

ACM-ECHO

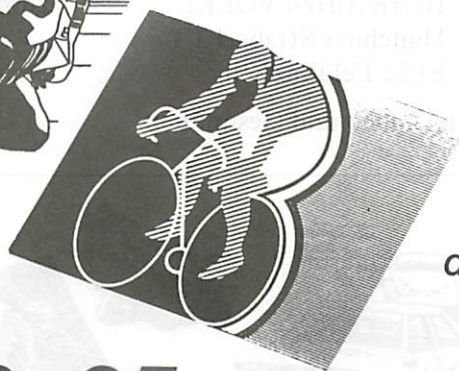
Mitteilungsblatt des Automobil-Club München von 1903 e.V. — Ältester Ortsclub des ADAC

47. Jahrgang

Nr. 9

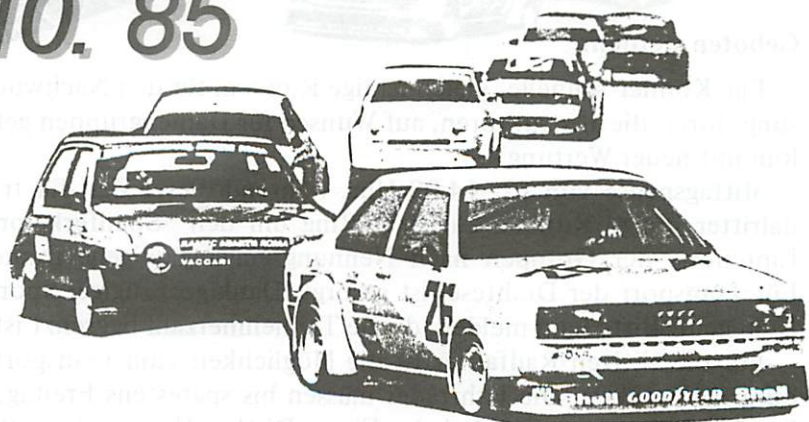
September 1985

ACM-Clubpokal Salzburgring



*Fahrtraining für
die ganze Familie
(siehe Seite 2)*

20. 10. 85



TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

**ACHTUNG
WICHTIGER
TERMIN**

*Redaktionsschluß für ACM-ECHO
Nr. 10/ Oktober 85 = 10. Oktober
Nr. 11/ November 85 = 8. November*

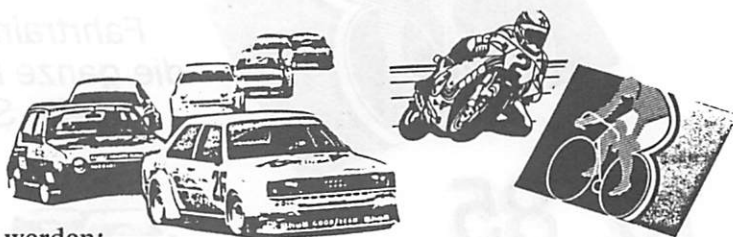
Motorsport-Termine im Oktober:

13. Oktober: ADAC Oberjoch - Bergrennen
18.–20. Oktober: Int. XXII ADAC 3-Städte-Rallye
20. Oktober: ACM-Fahrerlehrgang auf dem Salzburgring
-

Wir gratulieren herzlich zum Geburtstag am:

16. Oktober: Herr Gerhard GRÖSCHL zum 60. Geburtstag
Münchner Ring 2
8044 Unterschleißheim
18. Oktober: Herr Alfred VÖLKL zum 50. Geburtstag
Münchner Straße 12
8152 Feldkirchen

Unsere Jubilarer viel Glück und Gesundheit!



Geboten werden:

Für Könner schnelle, gleichmäßige Runden, für den Nachwuchs Einweisung durch die Instruktoeren, auf Wunsch für Damengruppen getrennt. Slalom mit neuer Wertung!

Mittagspause von 12–14.00 Uhr, während dieser Zeit für trittfeste Pedalritter einige Runden auf dem Ring um den "Spanferkelpreis 1985". Einteilung der Gruppen nach Nennungseingang, eigene Damenwertung. Für Transport der Drahtesel ist gesorgt. Dank großzügiger Sponsoren kein Nenngeld! Bitte bald melden, da die Teilnehmerzahl begrenzt ist!

Für die aktiven Radfahrer ist die Möglichkeit zum Transport zum Salzburgring gegeben. Die Fahrräder müssen bis spätestens Freitag, 18. Oktober 1985 – 16.00 Uhr bei der Firma Distler, Haselbeckstr. 9–11, 8011 Putzbrunn bei Herrn Jäger abgegeben werden. Für schonenden Transport wird gesorgt.

**Wer baut das perfekte Transport-System?
Wer ist der größte Motorrad-Koffer-Hersteller der Welt?
Wer baut die System-Verkleidung für die BMW K 100?
Wer baut Verkleidungen für die BMW Boxer?
Wer sponsert Rennfahrer?
Wer baut Rennmaschinen für Privatfahrer?**

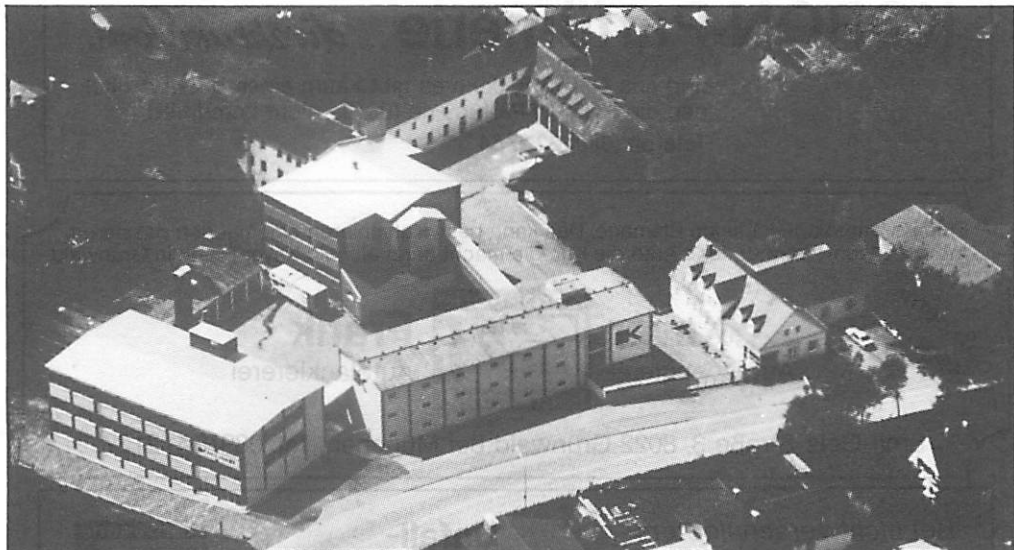


Bild von Bavaria Luftbild GmbH
Freigabe-Nr.: Reg. v. Obb. G 16/206

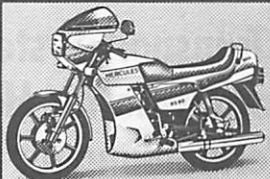
**KRAUSER.
Wer sonst!**

KRAUSER
Kfz.-Zubehör-Vertriebs GmbH
Abt. XX
Hörmannsberger Straße 18
8905 Mering
Telefon 0 82 33/10 53

**KRAUSER.
Immer eine gute Idee.**

KRAUSER®

Ultra RS 80- Aktion und Attraktion



6,3kW/8,5PS, wassergek. 80ccm-
SACHS-Motor, 5-Gang-Schritt-
schaltwerk, hydr. gedämpfte Tele-
skopgab. vorne, gelochte Doppel-
scheibenbr., Vollverkl., Drehzahlm.

HERCULES[®]



ANTON GERSTL

Inhaber: Ferdinand Littich jun.

Trappentreustr. 10 (Nähe Donnersberger Brücke)
8000 München 2, Tel. 089/50 62 85

Werkververtretungen:

KREIDLER · PUCH · KTM · HERCULES

MOTOBECANE

Große Auswahl an Sport- und Rennrädern,
Reparatur und Kundendienst.



Man geht einfach in die

KORON-Parfümerie ... *direkt am Dom*

und das seit 1918, denn es gibt kaum einen guten Artikel,
den die KORON-Parfümerie für Sie nicht bereithält!

Telefon (089) 22 27 64

Eine Karambolage ist keine Blamage. Das kann beim Kutschieren einem jeden passieren.
Und die Blechreparatur, für's Auto die Kur, die macht dann alsbald Xaver Frank in Grünwald.

**Bauern-
regel:**

Xaver
Autospenglerei



Frank
Autolackiererei

Emil-Geis-Straße 3, 8022 Grünwald bei München, Tel. 089/6 41 21 37

*Bei nicht verschuldetem
Unfall rechnen wir mit der
jeweiligen Versicherung ab.*

Leihwagen werden gestellt

Gebr. Wagenführer

Inh. Julius Wagenführer

**Unfall-
instandsetzung
Lackierungen
Kfz.-Reparaturen und
Kundendienst**



Hirschbergstraße 21-23
8000 München 19, Tel. 16 13 72



**Kompliment —
eine neue Frisur!**
Eine neue Frisur
gibt Ausstrahlung,
macht Stimmung,
bringt Komplimente.
Und das brauchen Sie
zum Wohlbefinden
— auch oder gerade
im Alltag.
Kommen Sie zu uns!

SALON
ADERBAUER

Putzbrunner Straße 42
8012 Ottobrunn
Telefon (089) 60 71 37

Unsere Aktiven

Clubkamerad Kurt Hild belegte in der Rennwagen-ÖM auf dem Salzburgring hinter Walter Pedrazza den 2. Platz!

In der Int. Deutschen Automobil-Sportwagenmeisterschaft 1985 belegte Kurt den 25. Platz (in dieser Klasse fahren z.B. Stuck, Mass, Niedzwiedz, Lechner, Bellof (†), Stürtz, Brun usw.).

Von Kurt Distler und Manfred Jäger kann ich leider nur von einem 14. Platz im 1. Lauf und dem 15. Platz im 2. Lauf des 5. Laufes der Seitenwagen-DM in Augustdorf berichten. Näheres hierzu ist mir nicht bekannt. Aber man kann nicht immer vorne mitfahren, und Kurt und Manfred werden bei ihrem Fleiß und Ehrgeiz sicher im nächsten Jahr wieder weiter vorne mitmischen.

Wie ich soeben noch erfahren habe, wurden die beiden am Freitag, den 13. September kurzfristig eingeladen, an einem WM-Lauf kurz vor Rom teilzunehmen. Ich hoffe, daß dieser Termin ihnen Glück und mindestens die Qualifikation für den Endlauf gebracht hat.

Der Meister der schnellen Nadel wird im zweiten Frühling auch auf vier Rädern immer schneller. Daß der Sick Hans fahren kann, weiß jeder. Aber zur Zeit schlägt er wieder voll zu:

3./4. Mai	Zeltweg – MSC Bavaria	2. Gesamt
18./19. Mai	Zeltweg – PRCM	5. Gesamt (X)
6. Juli	Salzburgring – PC Viersen	5. Gesamt
20. Juli	Salzburgring – MSC Bavaria	4. Gesamt

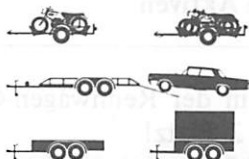
(X) Beim Rennen des PRCM wurde er am Ende der Zielgeraden von 3 langsameren Konkurrenten zu heftigem Anbremsen genötigt; er suchte mit 4 Bremsplatten den Notausgang auf. Mangels Ersatz des nötigen Gummis mußte er den 2. Lauf mit 4 vorderen Rädern (!) antreten. Daß sein Porsche das Fahrverhalten daraufhin drastisch umstellte, hinderte Hans nicht daran, im Gesamtklassement den 5. Platz zu belegen. Vielleicht probierst Du es demnächst mit 4 Schubkarren-Rädern, damit könnte es eventuell noch schneller gehen.

Weitere "Schandtaten" von Hans Sick nächste Seite!

Herzlichen Glückwunsch allen unseren erfolgreichen Fahrern!

Geheilt

Beim internationalen Motorrad-Rennen in Berlin am 15.9.1985 konnte unser Clubkamerad Martin Wimmer erstmals nach seiner Verletzung wieder starten. Trotz schlechten Wetters und einer Verschiebung des Starts



Rennmotorrad-Anhänger
Auto-Transport-Anhänger
Pkw-Gewerbe-Anhänger

Fahrsportbedarf
N. Spitzauer

Kirchtruderinger Straße 4
8000 München 82, Tel. 089 / 42 16 10

Sollten Sie jedoch das Auto- und Motorradfahren
satt haben —

fahren Sie mit Pferd und Wagen
garantiert Benzinsparend und umweltfreundlich.

Wir führen ständig Fahrkurse und Ausflugsfahrten,
auf Wunsch mit Brotzeit und zünftiger Musik, durch.



- Telefonanlagen
- Sprechanlagen
- Autom. Wählgeräte
- Anrufbeantworter
- Uhrenanlagen



EDLER & PFEIFER

Alexander-Fleming-Str. 8 d FERNMELDEANLAGEN
8033 Martinsried/München GMBH

*„Brauchen Sie eine
private Telefon- oder
Sprechanlage, dann
sprechen Sie mit uns.
Verkauf, Vermietung.
Garantiert schnelle
und saubere Montage.“*

Telefon (089) 857 79 66

KTM, MOTO-GUZZI

Motorräder · Ersatzteile · Motorradzubehör



nachtmann

Mehrfacher Deutscher Motorrad-Geländemeister

Hans-Mielich-Platz · Telefon 089 / 65 23 82

Ausstellungsraum: Hans-Mielich-Straße

erreichte Martin den 2. Platz hinter Hans Becker und sicherte sich damit erneut die Deutsche Meisterschaft!

Herzlichen Glückwunsch

Salzburg

Der AC Bavaria hat auf dem Salzburgring seine erste Motorrad-Rallye durchgeführt. Wie ich hörte, war diese Veranstaltung gut gemacht, Teilnahme bei der nächsten bietet sich an!

Für uns erfreulich, K.H. Diepold wurde Gesamt-Sieger!

Auch hier herzlichen Glückwunsch!

Nochmals Clubsport

Clubkamerad Rupert Bersch hat wegen mangelnder Stabilität das Fabrikat gewechselt. Sein 205 GTI hat einen Zweikampf mit einer Kuh nachts auf einer Landstraße im Bersch-Tempo nicht überlebt. Leider wurde dabei auch die Freundin von Rupert verletzt. Ich hoffe aber, daß sie ihre Verletzungen inzwischen kuriert hat.

Jetzt hat sich der Rupert einen Toyota MR 2 zugelegt, mit dem er auch bereits erste Erfahrungen sammeln konnte. Auf dem Österreichring beim AC Bavaria im Training 2. Platz, im Rennen durch einen Dreher in der Schikane auf den letzten Platz zurückgefallen, am Schluß aber doch noch 3. Platz!

In Mugello beim PRCM Trainings Schnellster und 1. Platz!! Auch der Umstieg von Front- auf Mittel-Motor kann also den "rasenden Rupert" nicht stoppen.

Hans Sick war in Mugello natürlich auch dabei. Was bei ihm äußerst selten vorkommt, mußte er hier erleben: Nach einem Dreher hat er seinen Porsche kalt verformt. Aber sein 5. Platz beweist, daß der Hans auf gute Aerodynamik überhaupt nicht angewiesen ist.

F.B.

27. Aischgründer Zuverlässigkeits-Fahrt - 21. Juli 1985

Böschl Robert	15. Platz	250 ccm
Peres Laszlo	4. Platz	über 500 ccm
Egerland Heinz	8. Platz	über 500 ccm
Rois Leo	12. Platz	Senioren
Mayer Alex	22. Platz	Senioren
Benndorf R.P.	37. Platz	250 ccm (B)
Schacherl Bernd	31. Platz	250 ccm (B)
AC München	1. Mannschaft	6. Platz

Verkauf
Neu- u. Gebrauchtwagen
Kundendienst, Reparatur

Ersatzteile u. Zubehör
Günstige Finanzierungen
Firmen- u. Privat-Leasing

Unfallinstandsetzung
Leihwagen, Versicherungen
Motorsportkits

FIAT
LANCIA



R. **HOUZER** GmbH

Südl. Münchener Str. 66
8022 Grünwald
Telefon 089 / 649 26 48

SÜDGRIMA

MARMOR -
FLIESEN -
GROSSHANDEL

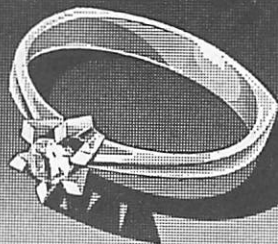
Kirschstraße 33
8000 München 50 (Allach)
Telefon 089 / 812 10 37

Uhren-Schmuck-Fachgeschäft
Goldschmiedemeister

KÖSSLER

Wasserburger Landstr. 247 8000 München 82 ☎ 4-30 56 28

*DUGENA-Fachgeschäft - Ihr Experte für Uhren
Schmuck und ... gute Ideen.*



werner
Bergermeier

TAPETEN
FARBEN
BODENBELÄGE
GARDINEN

Sensburgerstraße 8 · 8000 München 81 · Telefon 089 / 93 22 58
(vorm. Daglfinger Straße 6)

Heiße Meldung nach Redaktionsschluß

Das Team Distler/Jäger konnte beim WM-Lauf in Italien einen schönen Erfolg verbuchen. Unter 45 Startern der Weltspitze im Pflichttraining 27. Platz, im 1. Lauf 19., 2. Lauf 16., Gesamt 12. Platz!!
Gratulation, F.B.

Vom Rande der Rennstrecke

Der Bayernpreis 1985 ist bereits Vergangenheit. Alle sportlichen Höhepunkte und leider auch die diversen Unfälle sind leidlich breit diskutiert worden. So interessieren heute vielleicht noch einige Kleinigkeiten vom Rande der Veranstaltung.

Da waren einmal die "Ausreden". Daß beim Rennbüro und beim Eingang Fahrerlager immer wieder Leute erscheinen, die "unbedingt und sofort" aus irgendwelchen Gründen zu irgendwelchen Fahrern müssen, kennen unsere Funktionäre seit Urzeiten. Aber manche hatten schon ganz hervorragende Argumente. Da kam beispielsweise einer, der hatte hinten in seinem Golf ein Paar Fahrerstiefel, die der Fahrer XY angeblich vergessen hatte und die er ihm also unbedingt sofort ins Fahrerlager bringen mußte. Zu seinem Pech hatte der betreffende Fahrer aber soeben bereits die Zielflagge gesehen; war er barfuß gefahren?

Ein Zivilist mit einer Plastikmarke gehörte angeblich zur Kripo und wollte dienstlich ins Fahrerlager, hatte aber leider keinen weiteren Polizeiausweis dabei und vertrollte sich wieder.

Ein 55jähriger BMW-Motorradfahrer, Mitarbeiter der Salzburgring GmbH, beantragte einen Durchfahrtschein mit der Begründung, er sei schwer herzkrank und könne absolut nicht die letzten 100 m ins Fahrerlager zu Fuß zurücklegen.

Ein Rennfahrer, schon mit 4 Helferausweisen ausgestattet, brauchte unbedingt noch 2 weitere Karten für seine Eltern, da diese nur von den Boxen aus ihren Sprössling beim Rennen beobachten könnten. Als dies verweigert wurde, beschimpfte man das Rennbüropersonal als einmalig stur.

Etliche Fahrer waren übrigens der festen Anschauung, daß sie dem Veranstalter zu einem excellenten Geschäft verhelfen und daß sich die Funktionäre bei dem Rennen wieder einmal gesund stoßen. Daß sich an die hundert Leute unbezahlt auf eigene Kosten nach Salzburg begeben, dafür noch einen oder zwei (manche noch wesentlich mehr) Urlaubs- bzw. Geschäftstage opfern, Hotel- und Verpflegungskosten tragen, nur um den Motorsport und damit in erster Linie die Fahrer zu unterstützen, war für die meisten außerhalb ihres Vorstellungsvermögens.

Nur ganz wenige beherrschen anscheinend das kleine Einmaleins und können in etwa die Gesamtkosten einer solchen Veranstaltung überschlagen. Diese verabschiedeten sich dann sogar mit einem Wort des Dankes.

Was einem Funktionär an unerwarteten Dingen geschehen kann, erlebte unser Clubfreund Völkel: Bei der Massenkarambolage im 250er-Rennen zog er eine in der Fahrbahn liegende Rennmaschine mit solcher Vehemenz aus der Gefahrenzone, daß er dabei einen Hexenschuß erlitt und momentan vollkommen bewegungsunfähig wurde. Seine Mitfunktionäre hievten ihn über die Leitplanke und lagerten ihn in Ilmbergers Wohnmobil, wo er sich nach einigen Stunden wieder heimfahrtauglich erholte.

Nach Rennende bot mir ein Pseudo-"Bildreporter" "schöne Bilder von Stürzen" an. Auf meine Frage, ob er vom Veranstalter eine Genehmigung für gewerbliches Fotografieren habe, war er auch recht schnell von hinnen.

Nächstes Jahr bin ich trotzdem wieder dabei, trotz solcher aufmunternder Erlebnisse.
HDW

Hier könnte Ihr Inserat stehen!

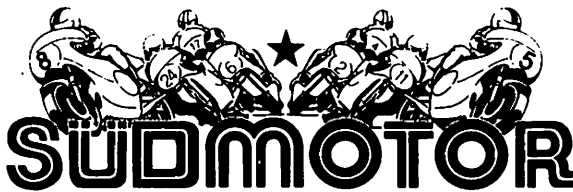
Unterstützen Sie den ACM!

KURTHILD
IMMOBILIEN



MÜNCHEN 2
Schwanthalerstraße 13
Telefon 59 41 31
und 59 38 85

GRUNDBESITZ-
■ VERWERTUNG
■ VERWALTUNG



Zubehör für Mann und Maschine

Mitten im Herzen von München findet jeder
Motorradfahrer alles, was sein Herz begehrt:
Ein umfassendes Zubehör für seine Maschine,
für jedes Wetter die passende Kleidung und
das neueste Sortiment an Helmen.

Bitte fordern Sie unseren Katalog an!

Südmotor — Schwanthalerstraße 5, 8000 München 2
Telefon 089/55 56 40

Niki LAUDA

Daß dieser großartige Fahrer am 17.8.1985 in Zeltweg seinen Rücktritt angekündigt hat, verdient sicher der Erwähnung.

Ich weiß, daß er als Mensch und Fahrer umstritten ist, aber es steht sicher außer Zweifel, daß Niki durch sein Engagement der Formel I gute und wichtige Impulse gegeben hat. Er war bestimmt für Veranstalter, Teams, Kollegen und Motorsportbehörden oftmals unangenehm, aber spricht nicht gerade das für ihn?

Wenn er nicht darüberhinaus ein excellenter Tester und Fahrer gewesen wäre, hätte man ihn sicher schnell mundtot gemacht. Aber er hat mit Forderungen, die stets Hand und Fuß hatten, unwiderlegbare Tatsachen aufgezeigt.

Sein Auftreten bei Interviews im Fernsehen hat mit Gewissheit auch dem Motorsport viel gebracht. Er kann messerscharf denken und sachlich argumentieren. Nicht vergessen darf man natürlich sein fahrerisches Können. Berechnend wie keiner, fuhr er, ganz kühler Taktiker, manches Rennen, auch aus schlechten Positionen nach Hause. Er fuhr wahnsinnig schnell, wenn es sein mußte, und schonend, wenn er es sich leisten konnte. Kaum einmal schneller und mit mehr Risiko, als nötig war. Daß seine vielleicht letzte Saison total verkorkst lief, kann man ihm sicher nicht ankreiden. War es Pech, wurde Lauda sabobiert und Prost bevorzugt? Wer blickt hinter die Kulissen der Formel I?

Auf alle Fälle tritt einer der ganz Großen des Motorsports ab. Niki hat uns und unserem Sport viel gegeben: 167 GP - Starts, 411,5 Pkt., diese Zahlen legen Zeugnis ab von seiner Klasse.

Sein Come-back nach dem schweren Unfall auf dem Nürburgring (wer hätte ihm dies nachgemacht?), viele Feinde und Neider (die man sich in der heutigen Zeit buchstäblich verdienen muß!) und ganz sicher noch viel mehr Anhänger.

Vielen Dank, Niki Lauda, und für die Zukunft den Erfolg, den Du Dir selbst wünschst!

F.B.

Langstrecke

Das 8-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring sah zwei unglückliche ACM'ler: Helmut Dähne und K.H. Diepold. Bei zuerst leichtem Regen, der aber immer stärker wurde, fuhr Diepold natürlich auf Regenpneus. Als aber die Sonne rauskam und die Strecke abtrocknete, rein in die Box, um Slicks zu fassen. Während dies bei der Konkurrenz in ca. 45 sec. erledigt war, beanspruchte die fast serienmäßige Maschine von Diepold 6 Minuten! Aber auch diese Zeit verging. Nur als die beiden sich einigermaßen eingefahren hatten, regnete es wieder. Also Reifen wechseln, raus auf die Strecke, einige Runden fahren, dann wieder Wetterwechsel. Dies wiederholte sich einigemal. Sehr motivierend für unsere beiden Freunde. Als der Helmut dann aber plötzlich nicht kalte, aber ölige Füße bekam, war es nicht mehr spaßig. Die mühselige Suche förderte eine unter dem Tank abgeschüttelte Ölleitung zutage. Wenigstens war diese als Ersatzteil vorhanden. Es stellte sich aber heraus, daß man, um an dieses Ding heranzukommen, zuerst die Wasserleitung der Kühlung, dann die Vergaser, und zuletzt den Tank entfernen mußte. Aber schon nach 45 Min. war auch dies erledigt. Was ist das schon, 45 Minuten? Man hat ja noch gut zwei Stunden Zeit, um die wieder einzufahren. Daß dies trotz meiner offensichtlich falschen Beurteilung nicht möglich ist, beweist das sicher schlechteste Ergebnis vom Dähne Helmut in seiner Laufbahn. Er mußte den 34. Platz von 35 notieren.

Aber nach diesem Pech kann es künftig ja nur noch besser werden.
Hals- und Beinbruch für Helmut und Karl-Heinz!

F.B.

HARTGE

motorsport

*Wir
stecken
voller Ideen*

- * Komplett-Fahrzeuge
- * Motorbausätze für Mehrleistung
- * Spezial - Auspuffanlagen
- * Sportfahrwerke mit BBS/Pirelli-Radsätzen
- * Sportgetriebe
- * Hinterachsen und vieles mehr.

Unseren 32-seitigen Farbkatalog erhalten Sie zusammen mit einer 16-seitigen technischen Information gegen eine Schutzgebühr von DM 10,-

AUTO-HUSER GmbH

BMW-Vertragshändler

Fürstenrieder Straße 212-216 · 8000 München 70 · Tel. 7 14 50 24



ACM - Slalom

Am 15.9.1985 veranstalteten wir nach vielen Jahren der Abstinenz wieder einen Slalom. Das Rennen zählte zur Münchner BF-Goodrich-Autoslalom-Meisterschaft.

Schon am Samstag waren fleißige Hände am Werk, auf dem Parkplatz der Fa. Knorr-Bremse 170 Pylonen anzukarren und die Strecke aufzubauen, Sperrbänder zu ziehen usw.

Am Sonntag früh wurde noch die Zeitnahme installiert, die Gaststätte "bei Toni (Amberg)" eröffnet, sowie im Wohnwagen vom Mayer Alex das Rennbüro eingerichtet. Die Damen Miller und Pesl sorgten hier in gewohnter Manier für Ordnung in den Papieren und in der Kasse.

Da der Amberg Toni am Grill für das leibliche Wohl von Fahrern, Helfern, Zuschauern und Funktionären sorgte, hatte er sich seine Frau als Kassiererin und Feuerwehr zum Besorgen von Nachschub, sowie den Edi Kurzwart als Schenkkelner "verpflichtet". Diese drei hätten sicher in der Gastronomie Chancen. Auch zeitweisen Großandrang bewältigten sie locker und sorgten für gute Füllung des aufgebauten "Biergartens". Ich bin sicher, daß diese Einrichtung bei allen Anwesenden großen Anklang fand. Es wurde auch keiner gesichtet, der verhungert oder verdurstet war.

Helmut Diehl als Rennleiter hatte in seiner sorgfältigen Planung auch das Wetter berücksichtigt: Nicht zu heiß, damit die Motoren nicht litten, nicht zu kalt, sodaß niemand frieren mußte, und langsam einsetzender Regen beim letzten Lauf des letzten Teilnehmers der Veranstaltung. Somit war auch für Chancengleichheit bei allen Fahrern gesorgt.

Um 9 Uhr 20 standen die Sachrichter auf ihren Plätzen, der Streckensprecher, Hans Pesl, begrüßte alle Anwesenden und gab die Veranstaltung frei.

Ich hatte die Ehre, meine extra erworbene Rennleiter-Lizenz einzuweihen, indem ich für die einzelnen Wagen die Startfahne schwang, keine schwierige, aber halt doch die wichtigste Aufgabe. Dies gab mir gute Gelegenheit, mich mit verschiedenen Fahrern zu unterhalten, und ich mußte bis auf zwei gefürchtete Ecken im Parcours keine Kritik über unser Rennen wegstecken. Ich hatte vielmehr den Eindruck, daß doch viele Fahrer erkannt haben, daß ihnen nur aktive Clubs mit fleißigen Helfern erst das Fahren ermöglichen. Somit war unsere Bemühung bestimmt nicht umsonst.

Eine Störung an der Zeitnahme zwang uns zu einer ungeplanten Pause. Aber auch dieses Problem konnte durch Hans Huber II und den Computer-Spezialisten, Herrn Seeger, gelöst werden.

Nun lief die Veranstaltung wieder reibungslos. Die Teilnehmer fanden sich zeitig ein, sodaß ohne weitere Verzögerung gefahren werden konnte.

Kurz vor 15 Uhr, dem Nennungsschluß, liefen auch die letzten ein. Wir konnten 65 Meldungen entgegennehmen; dies beweist schon, daß Rennen dieser Art gut ankommen. Dazu einen Pezl Hans als Sprecher, der wenigstens Dialekt hören läßt, vom Motorsport viel versteht und, wenn er aus Neumarkt a.d. Donau noch Neumarkt St. Veit macht, sicher in diesem Geschäft noch bekannt und beliebt wird.

Erfreulich war sicher auch, daß die Organisation trotz fehlender Erfahrung und Routine bis auf Kleinigkeiten hervorragend geklappt hat, und daß sich der Helmut Diehl, auch wenn seine ohnehin knappe Zeit noch mehr beschnitten wird, für künftige Rennen als Ausrichter und Leiter anbietet.

Leistung zieht eben Verpflichtungen nach sich, lieber Helmut! Besonders erwähnenswert und positiv ist schließlich, daß es zu keinerlei Unfällen oder Schäden kam, sodaß wir Gottseidank den Sanka umsonst bezahlt haben. Dies ist sicher der schönste Effekt.

Besonderen Dank noch an alle Funktionäre, die zuverlässig, wie immer, stundenlang, mangels Ersatzleuten teilweise ohne Ablösung, ausgeharrt und diszipliniert die ihnen gestellten Aufgaben erfüllt haben.

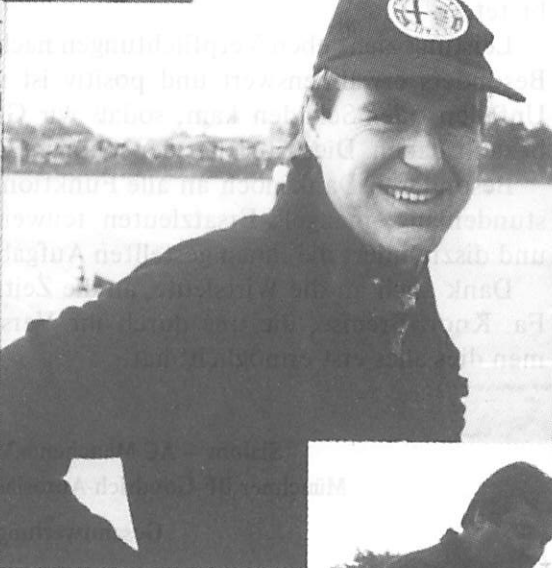
Dank auch an die Wirtsleute, an die Zeitnahme und nicht zuletzt an die Fa. Knorr-Bremse, die uns durch ihr Verständnis und ihr Entgegenkommen dies alles erst ermöglicht hat.

F.B.

**Slalom – AC München e.V. im ADAC
Münchner BF-Goodrich-Autoslalom Meisterschaft
Gesamtwertung**

Pl.	Name	Fahrzeug	Gesamt
1	Grieser Alois jun.	Renault Alpine	2.23.08
2	Hartl Herbert	Opel Kadett GTE	2.24.90
3	Löwe Ernst	Hanauer Alpine	2.25.42
4	Zangl Alfred	Porsche 911 SC	2.25.49
5	Giebel Hubert	Opel Kadett 2.0	2.25.85
6	Bichler Georg	NSU TT	2.26.45
7	Schmittner Sigi	Audi NSU	2.28.10
8	Saller Heinz	Renault R 5	2.28.84
9	Rösler Walter	Opel Kadett	2.30.64
10	Mundhenke Peter	Autobianchi A112	2.31.72

15. Sept. 1985



Slalom-AC München



Motorsport und Fernsehen

In letzter Zeit konnten wir mit Freude verschiedene Übertragungen von Motorsportveranstaltungen genießen. Auch wenn dies sicher nur auf die Bundesligapause im Fußball zurückzuführen war, wurde es positiv registriert und teilweise auch durch lobende Briefe an die Fernsehanstalten honoriert.

Dies soll mich aber nicht hindern, doch wieder leise Kritik zu üben. Bei unseren Nachbarn in Österreich wird diesbezüglich wesentlich mehr geboten. Ich möchte stellvertretend für viele gute Sendungen die vom Montag, 9. September, erwähnen. Es wurden hier Motorrad-Rennen gezeigt, aber nicht nur eintöniges Verfolgen des Führenden, sondern Zeitlupenstudien, herrliche Szenen, in denen Spitzenleute zeigten, wie man akrobatisch Stürze vermeidet, wunderbare Wheelys von Freddie Spencer und interessante Aufnahmen aus der Sicht des Fahrers. Ich glaube, ein Anhänger des Motorsports will auch dieses gerne sehen. Warum geht das in Deutschland nicht? Wir haben die Leute dazu, ist Übertragung also nur Pflichterfüllung? Muß man halt übertragen, weil Motorsport nach Fußball an 2. Stelle steht, ohne sich dafür stärker zu engagieren?

Freunde im Fernsehen, versucht das doch auch mal mit unseren Augen zu sehen, bringt Bilder aus dem Fahrerlager bzw. vor den Boxen, bringt Gespräche mit den Fahrern. Damit bringt Ihr unseren Sport den Leuten näher, als wenn man rundenlang nur einen Spitzenfahrer einsam seine Runden ziehen sieht. Und das wollt Ihr doch sicher, oder?

F.B.

Großes Ehrengelait für Franz Erb

Wenn es eines letzten Beweises für die Bekanntheit und Beliebtheit unseres Clubkameraden bedurft hätte, am 8. August auf dem Nordfriedhof war er gegeben: Eine riesige Schar von Motorsportlern aller Generationen, von nah und fern, aus allen Disziplinen, erwiesen ihm die letzte Ehre. Am Grab würdigten u.a. Walter Bader für den ADAC-Südbayern, Wagenreferent Hans Schwägerl für das ADAC-Sportpräsidium, MC-München-Ost-Vorsitzender Nettinger und Uli Wagner für den ACM die Verdienste von Franz Erb.



Aus allen Worten klang immer wieder durch, daß der Verstorbene - nicht von ungefähr Träger höchster sportorganisatorischer Auszeichnungen - in ganz Deutschland geschätzt und unentbehrlich war, vor allem als strenger Fahrerlagerherrscher, der aber stets - selbst ein Idealist reinsten Wassers - viel Herz für die Fahrer hatte.

Als Initiator und langjähriger erfolgreicher Veranstalter der Münchner Motorradausstellung „vom Mofa bis zum Feuerstuhl“ hat er sich selbst ein Denkmal gesetzt.

Betroffen standen alle am Grab, die mit Franz Erb während der scheinbaren Besserung seiner Krankheit vor einem Jahr voller Hoffnung gewesen waren und erlebten, wie aktiv Franz gleich wieder war und wie er mit 69 Jahren noch voller neuer Pläne steckte.

– Er hat's nicht mehr gepackt – wir werden ihn nie vergessen und nur sehr schwer ersetzen können.

U.W.

Motorrad-Rallye

An der im vorletzten ECHO angekündigten Motorrad-Rallye, die K.H. Capito aufgezogen hat, nahm auch unser Clubkamerad Helmut Dähne teil.

Er erzählte uns am letzten Mittwoch, daß die ersten Informationen über die Verhandlungen mit Ländern und Behörden gleich die Einigkeit in Deutschland demonstrierten: Während ein Bundesland darauf bestand, nur Autobahnen zu benutzen, wurde dies im zweiten verboten, und das Befahren von Bundesstraßen vorgeschrieben. Im dritten war die Streckenwahl wieder freigestellt. Aber immerhin wurde die Veranstaltung genehmigt, das war schließlich das Entscheidende.

Vom Bodensee führte die erste Etappe zum Hockenheimring, wo 20 Runden als SP zu absolvieren waren. Am 2. Tag ging's über Saarbrücken nach Bengel a.d. Mosel zu einer Bergprüfung, anschließend zum Nürburgring, wo bereits am nächsten Morgen 20 Runden anlagen. Das nächste Ziel war Siegen, wo eine nur 900 m lange Bergprüfung mit anschließender Bremsprüfung zu erledigen war. In Dünsberg (Hessen) wieder SP, dann nach Münster. Diese Sonderprüfung artete fast zum Moto-Cross aus. Helmut hatte auf einer Sandstraße 220 km/h anstehen, bevor es über eine Kuppe mit anschließendem Linksknick ging. Sein Können, solche Situationen zu überstehen, nutzte ihm für die Wertung nichts, weil das Rennen dann erst auf der Kuppe gestartet wurde.

Von Münster aus fuhr man nach Norden in Friesland, dem Ziel der Rallye. Die Sportler wurden mit einem Stadtfest empfangen, das einen guten Ausklang zu einer gelungenen Veranstaltung ergab. Kleine Mängel muß man übersehen, aber gesamt gesehen war die Strecke gut zu fahren und die Organisation lobenswert. Dies aus der Sicht eines Fahrers. Aus unserer dagegen noch schöner:

Helmut Dähne – Klassen- und Gesamt-Sieg

K.H. Diepold – Klassensieg

K.H. Dilthey – 4. Platz

Metzeler-Mannschaft – 1. Platz!

Das Ergebnis liest sich wie die Klassifizierung einer ACM-Veranstaltung.

Herzlichen Glückwunsch an unsere erfolgreichen Fahrer!!

ANZEIGEN-KOLLEKTIV

Glaserei Ostermeier, Neu- und Reparaturverglasungen
Kistlerhofstraße 161, 8000 München 70, Telefon 78 8116

STENVERS GmbH, Armaturen-Meßgeräte-Pumpen
Waldgartenstraße 49, 8000 München 70, Telefon 714 10 49

Hans-Dieter Werner, Reisefahrten
Karl-Gayer-Straße 21, 8000 München 50, Telefon 812 31 41

Kiessling oHG, San.-Installationen, Rep.-Dienst.
Ismaninger Straße 6, 8000 München 80, Tel. 47 31 90

Hans Pesl, „Gebrauchtwagen für gehobene Ansprüche“
Kreillerstraße 65, 8000 München 80, Telefon 43 3216/430 5326

Berndt F. Botschen, Finanz- und Anlageberatung
(Steuerbegünstigte Kapitalanlagen), Telefon 60 26 69

Franz Paschek, Elektrofahrzeuge und Gabelstapler
Reparatur, Spezialbatterien für Elektro, Telefon 761321

Max Jung, Bau- und Fahrzeugschmiede
« Individuelle Metallgestaltung »
Truderinger Straße 289, 8000 München 80, Telefon 421337

WNK GmbH, „Wir stellen die Litho's für das ACM-ECHO her“
Wasserburger Landstr. 268a, 8000 München 82, Tel. 4307476

HERBERT PAUL, BMW-Autoreparatur und Unfallinstandsetzung
Ersatzteile, Verkauf
Hohenzollernstraße 65, 8000 München 40, Telefon 271 92 01

Rennsport – Risiko!?

Zwei sympathische, junge Motorsportler, Manfred Winkelhock und Stefan Bellof, haben dieses Risiko getragen und mit dem Leben bezahlt.

Zwei schockierende Meldungen innerhalb von nur 4 Wochen.

Ich mußte mir in Diskussionen mit Nichtmotorsportlern bzw. Gegnern anhören: "Da siehst Du, es erwischt *jeden* einmal!" Ich war und bin froh, das Gegenteil leicht belegen zu können. Gar viele Rennfahrer im gesetzteren Alter leben noch und sind zum Teil sogar noch aktiv. Viele starben, ohne daß der Sport schuld war. Im Straßenverkehr liegen die Unfälle mit tödlichem Ausgang oder auch "nur" schweren Verletzungen im Verhältnis zu den gefahrenen Kilometern sicher höher, obwohl die Geschwindigkeiten erheblich niedriger liegen.

Man kann auch nach zwei tödlichen Unfällen nicht den gesamten Motorsport verdammen. Das Risiko, im oder durch ein Fahrzeug im Straßenverkehr verletzt oder gar getötet zu werden, ist sicher mindestens genauso hoch.

Die breite Masse vergißt immer, daß Rennfahrer sich des Risikos bewußt sind und dementsprechende Sicherheitsvorkehrungen treffen, und daß sie vor allem Autofahren sehr ernst nehmen! Wie lässig und sorglos fährt dagegen oft "Otto Normalverbraucher"? Die Zigarette im Mund, das Radio voll auf oder ausführliche Unterhaltung mit Beifahrern. Ich möchte dies gar nicht weiter ausführen. Kaum einer ist sich bewußt, welche gefährliche Waffe ein Auto darstellen kann, Fahren ist halt Mittel zum Zweck, um von A nach B zu kommen, ob man es beherrscht oder nicht.

Dies muß einmal gesagt werden, um nicht immer nur Motorsportler als Todeskandidaten oder Verrückte hinstellen. Wir bedauern sicher alle am meisten, daß zwei, die der Jugend ein Vorbild waren, ihr Leben lassen mußten, aber dies einem schönen und auch nützlichem Sport anzukreiden, ist absolut nicht berechtigt!

Für Sie gelesen in Auto-Zeitung 17/85

Aus Schrott mach Geld Batterie-Recycling bringt was ein

Pro Tonne Auto-Alt-Batterien – das sind rund 80 Stück – kriege ich ungefähr 300 Mark. Ein gutes Geschäft für Altwarenhändler Winfried Mehl aus Bonn. Auch wenn er jedem, der eine alte Batterie anschleppt, ein paar Mark zahlt. Denn Interesse an den unbrauchbaren Stromspeichern für Autos zeigen vor allem die Batterie-Hersteller, enthalten die alten Akkus doch in großen Mengen den teuren und schwergewichtigen Rohstoff Blei. Varta-Sprecher Peter Schwerdtmann erklärt: "Die meisten Batterie-Firmen verfügen über eine Recycling-Anlage. Oben werden alte Starterbatterien komplett eingegeben, unten kommen zwar noch keine neuen heraus, aber als Rückgewinnungsprodukt erhalten wir Rohblei, das somit nicht neu beschafft werden muß. Auch der Schwefel aus der Säure wird zurückgewonnen."

Bei rund acht Millionen neuer Batterien pro Jahr und einem Rücklauf von etwa 90 Prozent sparen die Hersteller auf diese umweltfreundliche Weise Millionen-Summen. Immerhin deckt die Rückgewinnung heute schon fast 40 Prozent des Rohbleibedarfs der westlichen Welt.

Daß auch der Autofahrer dabei nicht leer ausgehen muß, betont Wolfgang Genest, Experte für Batterie-Recycling beim Umweltbundesamt in Berlin: "Der Rücklauf von 90 Prozent bei Auto-Starterbatterien liegt erfreulich hoch. Allerdings wundert mich, daß ein Großteil der Batterien bei den kommunalen Reinigungsämtern abgegeben wird. Viele Batterie-Fachhändler vergüten nämlich beim Neukauf den mitgebrachten Altkau mit einigen Mark. Auch Schrotthändler zahlen oft noch Geld dafür."

Die zehn Prozent nicht wiederaufbereiteter Batterien entsprechen rund 800.000 Stück oder 12.000 Tonnen, die zum Teil im normalen Hausmüll landen. Anders gerechnet: 3,6 Millionen Mark werfen die Bundesbürger pro Jahr in den Abfall.

Dabei stehen dem Autofahrer mehrere Wege offen, den ausgedienten Stromspeicher loszuwerden. Alle kommunalen Reinigungsämter (Stadt- oder Gemeindereinigungsamt) nehmen Altbatterien entgegen. Oder sie nennen die Adresse eines Altwarenhändlers mit Batteriesammelstelle. Fachhändler vergüten beim Kauf einer neuen Batterie die alte ebenfalls oft mit ein paar Mark. Von dort wandern die versiegten Stromquellen zurück an den Hersteller. Zwecks Recycling.

Merke: Umweltschutz zahlt sich aus. Nicht selten in klingender Münze.

.....

Für Sie gelesen in Auto-Zeitung 14/85

Thema: Tempo 100 & Unfälle

Eine endgültige Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen bringt nur wenig positive Auswirkungen auf das gesamte Unfallgeschehen. Für den Bereich des Energieverbrauchs und der Umweltbelastung sind wir nicht zuständig und können darüber keine Aussage treffen. Natürlich ist jeder Verkehrstote einer zuviel. Nur darf man nicht sagen, man könnte mit einem Tempolimit auf Autobahnen das Unfallgeschehen entscheidend beeinflussen. Vom Gesamtschadensaufwand der Versicherer machen Autobahnunfälle ganze sieben Prozent aus, das entspricht knapp 900 Millionen Mark. Von diesem Betrag entfallen aber nur rund zehn Prozent auf Unfälle wegen überhöhter Geschwindigkeit. Nicht einmal die Hälfte davon entfällt durch Mißachtung der Richtgeschwindigkeit, sondern bei Überschreitung der Tempobegrenzung in Baustellen. Für Geschwindigkeitsbegrenzungen mag es Gründe geben. Man soll sie aber nennen und nicht die Verkehrssicherheit vorschieben. Weil das mit Sicherheit eine große Enttäuschung geben wird.

Heinz Sievers, Präsident des Verbandes der Autoversicherer

VESTNER AUFZÜGE

Gebrüder Vestner Aufzugbau

**Personen-, Lasten-, Hydraulikaufzüge,
Auto-, Kranken-, Industrieaufzüge**

8046 Garching-Hochbrück · Gutenbergstraße 3 · Tel. (089) 3 20 20 66

**AUTO
MÜNCH
IN MÜNCHEN**
V-A-G



- Neuwagenverkauf
- Gebrauchtwagen
- Service, Reparaturen
(auch für Porsche)
- Autoverleih
(PKW und Camper)
- Unfallinstandsetzung

AUTO MÜNCH GMBH
Tübinger Straße 11
8000 München 21
Telefon 089 / 57 30 06

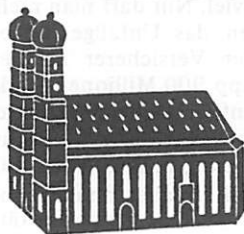
*»Wir führen das
rennerprobte Motul-Öl«*

FUNK-TECHNIK W. KAMMERLEHNER

Taxi Funk — Service und Teletron Vertrieb
Reparatur aller Gerätetypen

EUROSIGNAL
AUTOTELEFON — SPRECHFUNKGERÄTE

8000 München 2, Nymphenburger Str. 57, Tel. 123 22 52



KORON-KERZEN

J.C. Reisinger — Inh. Franz Reisinger
München's führendes Fachgeschäft
für Wachswaren, Qualitätszinn
und altbayerischer Hafnerkeramik
direkt am Dom.

Auf einer der legendärsten Maschinen ein paar schnelle Runden zu absolvieren, wie sie bisher eigentlich nur einem Schorsch Meier, einem Wiggerl Kraus oder Walter Zeller zustanden – das ist sicher ein einmaliges Erlebnis für den Liebhaber historischer Rennmotorräder.

Ich hatte diese Chance und obendrein unter günstigeren Verhältnissen als etwa Schorsch Meier, als er zur großen Überraschung zahlreicher Oldtimerfreunde an einem kalten und verregneten Mai-Wochenende des Jahres 1974 mit der Kompressor-BMW auftauchte, sich aber mit einem vereisten Vergaser plagen mußte.

Die Kompressor-BMW, 1950 aus dem aktiven Sportgeschehen genommen, war von einem kleinen Kreis enthusiastischer Freunde um Michael Krauser instandgesetzt worden. Und genau vierzig Jahre nach dem vielumjubelten Sieg eines Schorsch Meier in der Senior-TT auf der Isle of Man reiste man zu einer Jubiläumsparade auf die Insel in der Irischen See. Trotz der Vielzahl einheimischer Star-Fahrer aus allen Epochen wurde Meier auf der Kompressor-BMW schnell zum Mittelpunkt der Veranstaltung. Und drei Monate später riß er auch auf dem Salzburgring das Publikum zu Beifallsstürmen hin, als er die betagte BMW mit frischem Schwung um den Kurs jagte.

Leider verschwand die prächtig laufende Maschine nach diesen beiden Auftritten wieder im BMW-Museum. Doch hatte BMW mit Walter Zeller, Vizeweltmeister von 1956, auf seiner damaligen Werks-BMW noch eine weitere Zugnummer bei Veteranen-Veranstaltungen: Der allseits beliebte Hammerauer demonstriert auch heute noch, also fast 30 Jahre nach dem Abschluß seiner Rennkarriere, nach wie vor einen perfekten Fahrstil auf seiner Renn-BMW. Und er war es dann auch, der die Idee hatte, neben seiner Werks-RS Typ 256 ein weiteres berühmtes Motorrad aus dem Programm der Bayerischen Motoren Werke zum Einsatz zu bringen. Gemeinsam mit dem ehemaligen Rennmechaniker Gustl Lachermair gelang es ihm sogar eine weitere Kompressor-BMW startbereit zu machen.

Mit seinem ersten Einsatz in der Saison 1981 holte er übrigens etwas nach, was ihm in seiner Zeit als Werksfahrer bei BMW versagt geblieben war. Denn als er 1950 zur BMW-Mannschaft stieß, mußte er mit Schorsch Meiers Bruder Hans auf den in Entwicklung befindlichen Saugmotor-Maschinen fahren, während die Kompressor-Renner Schorsch Meier und Wiggerl Kraus vorbehalten blieben.

Die Geschichte der Kompressor-Motorräder hatte bei BMW ihren Ausgangspunkt in den zwanziger Jahren, als Rudolf Schleicher die einzige Möglichkeit, international konkurrenzfähig zu bleiben, in der Aufladung sah. Über diese Frage ergaben sich bald Differenzen mit dem Chefkonstrukteur Max Friz und Direktor Franz Josef Popp, so daß Schleicher der Firma BMW den Rücken kehrte. Sepp Hopf, sein engster Mitarbeiter, durfte auf Anregung des jungen Rennfahrers Ernst Henne jedoch bald an einem Kompressormotor für den Angriff auf den Motorrad-Geschwindigkeits-Weltrekord weiterarbeiten. Nach dem Gelingen dieses Vorhabens hatte BMW auch gegen eine Verwendung des Laders im Rennsport nichts mehr einzuwenden.

Mit der nunmehr auf gut 38 PS angestiegenen Motorleistung lag man nun sogar weit vor der Halbliter-Konkurrenz, aber die nur in Kleinigkeiten verbesserten ohv-Motoren aus dem Serienprogramm, das handgeschaltete Dreiganggetriebe und das überforderte Serien-Fahrwerk mit der Blattfeder-Vordergabel stellten sich bald als unüberwindliche Probleme dar. Als dann auch die Leistungsausbeute für weitere Rekordfahrten Hennes



Shell Heizöl

Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn
Hahlhingastraße 5, 8024 Oberhaching

(089) 6131658



Bei uns
sind Sie immer
in guten Händen

Buchbinderei Papierverarbeitung

KALENDERHERSTELLUNG
BROSCHÜREN, KLEBEBINDUNG
KATALOGE
PLASTIKSPIRALEN
PLASTIKBINDERÜCKEN
PROSPEKTE
STANZPLAKATE
AUFSTELLPLAKATE
DISPLAYS



Vogel GmbH

SEIT ÜBER 20 JAHREN
ZUVERLÄSSIGER PARTNER
DER DRUCKINDUSTRIE

BIBINGERSTRASSE 20 · 8013 HAAR
TELEFON 46 30 54/55

GBA

München

Geschäftsführer:
Arnold v. Dressler

IHR PARTNER FÜR GRUNDBESITZ

Unser Leistungsangebot:

- Grundbesitzverwertung, techn. Gutachten
- Verkauf und Vermittlung von Wohnungen, Wohn- und Geschäftshäusern
- Industriebeteiligungen, Konzeption

GBA Gesellschaft für Bau- und Anlageberatung

Von-der-Tann-Str. 3, 8000 München 22, Tel. 089/288404-05

In Bayern – ein Begriff für Sauberkeit

Die Münchner Heinzelmännchen



(089) 42 90 71

Für kleine Betriebe und große Unternehmen. Von der Glasreinigung bis hin zur ständigen Unterhaltsreinigung.

München - Ingolstadt - Regensburg - Cham

nicht mehr ausreichte, bemühte man sich, Schleicher wieder als Konstrukteur nach München zurückzuholen.

Als Schleicher im April 1931 an seinen alten Arbeitsplatz zurückgekehrt war, blieb ihm für die Entwicklung einer neuen Rennmaschine neben einem umfangreichen Entwicklungsprogramm für Serien-Motorräder und Automobile nur wenig Zeit. So mußten sich sowohl Ernst Henne als auch die Werksfahrer Karl Gall und Sepp Stelzer zunächst mit schrittweisen Verbesserungen an vorhandenen Fahrzeugen zufriedengeben. Außerdem war die wirtschaftliche Situation der Firma nicht dazu angetan, mit größtem Einsatz ein Rennprogramm durchzuziehen. Daß man in München jedoch nicht untätig gewesen war, sollte sich am 26. Mai 1935 beim Avusrennen in Berlin zeigen. Im Fahrerlager gab es ein sensationelles, von Grund auf neu konstruiertes BMW-Rennmotorrad zu bestaunen, und insbesondere die englische Fachpresse zeigte sich in ihren nachfolgenden Berichten tief beeindruckt. Von den bisherigen Modellen hatte man eigentlich nur noch das technische Grundprinzip eines quer im Rohrrahmen eingebauten Zylinder-Boxermotors mit Kardan-Hinterradantrieb übernommen, alles andere war neu. Der Doppelschleifenrahmen bestand aus konisch gezogenen Stahlrohren von elliptischem Querschnitt, die per Schutzgasschweißung zusammengefügt waren. Das Vorderrad lief in der ersten hydraulisch gedämpften Teleskopgabel im Motorradbau, gebremst wurde mittels Vollnaben-Trommelbremsen vorne und hinten. Die Motorleistung wurde von einem Viereck-Getriebe mit Fußschaltung und einer Kardanwelle auf das Hinterrad-Getriebe (Teller- und Kegelrad) übertragen. Der Zweizylinder-Boxermotor war in seiner Dimensionierung (66 x 72 mm) als langhubiges Halbliter-Aggregat ausgelegt worden. Die Ventilsteuerung übernahmen jeweils zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinder; sie wurden von Königswellen angetrieben, die wiederum über Kegelrad-Umlenkungen von der Steuerkette vorne auf dem Kurbelgehäuse bewegt wurden. Eine weitere Kette trieb den Bosch-Zündmagnet, der oben auf dem Gehäuse eingelassen war. Die Königswellen trieben im linken Zylinderkopf die Einlaßnockenwelle und rechts die Auslaßnockenwelle an, den Kraftschluß zur jeweils anderen Nockenwelle stellten geradzahnte Zwischenräder her. Die Ventile wurden nicht direkt, sondern über gesonderte Kiphebel betätigt.

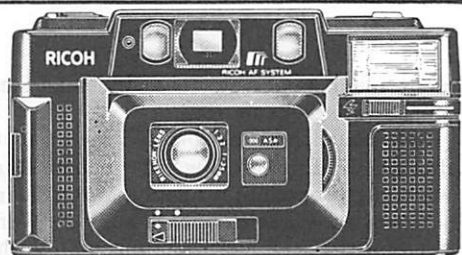
Mit dieser Auslegung konnte man den Aufbau der Zylinderköpfe recht kompakt halten. Die Aufladung per Kompressor stellte bei der Entwicklung der neuen Rennmaschine einen wesentlichen konstruktiven Bestandteil dar, und so hatte man den Lader organisch in den Aufbau des Motors mit einbezogen. Sein Gehäuse war vorn auf den Stirndeckel montiert, angetrieben wurde der Rotor über eine Keilverzahnung auf dem verlängerten vorderen Kurbelwellenstumpf. Schleicher und Hopf waren beim Bau ihres eigenen Kompressors zwar vom Vielzellenverdichter der Bauart Zeller ausgegangen, verwendeten jedoch acht sehr dünne Verdichterflügel, die durch die Gehäusewandung geführt wurden, im Rotor jedoch eine Hubbegrenzung aufwiesen. Diese Bauweise erforderte absolute Fertigungsgenauigkeit, konnte aber auch mit hohem Ladedruck schon bei geringen Drehzahlen aufwarten. Über den exakten Aufbau des Laders war lange Zeit nichts Genaues zu erfahren, man verwies bei BMW immer auf die Zollersche Bauart. Sepp Hopf meinte später dazu: „Mir ham uns g'fürcht, daß uns den wer nachbaut.“

Ein Fischer-Amal-Rennvergaser mit 27 mm Durchlaß lieferte das Kraftstoff-Luft-Gemisch an den Lader, der es dann, auf 1,2 bis 1,5 bar vorverdichtet, über die genau abgestimmten Druckleitungen an den jeweiligen Zylinder abgab. Bei einem rechnerischen Verdichtungsverhältnis von 5:1 leistete der aufgeladene 500 ccm³-BMW-Motor etwa 55 PS bei 7000/min. Galt es bei den ersten Fahrten noch einige Kinderkrankheiten auszumerzen, so erregte BMW noch im selben Jahr beträchtliches Aufsehen mit dem Einsatz der neuen Kompressor-Motoren bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Oberstdorf. Im Gelände mußten Stelzer und Henne ihr ganzes Können aufbieten, um

Ricoh-Technologie: Damit Ihre
Fotofantasie zu Bilderbuchfotos wird.
Die Ricoh FF-3 AF ist die kleine Kamera
für den unkomplizierten Fotospaß.

Ihre präzise Belichtungs-
und Scharfeinstellautomatik liefert
problemlos Bilder zum Vorzeigen.

RICOH 389.-
m. Tasche



So fantastisch wie Ihre Fantasie.

Spitzentechnik zu einem fairen Preis

KR-10
SUPER



498.-
mit Objektiv
1.7/50 mm

Ein Preis,
der überzeugt.

Preiswerter Zeitautomat

(abschaltbar) mit quarzge-
steuerten
manuellen
Belichtungs-
zeiten.

PINI

Münchens großes Spezialhaus
AM STACHUS · TELEFON 594361
Filiale St. Bonifatiusstraße 16

**hochleistungs
schmierstoffe**



Optimol Ölwerke GmbH München

Friedenstrasse 7 D-8000 München 80 ☎ 089/4183-0 Tx 5 23636 opti d

mit den leistungsstarken Motorrädern durchzukommen. Wiggerl Kraus fuhr sogar ein Geländespänn mit Kompressormotor.

Beim Großen Preis von Schweden am 30. August 1935 in Anderstorp war es dann soweit: Otto Ley und Karl Gall schlugen erstmals die sieggewohnte Grand-Prix-Elite aus England und Italien. Eine Geradweg-Hinterradfederung verbesserte ab 1937 die Straßenlage der Kompressor-BMW, und das Werksteam fuhr von Sieg zu Sieg. Ein Jahr später stieß der bisherige Geländemeister Schorsch Meier zum Straßenrennsport und gewann auf Anhieb vier Grand-Prix hintereinander, womit er sich auch gleich den Titel eines Europameisters sichern konnte.

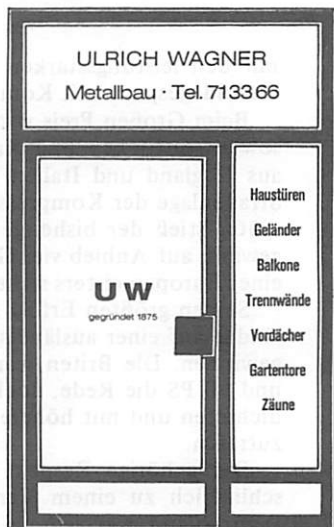
Seinen größten Erfolg sollte Meier indessen im Juni 1939 erringen. Als erster Ausländer auf einer ausländischen Maschine konnte er die Senior-TT auf der Isle of Man gewinnen. Die Briten waren geschockt. Es war von einer Motorleistung zwischen 70 und 90 PS die Rede, doch dies waren Angaben, die nur für die wesentlich höher verdichteten und mit höherem Ladedruck arbeitenden Rekordmotoren von Ernst Henne zutrafen.

Der gehörige Respekt vor den Kompressor-Motorrädern führte im Herbst 1946 schließlich zu einem Verbot dieser Bauart im internationalen Motorrad-Rennsport. Deutschland war jedoch nach dem Krieg von der FIM ausgeschlossen worden und konnte bis zur Wiedenzulassung die bisherigen Entwicklungen für nationale Einsätze weiterführen.

In den Jahren 1946/47 fuhren Schorsch Meier und Wiggerl Kraus daher die unveränderten 1939er Maschinen, für 1948 hatte man indessen einige Verbesserungen vorgenommen. Die Klemmfäuste für die Vorderachse waren auf die Vorderseite der Gabel-Tauchrohre versetzt worden, womit sich ein längerer Radstand und auch eine Verlängerung des Federweges ergaben. Die blechernen Staubschutzhülsen an Telegabel und Hinterradfederung waren Gummi-Faltenbälgen gewichen, und hinten gab es zusätzlich Scheren-Reibungsstoßdämpfer. Das Rahmenheck hatte man mit zusätzlichen Rohrstreben versteift. Durch die Verwendung eines Kraftstoffgemisches mit 70% Alkoholanteil ließ sich das Verdichtungsverhältnis steigern; im Verein mit dem größeren Lader aus dem Rekordmotor kam man dadurch auf über 70 PS.

Drei Jahre lang blieben die Kompressor-Maschinen noch im Einsatz. Das letzte Rennen für die aufgeladenen BMW fand auf dem Noris-Ring in Nürnberg statt. 1951 paßte sich BMW dann dem internationalen Reglement an und verwendete nur noch Saugmotoren; die Lader vorne auf dem Kurbelhaus wurden demontiert und statt dessen an jeden Zylinderkopf ein Vergaser angeflanscht. Doch dies stellte nur eine Übergangslösung dar, eine eigenständige Neuentwicklung befand sich bereits in Vorbereitung . . . Walter Zeller hatte die Kompressor-BMW bereits warmgefahren, als er sie mir mit den Worten aushändigte: „Nicht in den höheren Drehzahlen jubeln lassen, sie ist auch so kräftig genug.“ Und genau das bemerkte ich schon auf den ersten paar Metern beim Anfahren im ersten Gang . . .

Das aufgeladene 500-ccm-Aggregat scheint kein abgegrenztes Leistungsband zu besitzen. Es gibt Dampf in allen Lebenslagen ab, die enorme Schubkraft steht in allen Drehzahlen annähernd gleichbleibend zur Verfügung. Ich schaltete das angenehm leichtgängige Getriebe durch bis in den vierten Gang und glaubte, eher einen amerikanischen V8 unter mir zu haben als einen Motorrad-Rennmotor. Die Sache läßt sich leicht erklären, denn Zellers Motor ist mit dem großen Lader ausgestattet, wird aber mit handelsüblichem Benzin und damit sehr niedriger Verdichtung betrieben. Einen Motor mit derart sanftem Charakter – dennoch mit ausreichend hoher Leistung – hätte man in den großen Tagen der Kompressor-BMW wohl kaum einem Rennfahrer schmackhaft machen können, denn damals verhielten sich sogar die angeblich so drehmomentstarken englischen Einzylinder wie nervöse Rennpferde. Ein spitzes Leistungsband gehörte einfach zu den typischen Charaktereigenschaften eines Rennaggregats.



Mehrfarbendrucke
 Prospekte
 Kataloge
 Broschüren
 Plakate
 Schnelltrennsätze
 Formulare
 Kuvert

druckerei haberl

8 MÜNCHEN 40 · BELGRADSTR. 32 · TEL. 300 93 92



SG

Bautenschutz

GmbH

Nässeschutz und Abdichtungen

- Nachträgliche Abdichtungen von Grund- und Sickerwasser
- Sanierung undichter Terrassen, Balkone und Schwimmbäder
- Horizontalisierungen gegen aufsteigende Feuchtigkeit
- Sanierung von salz- und schimmelbefallenem Mauerwerk
- Beton-Sanierungen
- Unverbindliche und kostenlose Beratung

Geroltstr. 50 · 8000 München 2 · Tel. 089 / 502 70 41

Österreich-Zweigbetrieb: A-6232 Münster 388 - Tirol

Die Fahrposition wirkte auf mich im ersten Moment etwas ungewöhnlich für ein Motorrad aus den Jahren 1938/39, doch Walter Zeller hatte es vorgezogen, Stummel lenkel wie 1950/51 zu verwenden. Mit den sehr weit zurückversetzten Fußrasten ergibt sich daher eine sehr „sportliche“ Fahrerhaltung. Anfänglich zog ich es aus Gründen des Eingewöhnens vor, auf dem „Rennbrötchen“, dem hinteren Sitzkissen, nicht zu weit nach hinten zu rutschen. Das wiederum geschah ganz von selbst beim Versuch, mal richtig Gas zu geben, denn dabei wurden die Arme immer länger . . .

Die Geradwegfederung am Hinterrad machte sich mit ihrem eng begrenzten Federungsvermögen natürlich gleich bemerkbar, durchaus mit heutigen Produkten vergleichbar zeigte sich indessen die Teleskop-Vordergabel. Ein ausreichender Federweg und vor allem eine wirkungsvolle Dämpfung dürften entscheidend zur vielbestaunten Straßenlage der Kompressor-BMW beigetragen haben. Hinzu kamen natürlich noch das unglaublich niedrige Trockengewicht von nur 138 kg und die allgemein unterschätzte Kurvenwilligkeit, der Boxermotor ist nämlich keineswegs so ausladend wie er auf den ersten Blick wirkt. Beim extremen Hineindrücken in die Salzburgring-Schikane bekam zuerst die rechte Fußspitze Bodenkontakt – gut, Walter Zeller schafft es schon, daß die Ventildeckel auf der Fahrbahn scheuern, aber eben auch nur in einer Extremsituation. Umlegen läßt sich diese BMW wie jedes andere Rennmotorrad auch! Die Kompressor-BMW stellt also keineswegs jenes Monster dar, wie es in den Legenden manchmal beschrieben wurde. Sie ist viel leichter als sie aussieht und damit auch viel handlicher. Die Motorleistung könnte man im Vergleich zu anderen Maschinen aus dieser Epoche zwar schon als „brutal“ beschreiben, aber sie setzt in der von Walter Zeller und Gustl Lachermair gewählten Abstimmung nicht urplötzlich ein, sondern steht mit sanfterem Charakter von 1000 bis 7000 Touren zur Verfügung.

Abschließend sei noch ein Wort zur Restaurierung von Zellers Kompressor-BMW erlaubt. Es wurde von verschiedener Seite kritisiert, daß die Maschine bei Oldtimer-Rennen in der Vorkriegsklasse laufe, obwohl es sich um die modifizierte 1948/50er Ausführung handelt. Dazu ist zu sagen, daß die Kompressor-Maschinen ja allesamt 1938/39 gebaut wurden und die kleinen Verbesserungen 1948 durchweg der Verlängerung des aktiven Lebens der zehn Jahre alten Motorräder dienten. Man sollte Walter Zeller für die Wiederbelebung dieses legendären Motorrads dankbar sein.

Als Neumitglied begrüßen wir

Ernst RIEPL, geworben durch Alex Mayer

ACM-ECHO, Clubzeitschrift des Automobil-Club München von 1903 e.V., erscheint monatlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten, für weitere Exemplare werden DM 1,- + Porto, zuzüglich Mehrwertsteuer erhoben. **Geschäftsstelle:** Senserstraße 5, 8000 München 70, Tel. 77 51 01, ist jeden Mittwoch von 13.30 – 16.00 Uhr besetzt. **Konten:** Postgiroamt München 311 31-808 (BLZ 700 100 80), Bayerische Vereinsbank München 7041 837 (BLZ 700 202 70). **Mitgliedsbeitrag:** DM 60,- pro Jahr. **Präsident:** Uli Wagner, Inninger Straße 5, 8000 München 70, Tel. 71 33 66. **Redaktion und Anzeigenverwaltung:** Ferdinand Bauer, Hölderlinstraße 11, 8000 München 70, Tel. 71 18 66. **Anzeigenpreis:** z.Z. DM 40,- pro 1/5 Seite DIN A 5 zuzüglich Mehrwertsteuer. **Clubabend:** Jeden Mittwoch 20 Uhr im Clubraum des Restaurants "Kastaniengarten", Eisenheimer Str. 61, 8000 München 21, Nähe TÜV, Tel. 57 16 74. **Wichtiges:** Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Bilder usw. wird keine Gewähr übernommen. Sämtliche Beiträge geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt die des ACM wieder. Die Prüfung des Rechts der Vervielfältigung aller uns zur Reproduktion, Satzherstellung und Drucklegung übergebenen Vorlagen, Bilder usw. ist ausschließlich Sache des oder der Überbringer.



Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz

BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz

**PETER
KNOTT**



**BAD
TÖLZ**

BMW Vertragshändler Lengrieser Str. 83 0 80 41 / 60 01



BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz

Unser Programm:

PKW

- Neuwagen
- Gebrauchtwagen
- Vorführwagen
- Kauf
- Leasing
- Finanzierung
- Kundendienst
- Reparatur
- Ersatzteile



Motorrad

- Neu- und Gebrauchsmaschinen
- Vorführ- und Leihmaschinen
- Verkleidungen
- Tuning- und Sportzubehör
- BMW-PVM-Aluräder mit TÜV
- Knott-Transistorzündung
- Bekleidung
- Doppelauspuffanlage für K 100
- K 100 Knott-Spezialverkleidung
- K 100 Knott-Spezialsitzbänke

Kommen Sie!

Lassen Sie sich unsere Faszination auf zwei oder vier Rädern vorführen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Peter Knott

BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz · BMW Knott Bad Tölz