und nach dem letzten Tag hatte das deutsche Team mit Henne, Stelzer, Kraus/Müller die Trophy gewonnen.

1936 holte sich Wiggerl Kraus seinen ersten Sieg auf der Solomaschine beim Münchner Dreiecksrennen. Von nun an war kein Pokal mehr vor ihm sicher. Der Allrounder, wie man heute sagen würde, fuhr sowohl Strasse als auch Gelände, Solo und Beiwagen. 1950 tanzte er gleich auf zwei Hochzeiten: bei den Solomaschinen und mit dem Gespann. Mit seinem Beifahrer Bernhard Huser, Jahrgang 1930, gelang ein nicht wiederholtes Kunststück: In 19 Meisterschaftsläufen hintereinander blieben sie ungeschlagen. Kraus/Huser gehörte die Seitenwagenklasse! Die beiden verband bis zum Tode von Wiggerl Kraus eine große Freundschaft. Bernhard Huser baute sich nach seiner Rennfahrerkarriere einen BMW-Betrieb in München auf, den er zusammen mit seiner Frau Gaby erfolgreich leitete. Nun im pensionierten „Unruhestand“ spielt er Golf, läuft gern Ski und tüfelt an technischen Novitäten. Einmal Benzin im Blut, immer... .

Wiggerl Kraus ging 1952 zu den Metzeler Gummiwerken und leitete dort den Renndienst. Als Vaterfigur, Betreuer und sachverständiger Ratgeber war der Mann, der bis zum 49. Lebensjahr im Motorradsattel saß und 1956 bei der ISDT in Garmisch-Partenkirchen seine letzte Goldmedaille holte, unübertroffen und unersetzbar. Mit den Ingenieuren von Metzeler entwickelte er neue Reifenprofile für das Gelände, er brachte auch die Spikesreifen auf den Weg in die Serie. Es schmerzte ihn sehr, dass durch Strassenschäden verursacht, diese verboten wurden. Ausnahmsweise war der schnelle Wiggerl damals für ein Geschwindigkeitslimit: „Dann warn koane Straßn kaputt worn...“ Mit 69 Jahren zog er sich in's Privatleben zurück und widmete sich seiner Familie, er erlebte die ersten Jahre seiner Enkelkinder und beschäftigte sich mit Gartenarbeit, Lesen und beim Anblick seiner zahlreichen Pokale mit Erinnerungen an alte Zeiten.

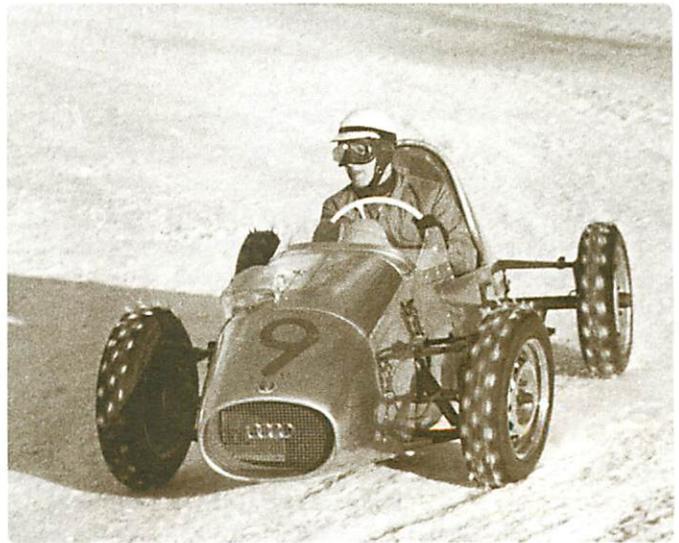


Heinrich M. Maltz

1,5 Jahre verbrachte er in Großbritannien bei zwei Raffinerien und ein Jahr schickten seine Eltern ihn zu deutschen Raffinerien. Während seiner Beschäftigung im elterlichen Betrieb Optimol Ölwerke konnte es natürlich nicht ausbleiben, das Heinz in seiner Freizeit einen Ausflug in den Motorsport unternahm. Auf Berg-, Rundstrecken- und Eisrennen räumte der junge Maltz die Pokale ab. Seine Erfolge im Rennwagen: 9 mal 1. Platz, 6 mal 2. Platz, 3 mal 3. Platz. Bei Tourenwagen GT/SP war er nicht minder erfolgreich, dazu kommen noch einige Gold- und Silbermedaillen im Tourenwagen Rallyesport. Sowie Medaillen im Motorrad-Geländesport. In der damaligen Clubszene war Heinz Maltz immer vorne dabei. Verschiedene goldene Sportabzeichen (AvD, SAMTC, BBM und Auto Union) kann er sich an's Revers heften. Die Familie Maltz war immer ein großzügiger Sponsor der damaligen Motorsportszene. Viele Erfolge unserer Clubmitglieder wurden auch mit Optimol – Öl

Heinrich Maltz wurde 1934 geboren, nach einer humanistischen Ausbildung, studierte er am Polytechnikum Maschinenbau. Praktika absolvierte Heinz bei BMW in München, bei Daimler Benz in Untertürkheim und Bosch in Bad Cannstadt.

geschmierten Rennfahrzeugen errungen. Ferner stiftete die Familie Maltz sehr oft wertvolle Ehrenpreise, die heute noch in der einen oder anderen Vitrine zu sehen sind. Eines Tages stellte der Senior seinen Sohn vor die Entscheidung: Sport oder Betrieb, die Entscheidung ist bekannt. 1963 wurde die modernste vollautomatische, elektronisch gesteuerte Schmieröl-Produktionsanlage der Welt bei der Fa. Optimol konstruiert und gebaut. 1969 kam die erste firmeneigene EDV, damals ein Novum! Ab 1973 Aufbau von Auslandsniederlassungen in allen Industrieländern. Produktion in 7 Ländern. Weltweit war die Fa. Optimol Alleinlieferant für einige Spezialschmiermittel in der KFZ-, Glas-, Textil-, Spanplatten-, Flugzeug- und anderen Industrien. Gründung von Optimol Instruments, Entwicklung und weltweiter Vertrieb von Testgeräten zur Messung von Reibung und Verschleiss. Diese Geräte sind weltweit Stand der Technik in allen Industrienormen. 1991 Verkauf der Firmen Optimol Ölwerke und Optimol Instruments. Heinz Maltz lebt mit seiner Frau Hanna, die beiden Kinder sind bereits erwachsen, auf einem Gutshof nahe Forstern und widmet sich der Zucht von wunderschönen Araber-Pferden.





Elisabeth Mann

ihrem Mann Dr. Eitel- Friedrich Mann führte sie den Familienbetrieb nach den Kriegsjahren weiter. Im August 1947 begannen sie wieder mit dem Motorradbau. 1949 wurden bereits 15.000 Maschinen ausgeliefert. Im Dezember 1954 feierten sie die Fertigstellung des 500.000 Zündapp- Motorrad. Als im August 1960 völlig unerwartet Dr. Eitel- Friedrich Mann verstarb, brach für seine Frau eine Welt zusammen.

Otto Sensburg und Wiggerl Kraus versuchten Elisabeth Mann wieder Mut zu machen. Beide waren der Meinung, dass sie bei ihren Fahrern im Motorradsport als Betreuerin tätig werden sollte. Seit jenen Tagen hat Frau Mann sich unermüdlich für den Motorradgeländesport eingesetzt, aber auch für die Belange und das Ansehen des Motorrads. Unter Aufbietung aller körperlichen Kräfte, stellte sie sich bei vielen großen Wettbewerben mit fast unvorstellbarem Einsatz in den Dienst ihrer Fahrer, die sie liebevoll „meine Buben“ nannte. Bei Wind und Wetter, Hitze und Kälte, oft im Beiwagen eines schweren Zündapp- Gepanss unterwegs, war die Chefin immer wieder neben der Strecke zu finden. Begleitet wurde sie von ihrer treuen Toni Köper, die stets für passende Getränke und mundgerechte

Viele Jahre gehörte Frau Mann zum Gelände- und Trialsport. Als Mitbesitzerin der Zündapp-Werke war sie das Oberhaupt der Zündapp-sportfamilie und in dieser Funktion immer weltweit unterwegs. Zusammen mit ihrem Bruder, Hans-Friedrich Neumeyer und

Häppchen sorgte. Ein typischer Stopp eines Fahrers sah dann so aus: Frau Mann hatte einen speziell gefalteten Zeitplan mit Startnummern ihrer Fahrer und der Sollzeit in der er seine Karte stempeln musste. Kurz vorher kam der Fahrer bei der Zündapp- Servicestation an. Dort wurde seine Maschine betankt. Dann musste der Teilnehmer ohne fremde Hilfe sein Motorrad durchchecken. Während dieser kurzen Zeit wurde er von Frau Mann mit Häppchen und Getränken versorgt. Sie wusste ganz genau, wer, was bevorzugt und was nicht! Nebenbei putzte sie noch die Brillen und sorgte damit für klaren Blick bei der darauf folgenden Sonderprüfung. Zum Abschied gab es immer ein paar Worte der Aufmunterung. Frau Mann war für alle Zündappfahrer da, nicht nur für die Werksfahrer. Sie half jedem, ohne zu fragen, welcher Nation ein Fahrer angehörte. Dies machte sie so einzigartig und hochgeschätzt auf internationalem Motorradsportparkett.

Durch ihr aussergewöhnliches Engagement hat Frau Mann dazu beigetragen, dass Zündapp in diesen Jahren so erfolgreich war. 1962, 1966 und 1969 waren Zündapp-Maschinen in der erfolgreichen Silbervasenmannschaft. 1968, 1975 und 1976 gewann eine nur aus Zündapp- Fahrern bestehende Nationalmannschaft die Internationale Trophy und damit die Weltmeisterschaft. Ihre „Buben“ holten 50 Europameistertitel und unzählige Deutsche Meisterschaften.

Frau Elisabeth Mann wurde deshalb mit höchsten Ehrungen und Auszeichnungen für ihren Einsatz im nationalen und internationalen Motorsport bedacht. Nebenbei war ihre zweite Leidenschaft das Züchten von Traberrennpferden. Auch da hatte sie großen Erfolg und erfuhr ebenfalls hohe Anerkennung.

Frau Elisabeth Mann starb 1995. Sie war eine Frau, die in der ausgesprochenen harten Männerwelt des Motorradsports genau die richtige Mischung von Charme, Sportsgeist, Hilfsbereitschaft und Sachverstand repräsentierte.



Georg Meier

„Rennfahrer oder Gendarm“ lautete die Antwort des Jugendlichen Schorsch auf die Frage, was er später einmal werden wolle. Beide Wünsche sollten sich erfüllen. Bereits als 13-jähriger, während seiner Mechaniker-Lehre, hatte er seine erste Begegnung mit dem Hause BMW. Er nahm das erste BMW Motorrad mit der Typbezeichnung R 32 am Mühldorfer Bahnhof in Empfang und richtete es für den Verkauf her. Nach der Lehrzeit und den Gesellenjahren in München wechselte er 1929 zur bayerischen Landespolizei und wurde 1932 in die Kraftfahrtabteilung nach München versetzt. Im Juli 1933 bestritt er gemeinsam mit seinen Kollegen Josef Forster und Franz Linhardt die 2000-km-Fahrt durch Deutschland. Mit seiner BMW R4 fuhr Meier gleich bei seinem ersten Auftritt Klassenbestzeit. Nach Auflösung der Landespolizei im Jahr 1935, wechselten Georg Meier, Forster und Linhardt zur Wehrmacht. Dort bildeten sie eine Geländemannschaft, „Die drei Gußeisernen“, die stets für vordere Plätze gut war. 1935 und 1936 errang Georg Meier – inzwischen mit offizieller Unterstützung von BMW die Deutsche Heeresmeisterschaft. Als er 1937 das Schlußrennen der Sixdays in England gewann, war der

Umstieg vom Gelände zum Straßenrennsport die logische Konsequenz. Es begann der zweite Abschnitt seiner Karriere. Sein erstes Straßenrennen, der Große Preis von Deutschland auf dem Hockenheimring, beendete er auf seiner BMW mit einem hervorragenden vierten Platz. Diese Platzierung brachte ihm einen Vertrag als BMW-Werksfahrer ein. Schon in der Saison 1938 dominierte er auf den europäischen Rennstrecken die 500-ccm-Klasse: Er gewann die Großen Preise von Deutschland, Belgien und Italien sowie die Holländische Tourist-Trophy. Weitere Siege in Hockenheim, Nürburg und beim Eilenriede-Rennen. Damit sicherte sich Georg Meier 1938 den erstmals vergebenen Titel Europameister und gewann dazu noch die deutsche Meisterschaft. 1939 gewann Georg Meier die Senior TT als erster Deutscher. Ende 1939 überschatteten einige schwere Unfälle seine Laufbahn. 1945, nach Ende des Krieges, kam Meier ins BMW-Werk Allach. Sofort ging er daran, mit Hilfe der Amerikaner, die ersten Rennen zu organisieren. 1947 gründete er mit Ernst Loof und Lorenz Dietrich die Firma „Veritas“. 1948 nach einem Ausstieg bei Veritas machte sich Meier mit BMW-Motorrädern und dann später mit BMW-Autos selbständig. Zwischen 1947 und 1953 errang Georg Meier insgesamt fünf weitere deutsche Meisterschaften und war in dieser Zeit auch bei Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten stets im Spitzenfeld vertreten. 1953 trat er vom offiziellen Rennsport zurück, ließ es sich aber 1954 nicht nehmen, zusammen mit dem Nachwuchsfahrer Walter Zeller und seinem Bruder Hans in Monthléry erfolgreich auf die Jagd nach den Dauerweltrekorden über acht und neun Stunden zu gehen. Nicht nur durch seine Erfolge sondern auch durch sein Verhalten abseits der Rennpisten zeichnete er sich als großer Sportsmann aus. Seinen Konkurrenten gegenüber verhielt er sich stets fair. Starallüren waren seiner humorvollen bayrischen Art fremd. Noch in den letzten Jahren erreichten ihn Hunderte von Autogramm Wünschen alter und junger Fans – ein Beweis für seine anhaltende Popularität über alle Generationen hinweg.



Otto Sensburg

Der Urbayer prägte als Fahrer und Funktionär wie kaum ein anderer den deutschen Motorradsport zwischen und nach den Weltkriegen. Als Aktiver war er einer der erfolgreichsten deutschen Motorrad Geländefahrer mit über 100 Goldmedaillen bei schweren Wettbewerben. Erfolgreiche 6-Tage-Fahrt-Teilnahme und Trophy-Gewinn waren die Höhepunkte seiner aktiven Laufbahn, die er 1929 startete und erst 1954 beendete. Schon im Schlußabschnitt seiner aktiven Zeit glückte ihm der nahtlose Umstieg in die motorsportliche Organisation, und dort kam seine Begabung für den Umgang mit Menschen so recht zum tragen.

Seine zweite, vielleicht noch erfolgreichere Karriere, begann Otto Sensburg 1948 als Sportleiter im AC-München. Als Sport- und Tourenleiter des ADAC Südbayern richtete er große Geländeprüfungen aus, wie die

„Fahrt durch Bayerns Berge“, Dreitagesfahrten und die Sechstagesfahrten 1958, 1962 und 1969 im Werdenfeller Land. Er belebte die durch den Krieg unterbrochene Tradition der Bergrennen neu – Wallbergrennen, Ruselbergrennen, Sudelfeld- und Ratisbona-Bergrennen.

1950 organisierte Sensburg im Gleissental bei Deisenhofen das erste Moto Cross-Rennen in Deutschland, bei dem er auf einer DKW 500 auch die Bestzeit vor Alex von Falkenhausen und Schorsch Meier fuhr! Und ebenso verdankt der Go-Kart-Sport Otto Sensburg seine Deutschland Premiere beim Wallbergrennen 1961.

Dem Automobilsport gab er mit der Internationalen 3-Städte-Rallye „München – Wien – Budapest“ neue Impulse. Ohne Otto Sensburg sähe die motorsportliche Landschaft ärmer aus. Und es versteht sich von selbst, daß sein Aktionsradius nicht auf den ADAC Südbayern beschränkt bleiben konnte: Er wurde ADAC Motorradreferent, OMK-Mitglied und Präsident der FIM-Sportkommission. Als er nach 22 Jahren aus dem Gauvorstand ausschied, ernannte ihn der ADAC Südbayern zum Ehren-Gausportleiter, eine Ehrung, die es vorher noch nie gegeben hatte. Er erhielt die höchsten ADAC-Auszeichnungen, das Bundesverdienstkreuz und den Bayerischen Verdienstorden. Otto Sensburg hat sich als Aktiver und als Organisator in einer herausragenden Weise ausgezeichnet, sein Name ist in die Annalen des Motorsports eingegangen.

Rund 300 Verwandte und Freunde, darunter viele alte Kämpfer aus dem ACM, geleiteten im Waldfriedhof Otto Sensburg zur letzten Ruhe. Otto Sensburg war nie nur Clubkamerad oder Sportler oder Funktionär. Er war in erster Linie ein Mensch, dem nichts menschliches Fremd war, und der stets auch in sportlichen und vereinspolitischen Gegnern den Menschen dahinter sah. Er war ein Philosoph und Philantrop, und deswegen meisterte er schwierige Situationen und erreichte seine Ziele, ohne anderen Menschen zu schaden oder sie zu kränken.



Margot Miller



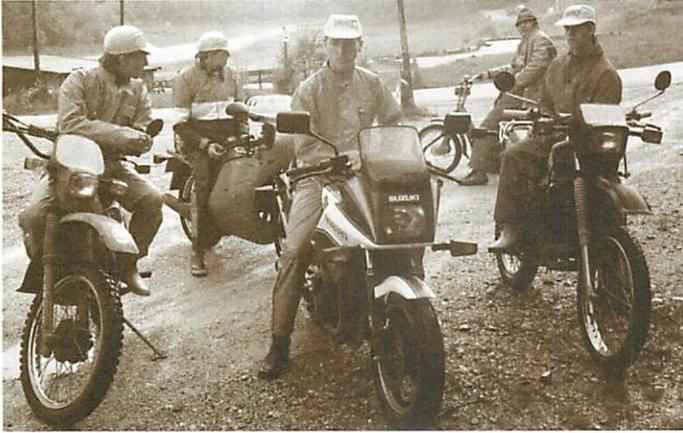
Margot Miller ist eine Frau, die den ACM bei vielen Gelegenheiten unterstützt. Früher, als ihr Mann noch lebte und unterschiedliche Vorstandsposten inne hatte, stand sie ihm immer zur Seite. Egal, ob bei der Zeitnahme beim Slalom am Salzburgring, der Papierabnahme oder Zimmervergabe, Margot war immer dabei. Auf Margot Miller kann man zählen. Unvergesslich bleibt beispielsweise das Schießen in Isen. Auch das Kassieren bei der Hauptversammlung und die Organisation der Jahresschlussfeier erledigte sie mit Bravour. Und das, obwohl sie kein offizielles Amt im Club bekleidet. Darum wollen wir hier einmal ganz offiziell ein herzliches „Danke“ an unser Ehrenmitglied Margot Miller aussprechen.

Wenn man das Wort „Dame“ beschreiben möchte, bräuchte man viele Worte. Für mich reichen zwei: Ilse Wisnewski. Immer schick und immer freundlich, so ist sie uns bekannt. Seit nunmehr fünfzig Jahren ist sie Mitglied im ACM. Als Aktive lenkte sie bei vielen Rallye-Sportveranstaltungen selbst das Steuer, oder saß an der Seite ihres Mannes Wulf, der im ACM unvergessen ist. Von 1969 bis 1973 war Wulf Wisnewski Präsident des ACM. An einem 13. lernte sie ihn kennen, an einem 13. heirateten sie und jeden 13. eines Monats bekam sie von ihrem Mann einen Blumenstrauß - ganz nach alter englischer Schule. Die vielen Erfolge und Preise bei Rundstreckenrennen und unzähligen Rallies errang Ilse und Wulf Wisnewski auf Peugeot. Bei der Damenwertung belegte sie viele erste Plätze. Ihre motorsportlichen Aktivitäten begann Ilse bereits mit 14 Jahren auf einem Adler mit Lenkradschaltung im Hof des Gutes ihrer Eltern bei Straßkirchen in Niederbayern. Inzwischen erhielt sie eine Auszeichnung der Verkehrswacht für 50 Jahre unfallfreies Fahren. Im Juli 1989 verlor Ilse ihren Mann. Die große Wohnung in Schwabing tauschte sie gegen eine kleinere. Ihre Freizeit verbringt sie Sommer wie Winter mit vielen Spaziergängen, früher auch mit Tennis. Noch heute ist das Auto ihre große Leidenschaft. Darüber hinaus nimmt sie, wenn es ihr Terminkalender erlaubt, an den Clubveranstaltungen teil. Darüber freuen wir uns alle sehr.

Ilse Wisnewski



Verdiente Funktionäre beim ACM



Preis von Bayern 1984, Gruppenbild der Streckposten



Jupp Rettschlag

ACM-Stadion-Cross in Riem 1989, Radlaufstellung der Funktionäre



Hans Dieter Werner



Franz Erb



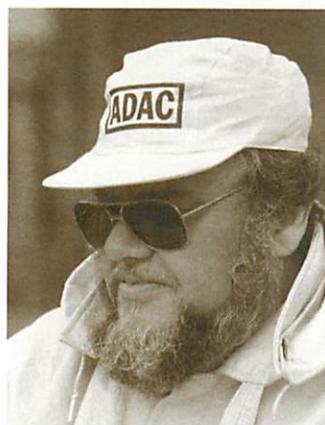
Barbara Schneider



Alex Mayer



v. li. Laszlo Peres,
Robert Feicht



Stadioncross
1986



Hermann Lux

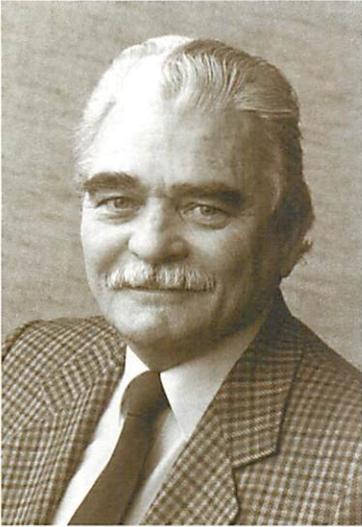


Julius Ilmberger sen.



Uli Wagner

Sponsoren und Gönner des ACM



Hans Bruckmeier



v. li. Gig Krauser, Uli Wagner, Toni Miller



v. li. Hermann Lux, Schorsch Seidl



Schorsch Seidl



v. li.
Georg Meier,
Manfred Sensburg,
Otto Sensburg,
Wiggerl Kraus,



v. li.
Karl Jungmayer,
Schorsch Meier,
Sepp Greger



Hans Sick

vorne. li.
Wilhelm Lyding, Bernhard
Huser, Hans Meier

li. oberer Bildrand
Mathias Mitterreiter



Nachwort

Ja. Liebe Leser, wenn Sie bis hierher vorgedrungen sind, haben Sie einen kleinen Überblick über das Werden und Wirken des ACM erhalten. Hundert Jahre - was ist in denen nicht alles geschehen? Wenn man 1903 dem Gründer Dr. Josef Bruckmayer gesagt hätte, dass es heute in Deutschland 17.000 Kilometer Autobahnen gibt, wo 1903 doch unbefestigte Landstraßen die Regel waren, dass für Millionen von Autos tausende von Tankstellen an den Straßen stehen, wo es doch damals Benzin in den Apotheken oder Drogerien zu kaufen gab und dass jeder, der ein Auto möchte, sich auch eines kaufen kann, Dr. Bruckmayer hätte es sich nicht vorstellen können. Er hätte es nicht geglaubt.

Was werden die nächsten hundert Jahre für den ACM bringen? Wird er noch existieren und wenn ja, in welcher Form? Wird es noch Autos geben, oder schweben wir mit Rucksack-Hubschraubern durch die Lüfte? Wir können es uns wahrscheinlich so wenig vorstellen wie Dr. Bruckmayer die heutige Situation. Am Horizont tauchen bereits die nächsten Entwicklungen auf: Das Wasserstoffauto ohne schädliche Abgase, die Solartechnik, die vielleicht ein bezahlbares und abgasfreies Fahrzeug bringt, oder ganz andere Innovationen, von denen wir heute noch keine Ahnung haben?

Wir wissen es nicht! Wir wissen nur, dass der ACM hundert Jahre überstanden hat - trotz zweier Weltkriege, dem Dritten Reich, Arbeitslosigkeit und anderen Widrigkeiten. So wünsche ich mir, dass sich jeder ACMler in einer stillen Stunde bewusst macht, dass wir nun das zweite Jahrhundert anpacken, und er auch ein kleines bisschen stolz sein darf, einer solchen Gemeinschaft anzugehören. Man sollte aber nicht nur Mitglied sein, sondern auch aktiv mitarbeiten oder wenigstens an den Veranstaltungen teilnehmen. So, wie der ACM heute dasteht, ist mir auch für die nächsten 100 Jahre nicht Angst. Helft mit, dass es so bleibt.

Hans Dieter Werner



Vielen Dank!

All jenen, die Anteil an der Realisierung dieser Chronik hatten, möchten wir hiermit unsere Verbundenheit zum Ausdruck bringen.

Für die großzügige Unterstützung mit Bildmaterial:

BMW – Mobile Tradition
AUDI – Tradition
METZELER Reifen GmbH
ADAC – Gau Südbayern
Firma FLOTTWEG

Für die Überlassung von persönlichem Bild- und Textmaterial:

ACM Clubmitglieder

Einen ganz besonderen Beitrag leistete die YUKOM Medien GmbH, ohne deren Team wir diese Chronik nicht so gestalten hätten können.

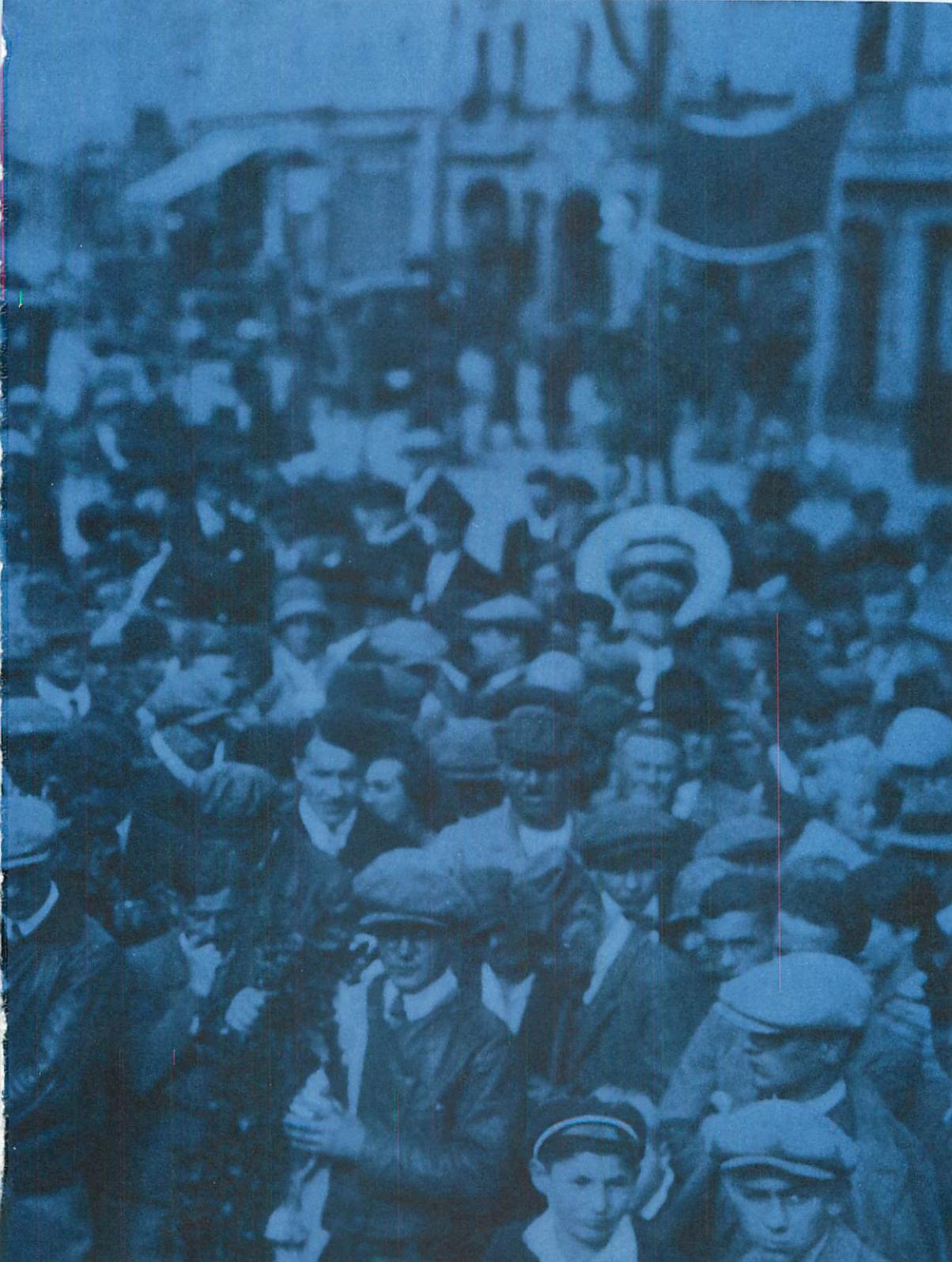
Dank auch an alle Sponsoren und Inserenten, deren Werbung sie bitte beachten sollten.

Ulrike Feicht-Kraus

Cornelia Sauer

Impressum

Herausgeber: Automobilclub München v. 1903 e.V., Senserstraße 5, 81371 München, Tel: 0 89/77 51 01, Fax: 0 89/77 51 01, www.ac-muenchen.de; **Redaktion:** ACM Ulrike Feicht (verantwortliche Redakteurin), Ferdinand Bauer, Hans Dieter Werner, Ingrid Langschwert, Uli Wagner; **Koordination/Layout:** Cornelia Sauer, Marianne Fornetran; **EBV:** Rüdiger Hergerdt, Silvana Mayrthaler, Franky Müller; **Druck:** Pinsker Druck und Medien GmbH, Mainburg; Erste Druckauflage 2003, Printed in Germany 2003; Schutzgebühr 5 Euro; © by Automobilclub München v. 1903 e.V., Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das Recht auf Verbreitung, Nachdruck von Text und Bild, Übersetzung in Fremdsprachen sowie Vervielfältigung jeder Art.



PARKPLATZ

