



1950-2025

MOTORSPORT CLUB

OLCHING

75 JAHRE TRADITION

CHRONIK

e.V. im ADAC



**Ortsclub
im ADAC**

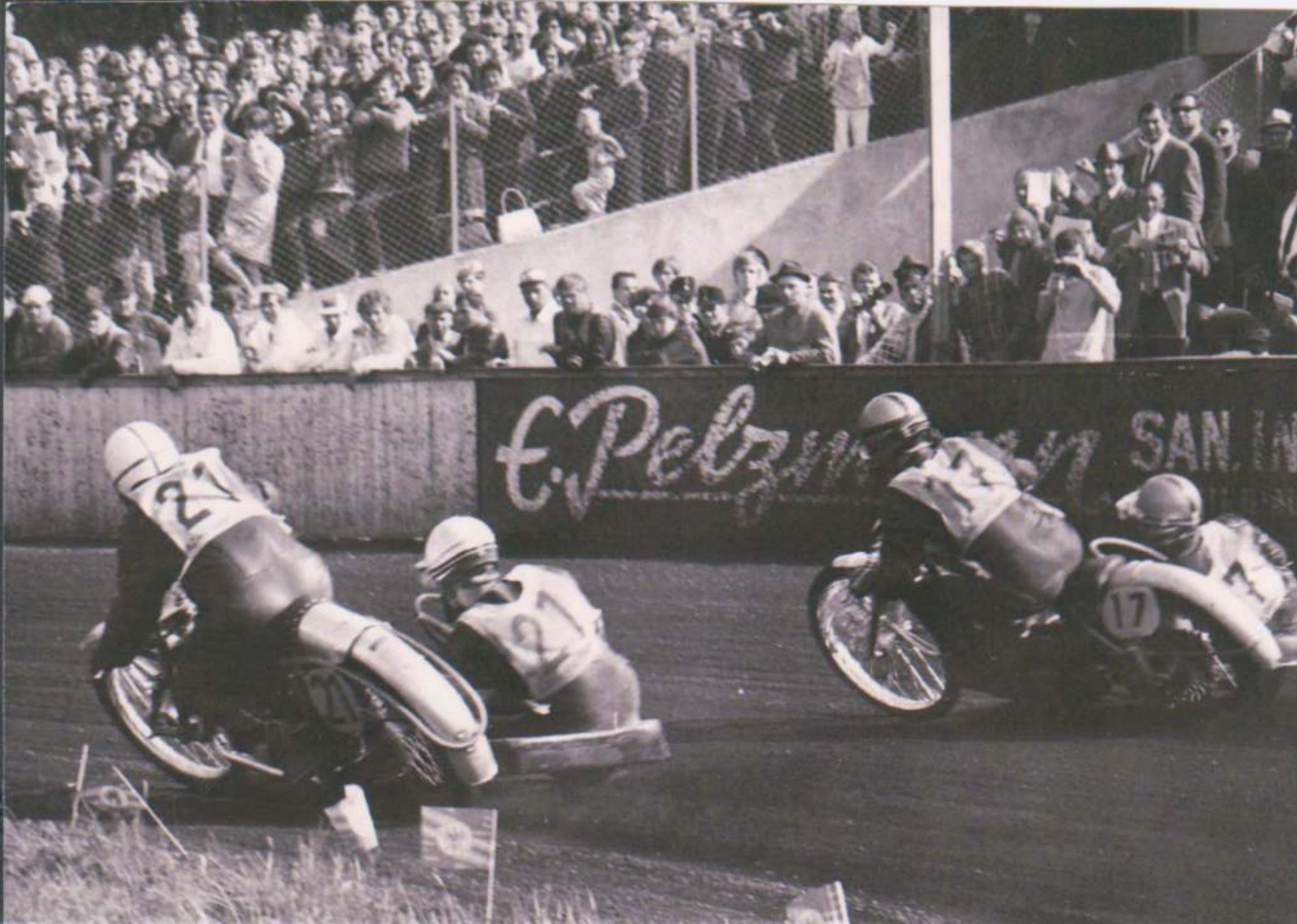




MOTORSPORT IN OLCHING
1950 - 2025







INHALTSVERZEICHNIS

TEIL 1	Grußwort 1. Bürgermeister	TEIL 10	MSCO Bundesliga
TEIL 2	Grußwort Ehrenvorsitzender	TEIL 11	Die Jugend
TEIL 3	Grußwort 1. Vorstand	TEIL 12	Hindernisse und Schattenseiten
TEIL 4	Wie alles begann	TEIL 13	Gaudi, Ausflüge und Gemeinschaft
TEIL 5	Das Eröffnungsrennen	TEIL 14	Jubiläumsjahr
TEIL 6	Die Olchinger Bahn	TEIL 15	Hymne
TEIL 7	Meilensteine des Stadionausbau	TEIL 16	Drifty Chronik
TEIL 8	Boxenstopp	TEIL 17	Danke
TEIL 9	Motoren, Helden, int. Rampenlicht	TEIL 18	Kontakt

MOTORSPORT ARENA OLCHING

75 JAHRE OLCHINGER TRADITION



Stadt **OLCHING**

„gemeinsam Stadt sein!“

GRUSSWORT 1. BÜRGERMEISTER

Liebe Mitglieder des MSCO,
liebe Motorsport-Fans,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

der Motorsport-Club Olching leistet mit großem Einsatz und viel Herzblut seit nunmehr 75 Jahren hervorragende Arbeit im Bereich des Motorsports. Nicht nur bei der Ausrichtung von Top-Events, sondern auch in der kontinuierlichen Nachwuchsförderung und in der Pflege einer lebendigen Vereinsgemeinschaft.

Dieses ehrenamtliche Engagement verdient höchste Anerkennung und meinen aufrichtigen Dank. Danken möchte ich auch dafür, dass der MSCO durch das Speedway Olching deutschlandweit und selbst außerhalb unserer Landesgrenzen als gastfreundliche und erfolgreiche Motorsportstadt bekannt gemacht hat und dies erfreulicherweise auch weiterhin tut!

Wie viele von uns wissen, stand die Tradition des Speedwaysports in Olching vor einiger Zeit auf der Kippe. Eine Nachbarschaftsklage drohte das Aus für Motorsport in der Form, wie wir alle ihn lieben, zu bringen. Ich bin sehr froh, dass es uns damals gemeinsam gelungen ist, dass wir letztlich eine mühsame aber doch gute Lösung finden konnten und, dass Sie und vor allem auch Ihr Nachwuchs weiterhin erfolgreich Runden im Speedwaystadion drehen können.

Allen die Verantwortung im Verein tragen, allen helfenden Händen - oft auch im Verborgenen - möchte ich heute im Namen der Stadt danke sagen und freue mich auf weiterhin spannende Rennen auf der roten Sandbahn in Mitten unserer Stadt!

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!
Ihr



Andreas Magg
Erster Bürgermeister





GRUSSWORT EHRENVORSITZENDER

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Motorsportfreunde!

Der Motorsportclub Olching e.V. im ADAC feiert dieses Jahr 2025 sein 75 jähriges Bestehen. Sicherlich ein Grund zum Feiern aber auch ein Anlass zum Nachdenken. Es gab ständig Bewegung im Club, langweilig war es nie. Meine Wenigkeit ist nun bereits 70 Jahre Mitglied im MSCO und so habe ich selbst viel im Club erlebt.

Unser Vater war jahrelang Rennleiter und 1. Vorsitzender, mein Bruder Horst, Architekt, war nicht nur 30 Jahre lang Stadionsprecher, sondern hat sich auch um die anstehenden und notwendigen Bauten, bzw. Umbauten im Speedwaystadion gekümmert.

Mit viel Idealismus und Zuversicht haben die aktiven Mitglieder des Clubs immer wieder Großartiges geleistet. Die Stadt Olching, der Landkreis Fürstentfeldbruck, unser früherer Stadionvermieter, der TSV Olching, der ADAC, der DMSB (Deutscher Motorsportbund) und die FIM (Fédération Internationale Motocycliste) waren stets an unserer Seite gestanden - und dafür ein riesengroßes Dankeschön.

Wir MSCO-ler haben gute Arbeit geleistet und wurden dafür von unseren Dachverbänden DMSB und FIM mit der Ausrichtung von hochklassigen Veranstaltungen ausgezeichnet. Speedway-Team Weltfinale 1972, Junioren WM 1977, Best Pairs Semifinale WM 1980, Team WM-Finale 1981 nationale und internationale Meisterschaftsläufe.

Der MSCO war an der Gründung der Speedway-Bundesliga mit viel Engagement eingebunden und sportlich erfolgreich. Heute geht der Blick nach vorne mit einer jungen Vorstandschaft, angeführt vom 1. Vorsitzenden Martin Smolinski, seines Zeichens mehrfacher Langbahnweltmeister mit viel Ehrgeiz und persönlichem Einsatz. Ein Hauptaugenmerk von ihm und seinen Sport- und Jugendleitern gilt dem MSC-Nachwuchs, sowohl den Mädels, als auch den Jungs. Bei den regelmäßigen Trainings sieht man schon etwas heranwachsen. Unter der Leitung von „Smoli“ Martin Smolinski als Trainer - ich glaube, besser geht's nicht.

Der Motorsportclub Olching möge mit attraktiven Veranstaltungen weiterhin seine Bedeutung im internationalen und nationalen Speedwaysport behalten, wobei die Nachwuchsarbeit im Speedwaysport eine wichtige Rolle einnehmen muss!

Ulrich Brehmer
Ehrenvorsitzender





GRUSSWORT 1. Vorstand

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Speedwayfreunde, Freunde des MSC Olching,

es ist mir eine Ehre, den MSC Olching als Vorstand in sein 75-jähriges Bestehen zu führen. Seit meiner Kindheit ist der MSC Olching ein Teil meines Lebens. Meine Eltern waren vor meiner Geburt schon aktiv im MSC. Somit wurde mir die Leidenschaft „Speedwaysport in Olching“ in die Wiege gelegt. Mein Vater - bekannt als Stadionsprecher, meine Mutter als Schriftführerin und Jugendleiterin - lernten mir sehr früh, wie das Miteinander im Verein funktioniert. Als kleines Kind mit fünf Jahren durfte ich den großen Größen des Bahnsport die Blumen bei der Fahrervorstellung übergeben. Wer hätte damals gedacht, was für einen Weg das alles einschlagen würde.

Der MSC Olching war Vorreiter in Sachen Jugend und Nachwuchsarbeit. Es war 1989, als die ersten Kinder aus Langnau Demorunden bei uns drehten - und ich durfte im Seitenwagen mitfahren. Speziell Raimund Schön, der im Hintergrund immer alles organisierte und auf die Beine stellte, war ein tragendes Teil dieser Säule. 1991 wurde dann eine Motorrad Jugendgruppe gegründet. So entwickelte sich der MSC Olching zum Mekka für den Bahnsport-Nachwuchs. Dank der Vereins-Motorräder konnte ich meine ersten Rennen unter der Flagge des MSC Olching bestreiten. Unsere Jugendgruppe war und ist eine Macht.

In jungen Jahren durfte ich kein Training, keinen Arbeitsdienst auf der Bahn verpassen, ich lernte das Autofahren auf der Bahn, Teamwork und vieles mehr. Dank meiner Eltern wurde ich immer involviert und mitgenommen. Ich war mir für nichts zu schade - ob wochenlang Autoreifen streichen für unser Pocket-Bike-Rennen, Drainage ausräumen, Fahrerlager kehren, Bulldog putzen. Ich liebte es, dabei zu sein.

Anfang der 90er hatte der Bahnsport noch eine Blütezeit, die dann langsam abflaute. Aber ich wusste, was ich wollte - und schlug meinen Weg ins Profigeschäft ein, dank der guten Grundausbildung im MSC Olching. Es gab ein paar Jahre, da war der MSC Olching nicht mehr in der Bundesliga aktiv. 1999 gründeten wir dann mit lauter jungen Wilden wieder eine Mannschaft und konnten 2003 den Titel in der 2. Speedway Bundesliga erringen.

Der MSC Olching, unser Fanrückhalt, unsere Fannähe und unser Boxenstopp machten uns einzigartig, bis wir 2006, 2007 und 2008 den Bundesliga- Titel im Hatrick gewinnen konnten, 14 Jahre nach dem ersten Sieg von 1992. Leider machte uns aber dann eine Nachbarin einen Strich durch die Rechnung: 2009 keine Bundesliga mehr in Olching! Stattdessen viel Ungewissheit: keiner wusste, wie es weiter geht mit der Lärmproblematik. Dank der guten Zusammenarbeit mit der Stadt Olching und dem ADAC konnten wir den Speedwaysport in Olching am Leben erhalten. Wir haben in dieser Zeit vor Gericht sehr viele Ressourcen verloren.

Aber ein MSC Olching lässt sich nicht unterkriegen! Mit geballter Kraft meisterten meine Vorgänger diese schwierige Zeit. Viele Jahre war ich im Hintergrund aktiv für den Verein, bis ich Anfang 2025 den Verein als Vorstand übernahm.

Der Übergang war nicht so einfach, denn unser Hauptsponsor beendete die Unterstützung und auch unser Super Koch Mutsch Richard plus Team ging in den wohlverdienten Boxenstopp Ruhestand. Die ersten großen Aufgaben meisterten wir als neue Vorstandschaft mit Bravour. Neue Boxenstopp Crew und neuer Hauptsponsor die Brauerei Ettl an Bord.

Wir hatten ein wundervolles Jahr 2025, 3 Top Veranstaltungen, ein gewaltiger Aufschwung ging durch die Reihen, ganz viel tatkräftige Hände. Danke an meine Mitglieder. Doch Stagnation ist Rückschritt, daher müssen wir gemeinsam als Verein auf die kommenden Jahre voraus blicken, und weitere Meilensteine (Pachtvertrag, Airfence, Jugendmotorräder) gemeinsam meistern.

Ich freue mich auf viele weitere Jahre mit dem MSC Olching

Euer Vorstand Martin Smolinski

Die Gründungsmitglieder des MSC Olching:

Aschenwald, Michael
 Bauer, Konrad
 Bayer, Otto
 Brehmer, Max
 Dietz, Peter
 Eck, Fritz
 Fischhaber, Sebastian
 Gartner, Simon
 Gierster, Albert
 Gistl, Georg
 Hain, Hans
 Heilmeyer, Michael
 Holmhey, Mathias
 Knoll, Richard
 Kuffner, Jürgen
 Link, Heinz
 März, Anton
 Mierlein Dr., Hein
 Miller, Sebastian
 Nagl, Alois
 Neumeyer, Wilhelm
 Okum, Emil
 Opitz, Horst
 Rackl, Xaver
 Rauscher, Hans
 Rothwinkler Dr., Korbinian
 Schiller, Rudolf
 Schmölz, Hans
 Schredl, Michael
 Schwuchow, Karl
 Seifert Dr., Herbert
 Triem, Fritz
 v. Weyern, Karl
 Wametsberger, Hans
 Warschat, Werner
 Wunderlich, Walter



Dr. Heinz Mierlein wurde bereits 1952 mit einer Urkunde zum Ehrevorsitzenden ernannt.

Die Massen interessierten sich für den neu gegründeten Motorsportclub Olching-Gröbenzell.



Der allererste MSCO-Vorsitzende Dr. Heinz Mierlein, hier beim Eröffnungsrennen am 24.06.1951



Die Rauscherschmiede in der Olchinger Hauptstraße - der Ort, an dem die ersten MSCO-Pläne geschmiedet wurden

WIE ALLES BEGANN

Die Gründung des Motorsportclubs Olching e. V. am 12. Oktober 1950

Nach der Währungsreform von 1948 kehrte langsam wirtschaftliche Stabilität ein – und mit ihr die Lust auf Geschwindigkeit, Benzingeruch und röhrende Motoren. Der Motorsport erwachte aus seinem Dornröschenschlaf, und unter der Präsidentschaft von Herrn Meyer-Seebohm wurde der ADAC neu belebt.

Auch in Olching regte sich 1950 etwas: Eine Handvoll motorsportbegeisterter Männer träumte davon, einen eigenen Club zu gründen. Der Funke sprang endgültig über, als beim Grasbahnrennen auf dem heutigen Stadiongelände – im Rahmen des Olchinger Volksfests – das Publikum in Scharen kam. Nicht nur die Olchinger selbst, auch Gäste aus den umliegenden Landkreisen und sogar aus München zeigten reges Interesse.

Der Erfolg des Rennens war ein echter Turbo für die Idee: Der Turn- und Sportverein Olching dachte laut über den Bau einer Motorradrennbahn nach. Bürger aus Olching und den Nachbarorten boten ihre Unterstützung an, und auch der Gemeinderat sowie der Bürgermeister signalisierten Bereitschaft, gemeindeeigenes Gelände bereitzustellen.

Doch es gab ein kleines Problem: Ein Turnverein, der im Bayerischen Landessportverband organisiert ist, darf keine Motorradrennen veranstalten. Die Lösung? Ein eigenständiger Motorsportclub musste her. Die ersten Gespräche dazu fanden in der Olchinger Hauptstraße in der „Rauscherschmiede“ statt.

Dann kam der große Moment: am Abend des 12. Oktober 1950 trafen sich engagierte ADAC-Mitglieder aus Olching, Gröbenzell und Esting sowie weitere Interessierte im Café Schiller. Ziel: Die Gründung der ADAC-Ortsgruppe Olching-Gröbenzell.

Laut Protokoll eröffnete Herr Meisburger um Punkt 20 Uhr die gut besuchte Versammlung, bedankte sich für das zahlreiche Erscheinen und übergab das Wort an Herrn Lehner, den Gau-Geschäftsführer des ADAC aus München. Dieser referierte ausführlich über Struktur, Ziele und Aufgaben des ADAC sowie die Rolle der Ortsgruppen im Verkehrswesen und im Sport.

Was folgte, war eine lebhaft – und durchaus ausufernde – Diskussion. Es ging um die neue 400-Meter-Aschenbahn, die von Fahrern später als eine der besten ihrer Art gelobt wurde. Eigentümerin war die Gemeinde Olching, Pächter der Turn- und Sportverein. Doch auf dem Gelände lagen auch Weidrechte, deren Nutznießer eine Entschädigung forderten. Und dann war da noch die Frage: Wer darf eigentlich Rennen veranstalten?

Die Antwort war komplex: Der Pächter der Bahn, der Sport- und Turnverein Olching, durfte zwar Rennen organisieren, aber nur mit Fahrern ohne Lizenz der Obersten Motorsport-Kommission (OMK). Lizenzierte Fahrer durften nur bei offiziellen Rennen starten – und die wiederum mussten von einem anerkannten Club ausgeschrieben werden. Fazit: Ein unabhängiger Motorsportclub war unumgänglich.

Ein weiterer Punkt war die Finanzierung. Herr Lehner warnte vor überzogenen Erwartungen: 4000 bis 6000 Zuschauer klingen nach einem satten Gewinn, doch die Kosten für Organisation, Werbung, Versicherung, Steuern und Fahrergagen sind enorm – ganz zu schweigen vom Wetterrisiko.

Nach stundenlanger Debatte wurde schließlich der eigentliche Zweck des Abends angegangen: Die Gründung der ADAC-Ortsgruppe Olching. Mit großer Mehrheit wurde der Antrag angenommen – und damit der „Motorsportclub Olching-Gröbenzell e. V. (ADAC)“ ins Leben gerufen. Von den Anwesenden traten 58 Personen durch Armheben dem neu gegründeten Verein bei.

Die erste Vorstandschaft des MSC Olching-Gröbenzell e.V. (ADAC) setzte sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Vorstand Dr. Heinz Mierlein
Schatzmeister Georg Gistl

2. Vorstand Walter Wunderlich,
Sport- und Tourenleiter Max Brehmer

Schriftführer Fritz Eck

DAS ERÖFFNUNGSRENNEN

15.000 Zuschauer bei der Eröffnung der Olchinger Speedway-Bahn am 24. Juni 1951

Was für ein Spektakel! Zwar hatte das Radrennen im Rahmen des Olchinger Volksfests bereits einige Tausend Besucher angelockt, doch das eigentliche Highlight folgte am Sonntag: die feierliche Eröffnung der neuen Speedway-Bahn. Die malerisch an der Amper gelegene Gemeinde wurde regelrecht überrannt - im besten Sinne. Aus München, Fürstenfeldbruck und den umliegenden Orten rollten endlose Kolonnen von Autos heran. Olching platzte aus allen Nähten: Rund 15.000 Zuschauer wurden gezählt – ein Rekord, der sich sehen lassen konnte.

Feierliche Worte & geistlicher Segen

Dr. Heinz Mierlein, erster Vorsitzender des MSC Olching-Gröbenzell, eröffnete die Veranstaltung mit einer Ansprache, in der er die Verdienste der örtlichen Sportvereine würdigte. Mit einem Zitat von Schiller erinnerte er daran, dass menschliches Wirken ohne göttlichen Beistand vergeblich sei – ein Gedanke, den Domkapitular Dr. Karl Abenthum aus München aufgriff. Im Namen des Erzbischöflichen Ordinariats segnete er die Bahn und ihre zukünftigen Teilnehmer. Sein Appell: „Groß als Sportler, groß als Mensch, groß als Christ“ – ein Anspruch, dem sich jeder Fahrer auf der Bahn verpflichtet fühlen sollte.

Mit einem festlich geschmückten PKW umrundete der Domkapitular das Stadion zur Weihe. Den symbolischen Startschuss setzte Mrs. Boyette, die Ehefrau des US-Flughafenkommandanten von Fürstenfeldbruck, die das weiße Band durchtrennte. ADAC-Präsident Meyer-Seebohm gratulierte der jungen Ortsgruppe zu ihrem beeindruckenden Werk, und OMK-Sportkommissar Wilhelm Michl aus Augsburg rief zur Fairness auf – mit dem klassischen Wunsch: „Hals- und Beinbruch!“

Das große Speedway-Ausscheidungsrennen

Das Herzstück der Veranstaltung war das Speedway-Ausscheidungsrennen, organisiert vom Motorsportclub Olching-Gröbenzell im ADAC. Mit dabei: die österreichischen Sandbahn-Asse Karl und Leopold Killmeyer sowie Fahrer aus der Region – darunter Alfred Aberl, Albin Siegl, Karl Vogt, Wastl Wisent, Hermann Gunzenhauser, Gerhard Hofemeister, Karl Marxreiter und Franz Neubauer.

Die Vorläufe waren spannend: Siegl dominierte den ersten Lauf, Wisent den zweiten. Im Hoffnungslauf sicherten sich Aberl und Marxreiter ihre Chance auf weitere Qualifikationsrunden. Doch das Glück war nicht jedem hold – Siegl musste nach einem Maschinenschaden im Zwischenlauf und später auch im Endlauf ausscheiden.

Im Finale setzte sich Leopold Killmeyer durch und holte mit acht Punkten den Gesamtsieg vor Wisent mit sieben Punkten. Sportkommissar Michl überreichte den Siegerkranz, und Killmeyer nahm Wisent mit auf die Ehrenrunde – ein Moment echter Sportsgeist.



Regen, Schlamm und kleine Helden

Leider spielte das Wetter nicht mit: Schon zum ersten Rennen setzte kräftiger Regen ein, der bis zum Ende anhielt. Die Bahn wurde zur Rutschpartie, und einige Fahrer mussten vor dem Start kapitulieren. Dennoch gab es beeindruckende Leistungen: Alois Portner aus Oberlauterbach fuhr trotz widriger Bedingungen eine starke Zeit von 64,4 Sekunden und siegte vor Albert Böck aus Dachau.

Auch die Ausweisfahrerrennen boten Spannung: Josef Seidl aus München gewann bei den 250-ccm-Maschinen, Portner triumphierte erneut bei den 500-ccm-Solos. Eduard Steckermeier stürzte, blieb aber glücklicherweise nur leicht verletzt.

Das Seitenwagenrennen bis 750 ccm wurde zum krönenden Abschluss: Das Gespann Siegfried Irschenberger und Hans Peisl aus Dachau/Indersdorf fuhr souverän zum Sieg auf BMW. Der „Große Preis von Olching“ wurde wetterbedingt vorgezogen und lieferte packende Duelle – allen voran zwischen Killmeyer und Siegl, die sich nichts schenkten. Killmeyer überholte früh und verteidigte seine Führung bis ins Ziel. Mit 70,6 Sekunden fuhr er unter dem Jubel der Massen zum Sieg und erhielt den Siegerkranz aus den Händen von ADAC-Präsident Meyer-Seebohm.

Nachwuchs mit Schlamm im Gesicht

In einer Pause zeigten drei Kinder – zwei davon aus Puchheim – ihr Können auf kleinen Maschinen. Noch nicht einmal schulpflichtig, aber schon mit dem Rennfieber infiziert. Auch sie hatten mit Motordefekten zu kämpfen und waren am Ende über und über mit Schlamm bedeckt – ganz wie die Großen.

Fazit: Ein Auftakt mit Herz, Tempo und Humor

Die erste Veranstaltung auf der neuen Olchinger Speedway-Bahn war ein voller Erfolg – trotz Regen und technischer Pannen. Die Zuschauer waren begeistert, die Fahrer kämpften mit Leidenschaft, und die Stimmung war elektrisierend.

Poldi Killmeyer, der seinem Bruder während des Rennens seine Maschine überließ und damit wahre Sportkameradschaft bewies, brachte es auf den Punkt: Die „lieben Olchinger“ müssten zwar noch ein bisschen Speedway-Erziehung genießen, seien aber schon jetzt ein Publikum, das mitfiebert und mitfühlt. Sein Versprechen: „Da gahn ma dann baden!“ – beim nächsten Mal hoffentlich bei Sonnenschein und mit noch mehr Rennfieber.

Auch Staatsmeister Fritz Dirtl aus Österreich kündigte an, im Herbst wieder dabei zu sein. Man durfte gespannt sein – die Bahn war bereit, das Publikum sowieso.



Sebastian Wiesent, Gröbenzell



DIE OLCHINGER BAHN

Ohne sie geht nichts: die Olchinger Speedwaybahn

Der Startschuss für die Speedway-Bahn – mit vereinten Kräften und viel Tempo: kaum war der MSC Olching-Gröbenzell ins Leben gerufen, ging es auch schon los: Auf gemeindeeigenem Gelände begann der Bau der Speedway-Bahn – und das mit beeindruckendem Tempo. In nur acht Monaten (1950/51) wurde das Projekt auf die Beine gestellt, maßgeblich vorangetrieben durch die Initiative von Michael Schredl und in enger Zusammenarbeit mit dem TSV. Unterstützung kam auch vom amerikanischen Fliegerhorst Fürstenfeldbruck, der das Vorhaben förderte. Den technischen Entwurf lieferte Karl Eisele, unterstützt vom erfahrenen Neidlinger Rennfahrer Hermann Gunzenhauser, der sein Know-how in sportlichen Fragen einbrachte. So entstand in Rekordzeit eine Bahn, die den Grundstein für Olchings Motorsportgeschichte legte: stolze 410 Meter lang war die Olchinger Rennpiste in ihrem ursprünglichen Zustand.

Bahnbau 1975 – Frisch gemacht für die Zukunft

Damit die Olchinger Speedway-Bahn auch weiterhin internationalen Standards entspricht, wurde sie im Frühjahr 1975 umfassend modernisiert. Der alte Schlackenbelag hatte ausgedient und nach den aktuellen Vorschriften der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) entsprach die Bahn nicht mehr den Vorschriften – ein „Update“ war dringend erforderlich.

Im Zuge der Sanierungsarbeiten wurden rund 6000 m² des alten Belags abgetragen, mit einem Grader gelöst und zur Füllgrube nach Gernlinden transportiert. Anschließend ging es an die darunterliegende Einstreudecke, die mit Motorbesen und Stahlbürste gründlich gereinigt wurde – bei Bedarf sogar mit Wasser, um auch die letzten Schlackenreste zu entfernen. Unebenheiten auf der Bahn wurden punktgenau nach Anweisung mit heißem Asphaltbinder ausgeglichen und verdichtet. Auch die Großstein-Abschlusszeile erhielt ein Update: Sie wurde neu profiliert und aufgebrochen, inklusive der darunterliegenden Betonunterlage. Zum Abschluss kam ein neues Splittgemisch zum Einsatz, das sorgfältig planiert wurde – insgesamt rund 700 Tonnen Material, die für eine stabile und leistungsfähige Bahn sorgen.

Neben den beauftragten Firmen leisteten die Clubmitglieder – allen voran Bahnmeister Helmuth Grill – unzählige Stunden ehrenamtlicher Arbeit. Mit hunderttausenden Litern Wasser wurde der neue Belag eingeschlämmt und verfestigt. Eine Meisterleistung in Sachen Vereinsengagement!

Die Kosten beliefen sich auf rund 50.000 DM, getragen von der Gemeinde Olching und dem TSV Olching (je 10.000 DM) sowie dem MSC Olching (30.000 DM). Mit neuem Belag und bewährtem Teamgeist war die Speedway-Bahn in Olching wieder bereit für große Rennen und noch größere Geschichten.

1981 der nächste Bahnbau

Doch nur sechs Jahre später hieß es schon wieder: „Ran an die Schaufeln!“ – denn 1981 stand der nächste große Umbau an. Was war passiert? Nun ja, das Olchinger Oval war einfach zu lang geraten. Laut FIM-Vorschrift durfte die Bahn eine Länge von 400 Metern nicht überschreiten – und das fiel nicht etwa einem Funktionär auf, sondern Gerüchten zufolge einem dänischen Weltklassefahrer, der nach gefühlt 20 Runden meinte:

„Irgendwas stimmt hier nicht – ich fahr und fahr und komm nicht an!“



Die Bahn 1951



Die Lösung: eine Bahnverkürzung auf 390 Meter, und zwar erneut mit einer ordentlichen Portion Vereinsgeist. Seitdem misst die Bahn genau das, was sie heute noch misst – und ist damit nicht nur regelkonform, sondern auch ein Stück Olchinger Identität.

Und weil Olching nicht nur präzise, sondern auch farbenfroh kann, kam mit dem neuen Belag aus dem Saarland auch ein neuer Look ins Stadion: rotbraun war die Bahn nun – und so ist es bis heute.

Wer einmal auf diesem Sand gefahren ist, erkennt ihn sofort. Wer ihn einmal geschaufelt hat, sowieso.

Apropos Sand: 2023 gab's Nachschub – und was für einen! Die Saison war vorbei, die Bahn lag friedlich da, als am 20. November vormittags plötzlich vier französische LKWs in den Amperauen auftauchten. Geladen hatten sie nicht etwa Wein oder Baguette, sondern 110 Tonnen feinsten rotbraunen Speedwaysand aus dem Département Moselle!

Den Bahnrekord hält natürlich ein Olchinger: Martin Smolinski hat ihn 2014 beim Rennen um das „Goldene Band der Schloßbrauerei Maxlrain“ aufgestellt. Er hält diesen Rekord von 85,6 km/h auf alle Fälle schon mal bis ins Jubiläumsjahr 2025.



Sand aus Frankreich

Die Bahn 1975: schwarz wie die Nacht!



Die Bahn im Jubiläumsjahr 2025



MEILENSTEINE DES STADIONAUSBAUS

Mit dem Boom des Speedwaysports in den 1960er Jahren wurde auch das Olchinger Speedwaystadion stetig weiterentwickelt. Was einst als einfache Bahn begann, wuchs über Jahrzehnte zu einer echten Motorsportstätte mit internationalem Renommee heran.

Ein besonderer Dank gilt hier der Stadt Olching, dem ADAC Südbayern und dem TSV Olching – dem früheren Vermieter der Bahn – für ihre langjährige finanzielle und tatkräftige Unterstützung. Und natürlich den Clubmitgliedern, die - damals wie heute - unermüdlich Hand anlegten, schaufelten, planten und bauten.

- 1966 Neubau der Sitztribüne
- 1966 Errichtung des ersten Zielrichterturms in Holzbauweise
- 1967 Verlegung des Fahrerlagers vom Amperkanal zum heutigen Standort
- 1969 Bau der Zuschauerbrücke über den Zugang vom Fahrerlager zur Bahn
- 1975 Erster Bahnumbau mit Einbau von Natursand (April–Mai 1975)
- 1978 Bau der Kassenhäuser
- 1980 Neubau des heutigen Zielrichterturms
- 1981 Zweiter großer Bahnumbau nach dem WM-Finale 1981: Neue Bahnlänge, frischer Belag aus dem Saarland, neue Barriere
- 1998 Komplette Sanierung der Barriere und des Fahrerlagers
- 1999 Hochwasser! Die Bahn stand komplett unter Wasser und musste vollständig saniert werden
- 1987 – 2000: Entstehung des Bierzeltes und ständige Erweiterung zum heutigen „Boxenstopp“
- 2003 Bau des neuen Sozialgebäudes im Fahrerlager und Installation von insgesamt 705 original Sitzschalen aus dem Münchner Olympiastadion auf der Olchinger Sitztribüne
- 2020 Anschaffung neuer Airfences
- 2025 neue Holzverkleidung am Boxenstopp



BOXENSTOPP

Wo der Schweinebraten Geschichte schreibt

Als in den 1980er und 1990er Jahren die Gastronomie des MSC Olching aus dem Boden gestampft wurde, war das kein Zufall, sondern das Werk engagierter Vereinsmitglieder mit Geschmack – im wahrsten Sinne des Wortes. Allen voran Angelika Pelzmann, die gemeinsam mit ihrem Mann Ernst und einer Handvoll Mitstreiter den Grundstein für das legte, was heute liebevoll als „Boxenstopp“ bekannt ist. Der Auftakt? Wurstsemmeln aus einem Unterstand, der eher an eine wetterfeste Gartenlaube erinnerte als an ein kulinarisches Zentrum. Doch der Hunger war groß – und die Vision noch größer.

Mit viel Herzblut und Organisationstalent übernahm Angelika Pelzmann über viele Jahre hinweg die Regie in der Küche. Ihre Crew war eingespielt, die Abläufe präzise – und die Gäste satt und glücklich. 1998 wurde dann aus dem Provisorium ein echtes Gebäude im Fahrerlager. Der Grundstein mit Jahreszahl existiert tatsächlich – man muss nur wissen, unter welchem Teppich man suchen muss.

Ein Kapitel für sich ist Richard Mutsch, der als „Mutschi“ nicht nur in Olching, sondern auch weit über die Landesgrenzen hinaus als Meister des Schweinebratens galt. Gut ein Jahrzehnt lang führte er die Küche mit seiner Crew - und sein Braten wurde zur Legende. Im Jubiläumsjahr verabschiedete sich der „Mutschi“ in den wohlverdienten Ruhestand – nicht ohne kulinarisches Erbe: Denn auch das neue Boxenstopp-Team versteht sich auf die hohe Kunst der Schweinebratensemmel. Der italienische Speedway-Star Paco Castagna ließ sich gar zu der Aussage hinreißen, er komme nur wegen dieser Spezialität nach Olching. Ob das nun ganz ernst gemeint war oder nicht – geschmeckt hat's ihm auf jeden Fall.

Doch der Boxenstopp ist mehr als nur ein Ort für hungrige Rennsportfans. Er ist Treffpunkt, Wohnzimmer und Kino zugleich. Hier finden Vereinsversammlungen und Feste statt, und seit dem Jubiläumsjahr flimmern nicht nur die Speedway-Grand-Prix-Rennen, sondern auch die Langbahn-Grand-Prix live über die Großleinwand. Die Übertragungsabende erfreuen sich großer Beliebtheit – und wer einmal dabei war, kommt meist wieder. So hat sich längst eine treue Stammrunde etabliert, die hier nicht nur Rennen schaut, sondern auch fachsimpelt und Geschichten erzählt.

Richard Mutsch



Boxenstopp Crew 2025



Angelika Pelzmann



Boxenstopp Crew







1950-2025
MOTORSPORT CLUB
OLCHING
75 JAHRE TRADITION

e. V. im ADAC

MOTOREN, HELDEN, INT. RAMPENLICHT

Olching goes international – schon 1952!

Bereits im Jahr 1952 fand Olching seinen Weg in die internationale Motorsportpresse: Im renommierten „Stenners Speedway-Annual“ berichtete Count Seherr-Thoss über das Eröffnungsrennen am 24. Juni 1951 sowie über die weiteren Veranstaltungen des Jahres. Damit war Olching früh auf dem Radar der internationalen Speedway-Szene – ein erster Meilenstein in der Vereinsgeschichte.

Europa-Finale der Speedway-WM 1969

Am 24. August 1969 wurde Olching zum Zentrum des internationalen Motorsports: Das Europa-Finale zur Speedway-Weltmeisterschaft fand erstmals in Bayern statt – unter der Schirmherrschaft von Ministerpräsident Dr. h. C. Alfons Goppel.

In seinem Grußwort hieß er alle Gäste herzlich willkommen und wünschte dem Motorsportclub Olching viel Erfolg. Das Teilnehmerfeld war hochkarätig: Fahrer aus Polen, Schweden, Norwegen und der UdSSR kämpften um Punkte und Prestige.

Sieger wurde Walerij Klementiew (UdSSR) mit 12 Punkten, dicht gefolgt von Edward Jancarz (Polen). Insgesamt nahmen 16 Fahrer aus vier Nationen teil – ein echtes internationales Highlight vor den Toren Münchens.

Mannschafts-Weltmeisterschaft 1972 – Die Briten dominieren

Am 24. September 1972 war Olching erneut Gastgeber eines Weltklasse-Events: Das Speedway-Weltfinale für Mannschaften lockte 18.000 Zuschauer ins Stadion.

Die britische Mannschaft – mit Ivan Mauger, Ray Wilson, John Louis und Terry Betts – holte sich den Titel mit 36 Punkten, souverän vor der UdSSR und Polen (je 21 Punkte) sowie Schweden (18 Punkte).

Die Veranstaltung begann festlich: Mit Olympiafanfare, Speedway-Hymne und einer Knabenkapelle in historischen Gewändern wurde das Finale würdig eröffnet. Und die Briten lieferten ab – allen voran Ivan Mauger, der erst eine halbe Stunde vor Rennbeginn per Hubschrauber vom Flughafen Riem eintraf. Drei seiner vier Starts gewann er überlegen, beim vierten unterlag er knapp.

Trotz des Ausfalls von Altmeister Barry Briggs (nach einem schweren Sturz in Wembley), zeigte das britische Team seine Klasse. Mauger, Louis und Betts bewiesen, dass sie nicht nur Titelverteidiger, sondern auch würdige Weltmeister waren.

Die Spannung litt etwas unter der britischen Dominanz, doch die Zuschauer bekamen Motorsport vom Feinsten. Die Polen brauchten einige Läufe, um sich auf die schnelle Olchinger Bahn einzustellen – ihre Maschinen waren eher für enge Kurven und lange Geraden gebaut. Als sie schließlich die richtige Übersetzung fanden, war es fast zu spät. Auch die Sowjetunion blieb hinter den Erwartungen zurück.

Fronleichnamrennen 1975 – Ein Altmeister, ein Publikumsliebbling und ein Hauch von Leningrad

Am 29. Mai 1975 war es wieder soweit: Der Motorsportclub Olching lud zum traditionellen Fronleichnamrennen – und das Publikum folgte dem Ruf in Scharen.

Bei bestem Wetter strömten rund 12.000 Zuschauer ins ausverkaufte Speedway-Stadion, um packende Rennen und große Emotionen zu erleben.



„Poschi“ rockte das Oval: im Mittelpunkt stand ein Mann, der längst zur Legende geworden war: Manfred Poschenrieder, 37 Jahre jung und mit 25 Jahren Rennerfahrung im Gepäck. Mit seiner beherzten Fahrweise und dem Motto „In diesem Weltklassefeld gibt es für mich nichts zu verlieren“ fuhr er sich direkt in die Herzen der Fans – und ins Europafinale nach Leningrad.

Gegen starke Konkurrenz aus dem Ostblock behauptete sich Poschenrieder eindrucksvoll. Gleich im ersten Lauf ließ er dem Russen Trofimov und den Polen Cieslak und Jurcsinszky keine Chance. Auch im zweiten Lauf dominierte er gegen den Holländer Kroeze, den Russen Rozhantschuk und den Polen Wiglenda. Selbst ein Maschinenwechsel in den späteren Läufen konnte ihn nicht stoppen – mit einem sechsten Platz im Gesamtklassement sicherte er sich das Ticket nach Leningrad.



Hier bekommt Manfred Poschenrieder Blumen von einem kleinen Fan. Begrüßt wurde bei der Fahrervorstellung auch Christoph Betzl, der damals schon zu den weltbesten Fahrern gehörte

Den Tagessieg holte sich der Pole Zenon Plech, Gesamtsieger wurde der Russe Walerij Gordejew mit der Maximalpunktzahl von 15. Insgesamt gingen sieben der acht Qualifikationsplätze an Fahrer aus Polen und der Sowjetunion – nur Poschenrieder durchbrach die Phalanx.

Ein besonderes Highlight: als der sympathische Holländer Henrik Kroeze wegen eines vermeintlichen Fehlstarts disqualifiziert werden sollte, erhob sich ein Sturm der Empörung auf den Rängen. Die Zuschauer protestierten lautstark – und das Schiedsgericht lenkte ein. Das Rennen wurde neu gestartet.

Bereits am Vortag fand die interne Paar-Meisterschaft des MSC Olching statt. Den Sieg holten sich Hans Neumaier und Martin Klaus, gefolgt von Christoph Betzl (als Gastfahrer) und Herbert Pichelmeier. Ein gelungener Auftakt für ein Wochenende voller Adrenalin und Vereinsstolz.

Und in den Folgejahren gab es weitere nationale und internationale Prädikate, zum Beispiel:

- 1981: Team-Weltfinale mit den Mannschaften aus Dänemark, Großbritannien, der UdSSR und der Bundesrepublik Deutschland
- 1996: Speedway-Junioren-Weltmeisterschafts-Finale (den Titel holte sich Piotr Protasiewicz aus Polen)
- 2000: zum 50-jährigen Vereinsjubiläum gab es das kontinentale WM-Semifinale 2. Vor 1500 Fans siegte der Slowene Matej Ferjan vor Robert Barth.
- 2015: Europameisterschafts-Finale der 125 ccm-Klasse mit dem Sieger Marcin Turowski (Polen)
- 2016: SEC Challenge - vor 3.500 Zuschauern holte sich der Pole Krzysztof Kasprzak den Sieg. Sechs weitere Fahrer durften sich über die Qualifikation für die Speedway-EM freuen.
- 2017: Speedway WM-Halbfinale: allererste Speedway-Sahne! Mit dabei war hier der Olchinger Lokalmatador und Ex-Speedway Grand Prix-Pilot Martin Smolinski, der mit 15 weiteren Superstars um die Qualifikation für den Speedway Grand Prix Challenge kämpfte. 3000 Fans erlebten ein aufregendes Speedway-WM-Halbfinale in Olching, das der Däne Leon Madsen mit Maximumpunktzahl für sich entscheiden konnte. Auf Rang zwei landete Piotr Pawlicki aus Polen. Dritter wurde nach einem Sieg im Stechen Olchings Lokalmatador Martin Smolinski.
- 2017: Finale Deutsche Speedway Meisterschaft: bei diesem Rennen spielte das Wetter nicht ganz mit – nach regenbedingtem Rennabbruch holte sich der 28-jährige Speedway-Profi Kevin Wölbert aus Heidhof (Mecklenburg-Vorpommern) nach 2008 und 2011 zum dritten Mal den Titel des Deutschen Meisters.
- 2018: Finale zur Deutschen Jugend Meisterschaft - An diesem Renntag wurde es für den deutschen Speedway-Nachwuchs der Juniorenklassen A, B und C ernst: Christian Hefenbrock, der ab 2018 Trainer des DMSJ Bahnsport Junior Teams war, und seine Truppe, zogen diese Veranstaltung in Zusammenarbeit mit den Funktionären des Motorsportclubs Olching so richtig professionell auf – mit Auslosung der Startnummern vor dem Rennen, Übertragung per Live-Stream, und Startplatzwahl für den Finallauf wie beim Speedway Grand Prix der „Großen“.





TEAM WM 1981

Und in den Jahren ohne Prädikatsläufe? – Da stand die Olchinger Speedway-Welt natürlich auch nicht still! So fand beispielsweise an Fronleichnam 2022 der Auftakt im Rahmen der „German Speedway Masters „- Rennserie auf der Olchinger Rennpiste statt. Hier stand der damals 27-jährige Speedwayprofi Andžejs Lebedevs aus Daugavpils (Lettland) am Schluss ganz oben auf dem Siegerpodest - mit "weißer Weste". Und dabei war er ursprünglich gar nicht im Fahrerfeld vorgesehen gewesen.

Und ansonsten ist das internationale Speedwayrennen an Fronleichnam, das seit 2003 den Titel „German Open“ trägt, längst zur nicht mehr wegzudenkenden Tradition in Olching geworden. Dazu kommt noch das beliebte Herbstrennen um das „Goldene Band“. – Zwei internationale Rennen pro Jahr, dazu im Sommer noch ein Ligarennen und der Bayerncup: Olching hat sich als Austragungsort für spektakuläre Motorsportereignisse einen Namen gemacht.

Mit Herzblut, Organisationstalent und einer Bahn, die internationalen Vergleich nicht zu scheuen braucht, wurde Speedway-Geschichte geschrieben: Olching wurde zur Bühne für Weltklasse-Motorsport – und der MSC zum Gastgeber mit Format.

Wenn Motorräder Skifahrer ziehen – Skijöring 1952

Dass der MSC Olching nicht nur Benzin im Blut, sondern auch Sinn für kreative Sportarten hat, bewies er im Winter 1952: heutzutage auf Grund der klimatischen Verhältnisse nahezu undenkbar, wurde damals auf der Speedway-Bahn ein Motorrad-Skijöring veranstaltet – eine Mischung aus Schnee, Speed und Skiern. Vor rund 1000 Zuschauern kämpften zwei Teams um Punkte und Ehre. Das Team Siegl, unterstützt von Pleierer, Hofmeister und Schmid, setzte sich mit 27:21 Punkten gegen das Team Wiesent durch. Die Rennen waren turbulent, die Bahn hielt stand, und die Organisation wurde gelobt. Zwar blieb der große finanzielle Erfolg aus, doch das sportliche Erlebnis war unvergesslich. Besonders spektakulär: Lehner, der im Schlepp von Schmid die letzten 80 Meter in Bauchlage über die Ziellinie rutschte – und trotzdem die Punkte rettete! Auch die Skifahrer zeigten vollen Einsatz. Nach einigen Stürzen zu Beginn hatten sich die Teams eingespielt, und nur vereinzelt wurde noch die Schneepiste mit dem Allerwertesten „getestet“. Die Hauptlast lag oft bei den Skifahrern – ihr Stehvermögen entschied über Sieg oder Niederlage. Die Rennen gingen über drei Runden, die Skifahrer wurden flexibel eingesetzt. Am Ende überreichte ADAC-Gausportleiter Mich dem Teamkapitän Siegl den Lorbeerkrantz, und der MSC Fürstenfeldbruck stiftete einen Ehrenpreis.



MSCO BUNDESLIGA



Olchings 1. BL-Mannschaft Städtevergleich 1971
Wilhelm Reinhardt, Hans Siegl, Rudi Kastl,
Josef Angermüller, Hubert Kullmann



MSCO BL-Team 1979
Mario Lehner, Peter Lempenauer, Heini Sprenger,
Sepp Aigner, Christian Brandt



1991 - der MSCO wurde Meister in der 2. Bundesliga
Joachim Kugelmann, Tanja Jöckel, Rene Lehmann,
Peter Würsch, Richard Schneider



1992 - MSCO gewinnt zu ersten Mal die
1. Speedway Bundesliga
A.Schapfl, Z.Adorjan, T.Meggle, K. Maier,
R.Schön, R.Barth, C.Hasler

Bundesliga Meister Hattrick 2006/2007/2008



Matej Ferjan, Joachim Kugelmann, Frank Facher,
Martin Smolinski, Robert Barth, TM Stefan Bachuber



TM Stefan Bachuber, Tobias Kroner, Dennis Helfer, Manfred Betz,
Zbigniew Suchecki, Frank Facher, Martin Smolinski, Raimund Schön



Frank Facher, Martin Smolinski,
Manfred Betz, Christian Rinkenburger,
Manuel Hauzinger, Matej Zagar,
Stefan+Erik Bachuber

2.Bundesliga Team 2025



Bayerncup Team 2025



2.Bundesliga Team 2025



Olchinger Teams in der Speedway-Bundesliga

1971 war das Geburtsjahr der Speedway-Bundesliga – und der MSC Olching war von Anfang an dabei. Der damalige Rennleiter Ulrich Brehmer war maßgeblich an der Gründung beteiligt. Anfangs noch als „Städtevergleichskämpfe“ getarnt, wurde die Liga 1972 offiziell anerkannt. 1973 folgte die Einführung durch die OMK, 1978 dann die Gründung der 2. Liga für Nachwuchsfahrer.

Mit der Liga kamen auch die Fans – und wie! Busse voller Anhänger begleiteten die Mannschaft zu den Rennen. Es entstand sogar ein eigenes Speedway-Lied. Die legendäre „Speedway-Clique Gröbenwald“ bei Jonny im Gröbenwaldstüberl war das Herz der Olchinger Fan-Szene.

Dank engagierter Sponsoren wie Ferdinand Wimmer, Yamaha-Fuchs, der Sparkasse Olching, Autohaus Köpp und vor allem der Schloßbrauerei Maxrain konnte der MSC Olching sportlich durchstarten.

1992 war das Jahr, in dem der MSC Olching in Landshut die Sensation perfekt machte: Meistertitel in der 1. Speedway Bundesliga! Die Amperauen jubelten, die Pokale glänzten – und die Konkurrenz staunte nicht schlecht.

2004 dann ein weiterer Meilenstein: Das Bundesliga-Finale fand erstmals in Olching statt. Heimvorteil, Bratwurstduft und Spannung bis zur Ziellinie. Doch bis der Titel wieder nach Olching wanderte, dauerte es noch ein wenig – 2006 war es endlich so weit. Und dann gleich dreimal hintereinander: 2006, 2007 und 2008 – ein echter Titel-Hattrick, der das Stadion zum Beben brachte.

Parallel dazu mischte der MSC Olching auch in der 2. Speedway Bundesliga kräftig mit – und das mit Erfolg. Doch 2009 kam der große Cut: Rückzug aus dem Ligabetrieb, ausgelöst durch eine Reglementsänderung, die mehr Fragen als Antworten hinterließ.

Aber Olching wäre nicht Olching, wenn man sich davon unterkriegen ließe. 2012 folgte die Rückkehr – diesmal in den frisch gegründeten Speedway Team Cup, gedacht als Nachwuchsschmiede und Unterbau zur Bundesliga. Und wer Nachwuchs sagt, meint in Olching: Vollgas mit Perspektive. Den Titel holten die Olchinger beim Team Cup dann zum ersten Mal während der Corona-Pandemie, nämlich 2021 – und 2022 dann gleich nochmal.

2023 wagte der MSC dann den Sprung zurück in die 1. Bundesliga – neues System, drei Heimrennen, Platz 2. Leider auch Platz 1 in der Kostenstatistik, was den Vorstand zum Nachdenken brachte. Ergebnis: 2024 wieder raus.

Seit 2025 heißt der Wettbewerb wieder ganz klassisch „2. Speedway Bundesliga“, und Olching fährt dort konstant und erfolgreich mit. Im Jubiläumsjahr gab's sogar den 3. Gesamtplatz – ein starkes Ergebnis, das zeigt: die Amperauen sind und bleiben ein heißes Pflaster für schnellen Sport.



DIE JUGEND

Die Nachwuchsarbeit des MSC Olching

Dass der MSC Olching 1999 mit seiner Nachwuchsmannschaft Gruppensieger in der deutschen Speedway-Liga wurde, war mehr als nur eine Überraschung – es war eine kleine Sensation. Eigentlich sollten die jungen Fahrer nur mal „Liga-Luft“ schnuppern. Das Ziel war bescheiden: Hauptsache nicht Letzter. Doch das Team, im Schnitt gerade mal 15 Jahre alt, zeigte beeindruckenden Sport und bewies: Talent kennt kein Alter.

Dieser Erfolg kam nicht aus dem Nichts. Er ist das Ergebnis jahrzehntelanger, engagierter Nachwuchsarbeit, die beim MSC Olching seit 1952 großgeschrieben wird.

Von Verkehrserziehung bis Rennsport

Die ersten Schritte der Jugendarbeit waren geprägt von Verantwortung und Weitblick. Junge Verkehrsteilnehmer wurden in eigenen Gruppen geschult – nicht nur, um Rennen zu besuchen, sondern um sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Kartenlesen, Radwanderungen und praktisches Fahren standen auf dem Programm.

Jugendleiter wie Hans Huber, Matthäus Trinkl, Helmuth Grill und Rainer Diedrich schafften es über Jahre hinweg, eine lebendige Jugendgruppe aufzubauen. Aus dieser „Olchinger Talentschmiede“ gingen spätere Spitzenfahrer hervor – darunter Rudi Kastl, Otto Barth und Dieter Dauderer.

Auch international machte Olching von sich reden: Die unvergessenen Hans Siegl (+1978) und Josef Angermüller (+1977), der deutsche Speedwaymeister Josef Aigner (1982) und der Grasbahn-Europameister Christian Brandt (1983) – sie alle begannen ihre Karriere in Olching.

Und heute?

Mittwoch ist Trainingstag – und das fast jede Woche. Dann wird das Olchinger Oval zur Spielwiese für die MSCO-Jugendgruppe, wo Neulinge ihre ersten Runden drehen und die Routinierten ihre Kurvenkünste verfeinern. Slalomfahren, Wippenbalancieren und der legendäre „Achter“ stehen auf dem Programm – denn die beiden Jugendleiter Ralf Müller und Nico Schikora dulden keine halben Sachen. Wer hier fährt, lernt nicht nur Gas geben, sondern auch sauber lenken.

Aktuell zählt die Gruppe rund 25 motorsportbegeisterte Kids – Tendenz? Steil bergauf, wie ein Seitenwagen in der Zielkurve. Und das liegt nicht nur am Training, sondern auch am großartigen „Drumherum“, das regelmäßig für Begeisterung sorgt.

Ob Abenteuer-Camp mit Übernachtung direkt auf der Bahn, ein gemeinsamer Ausflug zur Kartstrecke oder zuletzt der Halloween-Trainingstag, bei dem ein Gespenst die Instruktionen gab und statt Pylonen plötzlich Kürbisse auf der Strecke standen – hier wird Motorsport mit Fantasie und Herz gelebt. Die MSCO-Jugend ist nicht nur schnell, sondern auch kreativ. Und wer einmal dabei war, kommt garantiert wieder – mit Helm, Handschuhen und einem breiten Grinsen unterm Visier.



ABTEILUNG KART

Geschicklichkeit auf vier Rädern: die Kart-Slalom-Gruppe des MSC Olching

1990 gründeten Raimund Schön und Paul Knott die Kart-Gruppe – die erste Jugendabteilung des MSC Olching, in der Kinder ab 8 Jahren aktiv Motorsport betrieben. Was als Ferienprogramm begann, entwickelte sich schnell zur Erfolgsgeschichte.

Ab 1992 fand von März bis September jeden Donnerstag ein Training statt. Mit Geduld und Spaß lernen die Jüngsten den Umgang mit dem Kart – und das mit großem Erfolg.

Die Gruppe nahm jährlich an 25 bis 30 Veranstaltungen in Südbayern teil. Und wie die Zweirad-Kollegen starten auch die Vierradler bereits im Februar – bei Hallen-Kart-Turnieren.

Hier gab es zahlreiche Erfolge, die sich sehen lassen konnten: der MSC Olching war ab 1990 bei der Münchner Jugendkart-Runde, der Oberland- und Zugspitzrunde sowie der Südbayerischen Meisterschaft erfolgreich vertreten. Ein Name stach besonders hervor: Thomas Lustinger, der sich 18 Mal als Solomeister feiern lassen konnte.

Auch in der Mannschaftswertung glänzte die Kartgruppe mit zahlreichen Meistertiteln. Diese Erfolge wären ohne den starken Zusammenhalt und die Organisation durch die vielen ehrenamtlichen Helfer nicht möglich gewesen. Ihre Arbeit ist das Rückgrat der Kartabteilung – und ein Vorbild für den gesamten Verein.

Der Kart-Sport boomte in Olching fast drei Jahrzehnte lang. Die Kart-Ära endete im Jubiläumsjahr 2025: der MSC Olching hatte schon länger keinen Kart-Jugendleiter mehr und waren auch die aktiven Fahrer nach und nach abgewandert. Die Kartgruppe wurde offiziell aufgelöst und das Material verkauft.

Olchinger Talente gab es auch beim Rundstreckenkart: der Name Neumaier ist in Olchings Motorsportkreisen seit den 1970er Jahren bekannt. Hans Neumaier war Stammfahrer in der Speedway-Bundesliga. Sohn Joachim Neumaier entdeckte seine Leidenschaft für die Rundstrecke – und begann mit 9 Jahren beim Jugendkart-Slalom. Gemeinsam mit Clubkamerad Markus Feichtmeier, der seit 1996 für den MSC Olching fuhr, feierte er regelmäßig vordere Platzierungen. Wegen der hohen Kosten dieses Sports hängte Joachim Neumaier seinen Sport letztlich an den Nagel. Heute ist er im Verein als Sport- und Tourenleiter aktiv.

Ein weiteres großes Kart-Talent aus den Reihen des MSC Olching war David Karl: er startete 2018 mit gerade mal 11 Jahren seine Erfolgsserie, nachdem er mit 9 schon die ersten Runden drehte. Seit 2020 ist David Karl auch auf der Rundstrecke unterwegs und hat hier zahlreiche Pokale eingeheimst.

Inklusives Kart-Training beim MSC Olching

Was 1992 als spontane Idee entstand, war lange Zeit fester Bestandteil des Kartprogramms beim MSC Olching: das Kart-Training für Kinder und Jugendliche mit Behinderung. In enger Zusammenarbeit mit dem Kreis Eltern behinderter Kinder (EBK) organisierten Michael und Marion Nell jährlich sieben Trainingstage, an denen jeweils rund 20 junge Motorsportbegeisterte teilnahmen.

Zwei speziell ausgestattete Jugend-Karts mit Zündunterbrecher standen dem EBK zur Verfügung. Und bei der großen Sommerveranstaltung ging es richtig zur Sache: Unter echten Rennbedingungen mit Zeitnahme wurde gefahren, gejubelt und gefeiert.

Das Besondere: hier gab es nur Gewinner. Jeder Teilnehmer erhielt einen Pokal und einen Preis – überreicht bei einer stimmungsvollen Siegesfeier im Fahrerlager. Der schönste Lohn für alle Helfer? Die strahlenden Gesichter der jungen Fahrerinnen und Fahrer.



J. Neumaier als Rennleiter



Thomas Lustinger



M. Feichtmeier, J. Neumaier, D. Kostadinovski



David Karl

ABTEILUNG MOTORRAD

Die „Zweiradler“: unsere Motorrad-Jugendgruppe – Vollgas ab 1991

Nach einem Besuch der Jugendgruppe des MSC Langnau beim Fronleichnamrennen 1991 gründete der MSC Olching noch im selben Jahr eine eigene Motorrad-Jugendgruppe. Dank des damaligen Vorsitzenden Willi Kurz und Sportleiter Raimund Schön wuchs die Gruppe schnell – und wurde ein voller Erfolg.

1992 wurden drei Maschinen angeschafft, darunter eine fabrikneue 80-ccm-Speedwaymaschine aus Dänemark, gespendet von Familie Josef Meyer. Der ehemalige Fahrer Erwin Reinhard übernahm die Schulung der Kids. Die ersten Aktiven: Martin Smolinski, Romas Pankiewicz, Stefan Kurz, Manfred Betz und Susi Knott.

Der frühere Sponsor Ferdinand Wimmer stiftete weitere Maschinen, die vom damaligen Teamfahrer Joachim Kugelmann technisch und optisch auf Vordermann gebracht wurden. 1993 nahm der MSC Olching erstmals an der Süddeutschen Bahnmeisterschaft in den Schülerklassen teil – und war in allen Klassen vertreten.

1996 war die Sommer-Saison der Jugendgruppe einfach zu kurz. Also wurde der Saisonstart kurzerhand in den Januar verlegt – auf Eis! Dank der Initiative von Manfred Hörmann („Außenstelle Allgäu“) wurden die Reifen mit 8-mm-Spikes versehen, und die Kids zeigten in Inzell, Steingaden und St. Johann ihr Können auf glattem Untergrund.

Durch regelmäßige Schnuppertrainings wuchs die Gruppe stetig. 1997 meldete der MSC Olching mit 22 Aktiven die größte Jugendgruppe bundesweit für die Süddeutsche Bahnmeisterschaft. Seit 1998 wurden eigene Schülerrennen veranstaltet – unterstützt durch Fördermittel des ADAC.

In der Ära „Speedway 2000“ wurde in Zusammenarbeit mit dem ADAC Südbayern ein neues Sportgerät eingeführt: eine 125-ccm-Viertaktmaschine für die Schülerklasse C.

In den 90er-Jahren war er der Shootingstar des deutschen Bahnsports: Martin Smolinski, der Bub mit dem unerschütterlichen Gasgriff und der Lieblings-Startnummer 84. 1996 holte er sich die Deutsche Schülermeisterschaft über 60 ccm, und schon ein Jahr später wurde er ins ADAC Junioren-Förderteam aufgenommen – was ungefähr so ist, als würde man direkt vom Pausenhof in die Formel 1 katapultiert werden.



1998 und 1999 folgten weitere Titel, und spätestens da war klar: Der Junge sammelt Pokale wie andere Briefmarken – und zwar in Serie. Heute ist Martin dreifacher Langbahn-Weltmeister, Grand-Prix-Sieger und lebende Legende. Wer im Bahnsport unterwegs ist und ihn nicht kennt, hat vermutlich den Start verpasst.

Doch damit Smolinski nicht für immer der einzige deutsche Speedwayfahrer bleibt, der einen Speedway Grand-Prix-Sieg gewonnen hat, setzt der MSC Olching auf Nachwuchsarbeit mit Herz und Helm. Seit vielen Jahren gibt es regelmäßig Schnuppertrainings für Kids. Und natürlich ist der MSC Olching auch beim ADAC-Bayerncup mit von der Partie – und das nicht nur zum Mitfahren, sondern zum Mitgewinnen. Mehrfach konnte der Verein den begehrten Pokal schon nach Hause holen. Für die jungen Fahrerinnen und Fahrer ist der Bayerncup eine perfekte Gelegenheit, Rennluft zu schnuppern – und das auf verschiedenen Bahnen in ganz Süddeutschland. Im Oktober 2025 ging's sogar über die Grenze nach St. Johann im Pongau (Österreich) – internationale Erfahrung inklusive.

In all den Jahren haben zahlreiche Talente in Olching das Motorradfahren gelernt, geschwitzt, gejubelt und manchmal auch geflucht. Die Bilanz der Jugendgruppe? Beeindruckend. Und vor allem: ein starkes Zeichen dafür, dass der Bahnsport in Olching nicht nur Tradition hat, sondern auch Zukunft.



PRO SPEEDWAY PRACTICE

Training mit dem Weltmeister

Seit 2024 heißt es im Frühjahr auf dem Olchinger Rennoval: Motoren an, Helme auf – und zwar noch bevor die Bahnsport-Saison offiziell startet. Denn dann steigt das „Pro Speedway Practice“ – ein exklusiver Trainingstag mit keinem Geringeren als dem dreifachen Langbahn-Weltmeister Martin Smolinski und dem ehemaligen MSCO-Piloten Frank Facher als Coaches.

Die Nachfrage? Rasant wie ein Start aus dem Band: beide Termine waren im Nu ausgebucht. Kein Wunder – schließlich durften die Nachwuchsfahrer der Klassen A, B, C sowie die U21-Starter mit ihren 500-ccm-Maschinen unter den wachsamen Augen zweier Vollprofis Gas geben.

Smolinski und Facher gaben nicht nur Tipps, sondern kümmerten sich mit Herzblut um jeden einzelnen Fahrer. Ob Starttechnik, Ausrüstung oder die berühmte „Ideallinie“ – die Trainer hatten für alles ein offenes Ohr. Und die Kids? Restlos begeistert!

2025 wurde das Training sogar zum Fernseh-Event: Ein Team von München TV war vor Ort und filmte das Spektakel.

Der Beitrag lief wenige Tage später in der Sendung „Sport Arena“ – und zeigte eindrucksvoll, wie viel Talent, Leidenschaft und Olchinger Staub in der Luft lagen.



HINDERNISSE und SCHATTENSEITEN

Hochwasser, Corona ... legendäre Absagen

Die Geschichte des MSC Olching liest sich stellenweise wie ein Motorsport-Märchen – mit Helden, Legenden und jeder Menge Methanol im Blut. Doch wie in jedem guten Märchen gibt's auch dunkle Wolken. Und die meinen wir ganz wörtlich: Denn beim Speedway gilt die goldene Regel – trocken muss es sein. Leider hält sich das Wetter nicht immer an den Rennkalender.

So kam es, wie es kommen musste: Fronleichnam 2024, alles war bereit, die Fahrer standen in den Startlöchern – und dann zog der Himmel die Reißleine. Dunkle Wolken, Blitz und Donner, und das Rennen war Geschichte, bevor die erste Kupplung losließ.

Aber das war bei Weitem nicht die einzige wetterbedingte Absage in der Vereinschronik. Wer erinnert sich nicht an das legendäre Pfingst-Hochwasser 1999? Die Amper neben dem Stadion war so voll, dass sie kurzerhand beschloss, das Speedwayoval in ein Naturbiotop zu verwandeln. Enten, Bisamratten und sogar Fische drehten ihre Runden – und das ganz ohne Startnummer. Die Bahn? Komplett unter Wasser. Die Aufräumarbeiten? Ein Kraftakt. Die Sanierung? Ein Kapitel für sich.

Und wer glaubt, das sei ein einmaliges Ereignis gewesen, sollte mal einen Blick in das vergilbte Fotoalbum im Zielrichterturm werfen. Dort steht schwarz auf weiß: „Fronleichnam 1965 – Hochwasser in Olching.“ Damals war man so vorausschauend, dass man gar keine Veranstaltung anmeldete. Man kannte seine Amper eben.

Die Jahre 2009 und 2010 zählen zu den schwierigsten Kapiteln der Vereinsgeschichte. Nach einer erfolgreichen Lärmschutzklage drohte dem MSC Olching die Stilllegung der Bahn – ein Schock für den gesamten Verein. Eine Welle der Solidarität, tausende Protestunterschriften und technische Anpassungen (homologisierte Schalldämpfer ab 01.01.2010) führten schließlich zur Rettung: erst Ende 2009 war klar: – der Bahnsport in Olching geht weiter.

Doch dann spielte 2010 das Wetter so gar nicht mit: zwei Großveranstaltungen fielen ins Wasser, der Verein rutschte tief ins Minus. Das Rennen um das „Goldene Band“ im Herbst 2010 wurde zur finanziellen Überlebensfrage. Dank ADAC-Unterstützung, gutem Wetter und 2500 Zuschauern konnte das Defizit ausgeglichen und das nächste Jahr gesichert werden.

Doch nicht nur das Wetter kann einem Verein die Suppe versalzen. 2020 und 2021 brachte eine ganz andere Herausforderung: Corona. Zwei Jahre, zwei Fronleichnamrennen – beide gestrichen. 2020 gab's sogar nur ein einziges Rennen: ein Geisterrennen unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Die Funktionäre mussten beim letzten Vorlauf zum ADAC Bayerncup am 27. September 2020 neugierige Passanten freundlich, aber bestimmt vom Stadion fernhalten. Kein Stadionsprecher, keine Musik, keine Zuschauer – nur das Dröhnen der Motoren und der Kampfgeist der Fahrer.

Und der war ungebrochen. Als das Startband endlich hochschnellte, zeigten die „jungen Wilden“, dass sie sich von einer Pandemie nicht ausbremsen lassen. Und weil Sicherheit immer Vorrang hat – egal ob mit Publikum oder ohne – wurden im ersten Coronajahr auch gleich neue Airfences installiert.

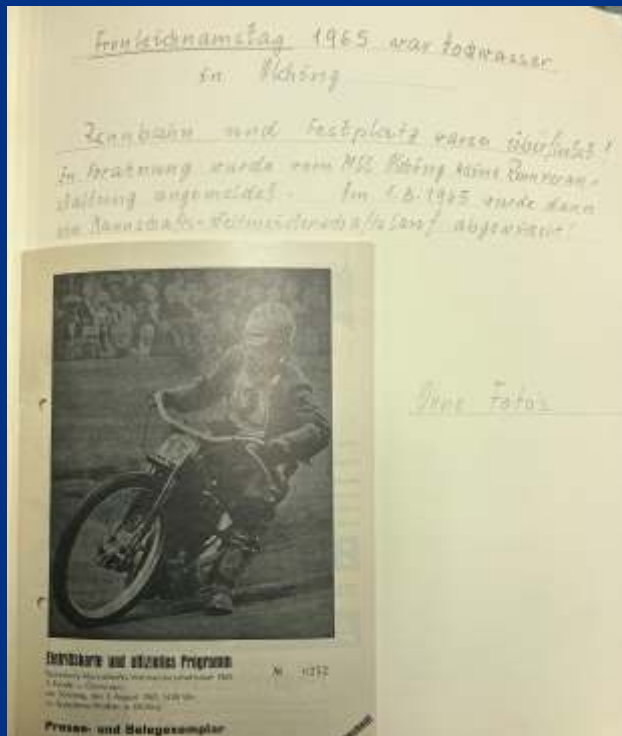
Denn beim MSC Olching gilt:
Vollgas ja, Risiko nein.

Lärmprobleme 2009



Geisterrennen 2020





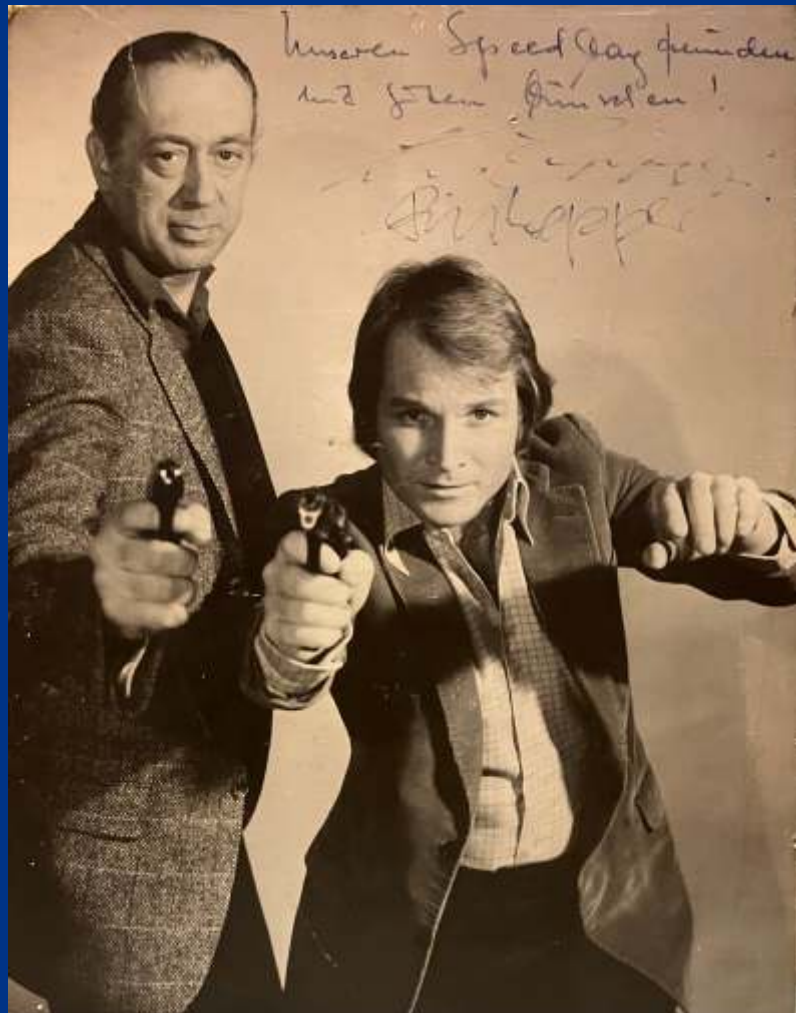
In einem alten Album liest man über ein Hochwasser von 1965



Land unter beim Pfingsthochwasser 1999

Corona 2020, Siegerehrung mit MASKEN





1976 wurde im Rahmen einer Derrick-Folge auch auf der Olchinger Bahn gedreht - um genau zu sein, handelte es sich um die Folge "Pecko" (2. Staffel, Folge 13). Jedenfalls haben uns Oberinspektor Derrick und Harry Klein damals ein Bild mit Widmung hinterlassen.



GAUDI, AUSFLÜGE, GEMEINSCHAFT

Sportlich stark – aber auch gesellschaftlich bestens aufgestellt: Der MSC Olching lebt nicht nur den Motorsport, sondern auch das Miteinander. Schon in den 1950er Jahren wurde das Vereinsleben um touristische und gesellige Aktivitäten erweitert. So gab es beispielsweise Sommerfeste, Herbstausflüge sowie eine Weihnachtsfeier – zum Teil mit einer Theaterdarbietung der Jugendgruppe.

Ein Highlight war 1958 die legendäre „Oma-Opa-Fahrt“: 150 Autobesitzer luden ältere und beeinträchtigte Bürger aus Olching und Esting zu einer Ausfahrt an den Ammersee ein – inklusive Dampferfahrt und Kaffeekränzchen. Viele erinnerten sich noch Jahre später mit einem Lächeln daran.

In den 1960er Jahren waren Autosternfahrten nach Meran besonders beliebt – organisiert auf Einladung des dortigen Tourismusverbands. Und die Jugend? Die reiste zu den großen Speedway-Events: Ob 1971 zum Sandbahn-WM-Finale nach Oslo oder zu Bundesliga-Rennen – die Olchinger Fantruppe war immer dabei.

Der Fasching eröffnet traditionell das gesellschaftliche Clubjahr. Bereits im Januar wird die Gruppe der MSCO-Faschingswagenbauer aktiv. Ihre kreative Heimat: der Wolfgangshof der Familie Grandl. Hier entstehen Ideen – und Faschingswagen, die regelmäßig vordere Plätze beim Faschingsumzug belegen. Unzählige Male hat die MSCO-Truppe hier schon den ersten Platz belegt. Der MSC Olching ist bereits seit 1971 beim Olchinger Fasching-„Gaudiwurm“ dabei!

Zu den gemeinsamen Events gehörten früher auch das Starkbierfest im Münchner Löwenbräukeller sowie eine Maifeier mit einem traditionellen Maibaum im Fahrerlager, an dessen Spitze auch mal ein echter Sturzhelm befestigt war. Zeitweise soll in genau jenem Helm ein Eichhörnchen gewohnt haben. Übrigens war und ist der MSC Olching auch bei vielen Veranstaltungen der Gemeinde präsent, zum Beispiel beim Volksfesteinzug, beim Olchinger Ferienprogramm und früher auch bei der Verkehrssicherheitswoche.



DAS JUBILÄUMSJAHR 2025

Neustart mit Vollgas

2025 – ein Jahr, das beim MSC Olching in die Vereinsgeschichte eingehen wird. Nicht nur wegen des 75-jährigen Jubiläums, sondern auch, weil es ein Jahr des Umbruchs, der Überraschungen und der frischen Ideen war.

Noch bevor die ersten Motoren warmgelaufen waren, erreichte uns die Nachricht, dass sich unser langjähriger Hauptsponsor, die Schlossbrauerei Maxlrain, aus dem Renngeschehen verabschiedet. Ein echter Paukenschlag – und nicht der einzige. Auch das bewährte Boxenstopp-Team legte die Kochlöffel nieder, und im Vorstand sowie Beirat wurde kräftig durchgewürfelt. Man könnte sagen: Der MSC Olching drückte auf „Reset“.

Doch wie es sich für echte Speedway-Enthusiasten gehört, wurde nicht lange gezögert. Eine neue Crew für den Boxenstopp war schnell gefunden – motiviert, schrauberfreudig und mit frischem Elan und natürlich Schweinebraten mit Knödeln! Und auch ein neuer Sponsor stand bereit: Die Brauerei Ettl aus Teisnach im Bayerischen Wald stieg ein und brachte frischen Wind (und frisches Bier) ins Oval.

Bei den Neuwahlen wurde ein komplett neues Vorstandsteam ins Amt gehievt – und das musste sich erst einmal „reinfuchsen“. Aber wie heißt es so schön: Wer nicht wagt, der nicht gewinnt. Und gewonnen wurde reichlich.

Zunächst wurde das Stadion auf Hochglanz poliert, bevor die Saison mit dem „Pro Speedway Practice“ eröffnet wurde – einem Trainingstag mit Weltmeister Martin Smolinski und Ex-MSCO-Fahrer Frank Facher. Die Nachwuchsfahrer waren begeistert, die Trainer engagiert, und sogar München TV schaute vorbei.

Das erste Rennen der Saison: die legendären „German Open“. Seit 2003 ein fester Bestandteil des Olchinger Rennkalenders – und 2025 mit einem besonderen Highlight: Die Olchinger Blaskapelle war wieder mit von der Partie und begleitete den feierlichen Einmarsch der Fahrer. Über 3000 Zuschauer sorgten für eine Stimmung, die selbst die Startflagge zum Zittern brachte.

Nur vier Wochen später ging es Schlag auf Schlag: eine Doppelveranstaltung mit dem ADAC Bayerncup am Samstag und einem Vorlauf zur 2. Speedway-Bundesliga am Sonntag. Zwei Tage, zwei Rennen, doppelte Begeisterung.

Und dann kam der große Tag: 12. Oktober 2025, ein Sonntag – wie gemacht für ein Jubiläumsrennen. Der MSC Olching feierte an genau diesem Sonntag seinen 75. Geburtstag mit allem, was dazugehört: Böllerschützen, Blaskapelle, Feststimmung und einem neuen Ehrenpreis. Die Trophäe trug nun den Namen „Goldenes Band der Stadt Olching“ – ein würdiger Ersatz für das bisherige Band der Schlossbrauerei Maxlrain.

Und als wäre das nicht genug, kehrten auch die Seitenwagengespanne zurück – zum ersten Mal seit über zehn Jahren. Die Zuschauerzahl? Wieder über 3000. Das Wetter? Sonnig mit einem Hauch von Speedway-Zauber.

Die Fachzeitschrift „Bahnsport Aktuell“ widmete allen vier Veranstaltungen ausführliche Berichte (siehe folgende Seiten) – und der MSC Olching blickt zurück auf eine Saison, die nicht nur erfolgreich, sondern auch unvergesslich war.

Man könnte fast sagen: der Verein hat sich neu erfunden, das Jubiläum gebührend gefeiert – und der Wettergott bei sämtlichen Veranstaltungen super gelaunt.



HYMNE zum 75. JUBILÄUM

1950-2025
MOTORSPORT CLUB
OLCHING
e.V. im ADAC
75 JAHRE TRADITION

Was schenkt man seinem Verein zum 75. Geburtstag? Auf diese Frage hatte Veronika Huber eine Antwort – und kreierte eine MSCO-Hymne mit Ohrwurmpotential. Beim Jubiläumsrennen wurde der Song im Stadion rauf- und runtergespielt. Hier der Text zum Mitsingen:

MSCO

(Verse 1)

In Olching da lebt unser Traum,
Motorsport, was Geileres gibt es kaum
Ohne Bremsen links im Kreis,
Wenn der Staub spritzt, wird's richtig heiß.

(Refrain)

MSCO, mein Verein,
Lasst uns driften, leidenschaftlich sein,
Blau und Gelb, vereint im Geist,
Für immer links rum, Vollgas heiß't's.

(Verse 2)

Teamgeist, Mut und Zusammenhalt,
Die Jugend stark, die Zukunft bald,
Martin Smolinski, Raimund Schön,
Helden, die wir alle schon kenn'.

(Refrain)

(Bridge)

Denn es gibt nur ein Gas,
Vollgas, das ist unser Spaß,
MSCO, wir sind bereit,
Ohne Bremsen, alle Zeit.

(Refrain)

(Outro)

Ohne Bremsen, links im Kreis,
In Olching wird der Traum ganz heiß.



Drifty erzählt die
Geschichte des MSCO



Natürlich gibt es die MSCO-Hymne auch zum Anhören auf der Homepage unter:
<https://www.msco.de/was-soll-man-dem-geburtstagskind-zum-75ten-schenken-wir-haben-uns-fuer-eine-hymne-entschieden>



DANKE

Wir sagen Danke!

Die aktuelle MSCO-Vorstandschaft blickt mit Zuversicht nach vorn. Mit einer eingespielten Mannschaft aus Funktionären und Helfern ist das Fortbestehen des MSC Olching e. V. im ADAC – mit derzeit rund 250 Mitgliedern – auf lange Sicht gesichert.

Ein Schlüssel zum Erfolg: der hervorragende Kontakt zu Behörden, Stadtverwaltung, Landratsamt, Polizei, dem Roten Kreuz, dem ADAC Südbayern und der Presse.

Wir blicken zurück auf ein Dreivierteljahrhundert voller Spaß, Teamgeist und Action. Der MSCO lebt – und wie! Auf die nächsten 25 Jahre, mit Vollgas!

Ein Verein lebt von seinen Menschen – deshalb danken wir:

- unseren **Mitgliedern** für ihre Treue
- den **Motorsportlern** für ihren Einsatz
- den **Helfern** für ihre Mitarbeit
- unseren **Nachbarn**, dem **MSF Olching**, dem **TSV**, dem **Vogelpark**, dem **SCO** und dem **WSV**
- der **Stadt Olching** als Bahnvermieter
- unseren **Sponsoren und Gönnern** für ihre Unterstützung
- den **Landkreisbehörden Fürstenfeldbruck**, den **benachbarten Gemeinden**, den **befreundeten Ortsclubs** und **Vereinen**
- und nicht zuletzt den **Besuchern unserer Veranstaltungen** und allen, die sich für unser Clubleben interessieren

Ein besonderer Dank gilt dem **ADAC Südbayern e. V.** für die langjährige Zusammenarbeit – in Wort und Tat.

Text und Layout: Tanja Schön und Martin Smolinski
Fotos: Archiv MSC Olching

Kontakt:



1950-2025
MOTORSPORT CLUB
OLCHING
75 JAHRE TRADITION *e.V. im ADAC*

Martin Smolinski | 1. Vorsitzender | 3x Motorrad Weltmeister
Motorsport-Club Olching e.V. im ADAC
Postfach 1224, 82134 Olching, Germany
Mobile: +49 179 6651251
msmolinski@mSCO.de
Website: www.msco.de