

ACM-ECHO

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

47. Jahrgang

Nr. 11

Nov. 1985



ACM

Fahrerlehrgang

1985

*Einer der Sieger
mit dem Organisator*

Kurt Distler

**Aus
dem
Inhalt**

Seite 4: **Das Limit**

Seite 11: **Schorsch Meier wurde 75**

TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

**ACHTUNG
WICHTIGER
TERMIN!**

*Redaktionsschluß für ACM ECHO Nr. 12 - Dez. 85
ist am 7. Dezember 1985
ACM-ECHO Nr. 1 - Jan. 86
ist am 7. Januar 1986*

Herzlich gratulieren wir unseren Jubilaren, die im Dezember feiern können

7. Dezember	Herrn Edgar Rettschlag, Hinterbrühl 3, 8000 München 71	50 Jahre
7. Dezember	Herrn Rudolf Stumpf Wastl-Witt-Str. 15, 8000 München 21	65 Jahre
11. Dezember	Herrn Hans Holnburger Wendelsteinstr. 25, 8160 Miesbach	50 Jahre

VORMERKUNG!

Die Jahreshauptversammlung 1986 findet statt am:

Mittwoch, den 5. Februar 1986

im Clublokal "Kastaniengarten", Elsenheimerstraße 61.
Bitte vormerken!!

A C H T U N G :

Unsere alljährliche Skimeisterschaft ist geplant für den

22. Februar 1986 (Samstag!).

Der Austragungsort ist Hammer (wer diesen Ort mit niemand in Verbindung bringt, erfährt im Dezember-ECHO mehr). Termin in jedem Fall vormerken!!

Als Neumitglieder begrüßen wir:

Michael Kiessling
Walter König

geworben durch Ludwig Kiessling
geworben durch Willy König

Sporterfolge

Besonders fleißig hat sich wieder Rupert Bersch hervorgetan. Er fährt nicht nur emsig und erfolgreich, sondern er nimmt sich auch noch die Zeit, dies zu melden.

Beim Bergrennen in Mickhausen bei Augsburg wollte er eigentlich nur zusehen, da er in seinem Toyota MR 2 den Überrollkäfig noch nicht montiert hatte. Da er aber natürlich mit der Nase im Wind (sprich bei der Rennleitung) stand, erfuhr er, daß dieser Schutz hier nicht vorgeschrieben war und konnte am Samstag Mittag noch schnell nennen. Nach Hause fahren, um den "heizbaren Anzug" und den "knitterfreien Hut" sowie geeignete Reifen zu holen, erledigte er so flott, daß er anschließend noch zwei Trainingsläufe absolvieren konnte.

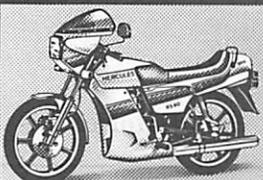
Ein 2. Platz beim Rennen am Sonntag rechtfertigte diesen eiligen Entschluß.

Eine Woche später rief die IAA in Frankfurt, am Abend stand bereits der Polterabend eines Freundes in der Heimat auf dem Programm. Trotz dieser konditionsschwächenden Hetze fuhr Rupert am Sonntag früh zum Salzburgring, trainierte in der Klasse bis 1600 ccm der Serienwagen als zweitschnellster und belegte im Rennen den 1. Platz!

Beim Sprintpokal auf dem Nürburgring zeigten sich die gegenüber dem Peugeot schwierigeren Fahreigenschaften des Toyota (Mittelmotor). Nach mehreren Drehern langte es im Training nur zu einem 7. Platz. Im Rennen hielt der Vorwärtsdrang bis zum 3. Platz, dann schlug wieder der "Hammereffekt" zu. 2 Dreher strafte die extreme Fahrweise und warfen Rupert auf den 10. Platz zurück. Aber schon das nächste Rennen auf dem Salzburgring brachte die Psyche vom Bersch wieder ins richtige Lot: 1. Platz im Training der Serienwagen bis 1600 ccm. Im Rennen bei zusammengelegten Klassen fuhr Rupert im Feld der "Großen" mit, ließ 2 Camaros hinter sich und belegte selbstverständlich in seiner Klasse den 1. Platz.

Herzlichen Glückwunsch!

Ultra RS 80- Aktion und Attraktion



6,3kW/8,5PS, wassergek. 80 ccm-
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

Werksvertretungen:

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

Das Limit

Ein Thema, das uns immer wieder, und gerade jetzt, bewegt, ist das vielstrapazierte Tempolimit.

Es werden immer wieder die verschiedensten Argumente dafür und dagegen gefunden. Da sei es mir erlaubt, auch meinen "Senf" dazuzugeben.

Mal soll es der Verkehrssicherheit dienen, mal geht es um den Energieverbrauch, und nun soll mal wieder das Waldsterben gestoppt werden. Es bedarf keiner Worte, daß alle drei Gründe auch uns am Herzen liegen. Aber man kann eben jede Statistik so oder so auslegen.

Zur Verkehrssicherheit:

Im Jahre 1936 fuhren 2,7 Millionen Kraftfahrzeuge auf Deutschlands Straßen, die Folge waren 8200 Tote. 1985 kommen bei 30 Millionen Kraftfahrzeugen und sicher höheren Geschwindigkeiten voraussichtlich ebenfalls 8200 Menschen ums Leben. Sicher muß man dabei die besseren Reifen, Bremsen und Fahrgestelle der Autos, wie auch das sehr gut ausgebaute Rettungsnetz berücksichtigen. Aber gibt dieser Vergleich nicht trotzdem zu denken?

Hat man in Bonn noch nicht gehört, daß man sich in den USA Gedanken über ständig steigende Unfallzahlen (trotz strengen Tempolimits!!) macht?

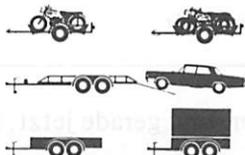
Warum verschweigt man, daß bereits 98% unserer Straßen einem Limit unterliegen, und daß die restlichen 2% zu den sichersten Straßen zählen? Wobei man noch erwähnen muß, daß auch auf den 7000 km Autobahnen viele Unfälle bei niedrigerem Tempo passieren. Wo soll da noch mehr Sicherheit zu holen sein?

Ist noch niemand auf den Gedanken gekommen, unsere jungen Leute (und auch ältere) "Fahren" zu lehren, und nicht nur Regeln, Vorschriften und Verkehrszeichen?

Wer bei uns heute viel lernt und fähig ist, ein Fahrzeug zu "bewegen", den läßt man auf die Menschheit los! Wer lernt schon, defensiv zu fahren, sein Fahrzeug zu beherrschen, seine Grenze kennenzulernen und evtl. auch Fehler anderer auszugleichen? Solange man nicht hier den Hebel ansetzt und Blindschleichen ebenso wie Rowdys aussondert, werden wir mit (teilweise unverständlichen Unfällen) leben müssen.

Zum Energieverbrauch:

Die o.g. Zahlen zu bereits limitierten Straßen treffen auch hier zu. Darüberhinaus melden die "Zahlensammler" einen Rückgang der Fahrleistung



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
FERNMELDEANLAGEN
GMBH

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

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

Telefon (089) 8577966

KTM, MOTO-GUZZI
Motorräder · Ersatzteile · Motorradzubehör



nachtmann

Mehrfacher Deutscher Motorrad-Geländemeister

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

Ausstellungsraum: Hans-Mielich-Straße

gen von 15000 auf 12000 km pro Jahr. Ein gewichtiges Wort spricht unsere Industrie mit, die, weil sie harten Anforderungen unterliegt, nicht nur die Leistung ständig steigert, sondern den Benzinverbrauch laufend (und sehr erheblich!) senkt. Man betrachte nur die neuen Modelle des Hauses Daimler Benz. Unter dem Druck von in dieser Hinsicht vorbildlichen Firmen, wie BMW und AUDI läuft heute auch ein "Stern" mit 9–11 Litern 100 km weit, wofür er bisher 13–16 Liter verbrauchte.

Will man diesen Leuten die Motivation nehmen? Auch an alternativen Kraftstoffen wird ja emsig geforscht und gearbeitet.

Wenn der Spritverbrauch durch Tempolimit sowieso abgebaut wird, wo liegt da noch die technische Versuchung?

Zum Waldsterben:

Sicher trägt jedes Fahrzeug seinen Teil dazu bei. Aber damit müssen wir prinzipiell in unserer technisierten Welt leben. Unsere Techniker sind aber in der Lage, dies gravierend zu ändern, auch ohne Tempolimit (das hier sowieso nicht viel bringt). Wieso sind die Wälder in der DDR, in Kanada und anderen verkehrsarmen Ländern mehr geschädigt als bei uns? Wieso kann man nebeneinander einen gesunden und einen kranken Wald sehen? Sind nicht beide der gleichen Belastung ausgesetzt? Spielt hier vielleicht auch Wald- und Wild-Pflege eine Rolle?

Man könnte noch viele Argumente gegen das Tempolimit aufzählen. Aber ich glaube, jeder normaldenkende Mensch müßte eigentlich jetzt schon überzeugt sein. Aber gegen linke ideologische Ideen helfen keine Argumente, da hilft nur ein Zusammenhalt zwischen Fahrzeugbenutzern, deren Verbänden und der Industrie. In diesem Sinne sollten wir weiterhin für unsere Freiheit auf den Straßen kämpfen, ohne die Sicherheit, die Energie und die Umwelt aus den Augen zu verlieren.

F.B.

Technischer Fortschritt

Unser "Dauer-Rallye-Meister", Helmut Dähne, fuhr auf einer Suzuki GSX 750 R, die absolut serienmäßig war, bei einer Veranstaltung auf dem Nürburgring auf den 1. Platz in der Klasse bis 1000 ccm. Dabei legte er eine neue Bestzeit von 8:13 min. auf den Asphalt.

Wie er uns erzählte, gleicht diese Maschine durch ihr Superfahrwerk fast vollkommen die Vorteile von Rennreifen aus, sodaß er diese Leistungen mit serienmäßigen Metzeler-Reifen erreichen konnte.

F.B.

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 / 6 49 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)

Der Hilferuf

Ich glaube, es vertreten zu können, unser ECHO für einen internen "Notschrei" zu mißbrauchen:

Unser Clubkamerad Peter Vogel sucht dringend eine 3-Zimmer-Wohnung mit Garten oder ein kleines Reihenhauses im Münchner Osten. Wenn jemand helfen kann, bitte Peter Vogel anrufen:

Geschäft: (089) 46 30 45

Privat: (089) 601 43 19

F.B.

PROBEFAHRT

Bei der Internationalen 3-Städte-Rallye im Oktober wurde erstmals der Versuch gestartet, auch Motorräder an einer derartigen Veranstaltung teilnehmen zu lassen. Ein Team mit Jansen, Übelacker, Strößenreuther und Peres sollte als "Studien-Objekt" dienen. Aber wie orientieren, ohne Beifahrer und "Gebetsbuch"?

Dies war eine Aufgabe für unser Allround-Genie, den Hermann Lux. In einem eiligst gebastelten Gehäuse konnte jeder Fahrer die Strecke sozusagen vor sich aufrollen. Diese "Black Box" hatte nur den Nachteil, daß sich der Aufschrieb nur vorwärts bewegen ließ, sodaß man nach einer Fehl-orientierung den Anschluß verpaßt hatte. Aber die fixen Burschen fanden schnell die Lösung und ließen eine Aufzeichnung ständig hinterherlaufen, sodaß "rückwärtige Streckensuche" ebenfalls möglich war. Gegen die ungenauen Tacho's bzw. km-Zähler der Motorräder gab's allerdings noch kein Mittel. Daß Motorradfahrer trotzdem durchaus mithalten konnten, bewies Laszlo Peres, der eine Etappe hinter Walter Röhrl fuhr und auch anderen Wagen mit flotten 140–160 km/h durch den Wald folgte. Da dieser Versuch auch von den Wagenpiloten positiv aufgenommen wurde, könnte sicher mehr daraus werden. Angesichts der immer größer werdenden Probleme, Motorrad-Veranstaltungen durchzubringen, ist der Plan, künftig serienmäßige Enduro-Motorräder (mit Serienreifen!) in zwei Klassen (bis und über 600 ccm) teilnehmen zu lassen, nur positiv zu beurteilen.

F.B.

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

Rennfahrer Schorsch Meier wurde 75 Der Stoff aus dem die Sieger sind

Meist blitzen seine Augen vor Lebensfreude: auf den Siegerfotos vergangener Jahre ebenso wie heute im Gespräch über sein Leben, seine Erfolge. 75 Jahre wurde Schorsch Meier in diesem Jahr, den besten Teil seines Lebens hat er auf dem Motorrad zugebracht. Schorsch Meier war der erste Ausländer, der auf einer ausländischen Maschine die Senior Tourist Trophy auf der Isle of Man gewonnen hat, seit sie 1907 zum ersten Mal ausgetragen wurde. 32 Jahre lang blieb die Siegestrophäe in englischer Hand bis zu jenem 16. Juni 1939, als ein völlig Unbekannter mit der Startnummer 49 den magischen Kreis durchbrach. Zwei Stunden, 57 Minuten und 19 Sekunden brauchte Schorsch Meier für die 428 Kilometer mit seiner BMW. Und der Schock für die englische Sportwelt muß ähnlich groß gewesen sein, wie der der amerikanischen nach dem Verlust des Amerika's Cup. Erst ein Jahr war Schorsch Meier zu diesem Zeitpunkt Werksrennfahrer bei BMW, und ihm gelang, was den alten Hasen versagt blieb.

In Deutschland ist man schon früher auf den jungen Polizisten aus München aufmerksam geworden. Bei der 2000-Kilometer-Fahrt von Chemnitz nach Baden-Baden startet er als 432. Fahrer, kommt vier Stunden früher als erwartet an und ist mit 73,1 Stundenkilometer der schnellste Motorradfahrer. Teilgenommen hat er auf Anordnung seiner vorgesetzten Dienststelle, der sein Talent nicht verborgen geblieben ist. Schorsch Meier erinnert sich: "Ich bin 1931 von Mühldorf nach München gekommen, zuerst zu einer normalen Polizeieinheit und anschließend zu den Kraftfahrern in der Dachauer Straße. Bei der Gelegenheit habe ich mir schon damals ein Motorrad gekauft. Auf Stottern. So fünf Mark in der Woche. Das war damals üblich. Und mit dem Motorrad bin ich in der Kaserne immer rundum gefahren. Da haben die immer alle gesagt, 'Mensch, das ist ein verrückter Hund', auch meine Vorgesetzten. Aber die haben dann gemerkt, daß ich ein ganz guter Fahrer bin."

Immer wieder nimmt er an Geländefahrten teil mit zwei Kollegen, Fritz Linhardt und Josef Forstner. Schon bald bekommt das Polizeitrio den Namen 'Die Gußeisernen' weil sie nie aufgeben. Am eisensten ist wohl Schorsch Meier. Bei der Heeresmeisterschaft 1936 in Thüringen kommt er als einziger von 500 Fahrern überhaupt ins Ziel. Er stellt das Motorrad ab, läuft einen Kilometer zu Fuß zurück und findet seine Spelzen, die im Dreck steckengeblieben sind.

"Ich hab' zuerst den einen und dann den anderen rausgeholt. Die waren körperlich fertig. Aber ich war so ein zäher Hund. Das hat mir nichts ausgemacht." Ausgemacht hat es ihm ebenfalls kaum etwas, als er sich 1934 im Harz bei einem, wir würden heute sagen – Moto-Cross – das linke Handgelenk gebrochen hat. Er fuhr weiter Motorrad, obwohl er seither Schwierigkeiten mit der Kupplung hat.

Daß der Crossfahrer auch Qualitäten fürs Straßenrennen besitzt, fällt erst 1937 auf. Zu verdanken hat er dies – wie es so oft im Leben geht – dem Pech eines anderen: Motorradweltrekordler Ernst Henne konnte nicht starten.

"Ich bin immer Gelände gefahren, und dann, 1937, wir waren mit dem Schiff, der Columbus, auf dem Weg zur Internationalen Sechstagesfahrt in England, kam ein Telegramm, daß der Henne, der in der Nationalmannschaft war, nicht starten kann. Man hat dann abgestimmt und mich in die Nationalmannschaft für die Sechstagesfahrt genommen. Ich bin dann die sechs Tage gefahren, und beim Schlußrennen im Donington-Park war ich weitaus der Schnellste. Da haben die deutschen Journalisten gesagt, 'Das wäre ja der geborene Rennfahrer. Wenn er schon im Gelände so schnell ist, dann wird er doch auf der Straße auch schnell sein.'

Dann allerdings schaltet BMW schnell und lädt ihn ein nach Schleiz in Thüringen. Dort soll er mit den besten Werksrennfahrern, Robert Ley und Karl Gall, trainieren. Schnell merkt er den Unterschied zwischen Gelände und Straße.

"Da bin ich hinter den Kanonen wie Ley und Gall nachgefahren, und da habe ich gesehen, wie die in den Kurven herumschwanzeln. Ach, habe ich mir gedacht, da fahr'

ich wieder Gelände. Und bin zum damaligen Rennleiter Hopf gegangen und habe gesagt, ich werde kein Rennfahrer, das ist mir zu schnell und zu gefährlich. Dann hat der Hopf gesagt, jetzt fährst du mal ganz gemütlich herum, probierst es einmal. Dann bin ich, glaube ich, noch fünf oder sechs Runden gefahren und war der Drittschnellste." Sein erstes Straßenrennen fährt er mit Gall auf der Eilenriede in Hannover – und belegt den ersten Platz. Schon in diesem ersten Jahr als Rennfahrer für BMW wird er deutscher Meister. Und im Sommer 1939 geht es dann richtig aufwärts mit ihm. Er fährt Autorennen für die Auto-Union und Motorradrennen für BMW. Mitte Juni, wie gesagt, gewinnt Schorsch Meier auf dem Motorrad die Tourist Trophy, am Sonntag darauf nimmt er für die Auto-Union teil am Großen Preis von Belgien. Eine Woche später fährt er für die Auto-Union den Großen Preis von Frankreich und wird, obwohl sein Auto in Flammen aufgeht, Zweiter. Dann steigt er wieder um auf die 500er BMW und wird Erster beim Großen Preis von Belgien.

Und dann kommt das vorerst letzte Rennen für ihn. Anfang August trifft sich die Motorrad-Elite zum Großen Preis von Schweden in Malmö. Sein Konkurrent ist der Italiener Serafini auf einer Gilera. Die beiden liefern sich einen verbissenen Kampf. Meier gelingt es nach und nach, einen Vorsprung von sieben Sekunden herauszufahren. Dann passiert es. Bei 210 Stundenkilometer stürzt er, überschlägt sich und bleibt in einem Kleefeld liegen mit zahllosen Knochenbrüchen.

Nur einen Monat hatte er Zeit, seinen Namen in der Geschichte des Rennsports unvergänglich zu machen. Was jetzt folgt, ist monatelanger Krankenhausaufenthalt, und dann kommt der 1. September – der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs.

"Wenn der Krieg nicht gekommen wäre, wär' ich der Mann der Zukunft gewesen. Ich war der jüngste von allen bekannten deutschen Rennfahrern. Mir stand die Tür offen."

Aber nach Ende des Infernos gelingt ihm, was fast undenkbar scheint. 1947, acht Jahre sind vergangen, wird er wieder Deutscher Meister und verteidigt diesen Titel, bis er 1953 vom Rennsport zurücktritt.

Es ist schon sehr ungewöhnlich, daß da einer antritt und im Auto und auf dem Motorrad gleichermaßen erfolgreich ist. Aber was hat ihn letztendlich mehr fasziniert?

"Ehrlich gesagt, mehr das Motorrad. Als Motorradfahrer leistet man viel mehr. Man ist ja viel mehr mit dem Objekt verbunden, das man beherrschen soll. Und früher war ja die Technik auch nicht so weit, man hat halt selber auch ein bißerl mehr mitdenken müssen."

Nicole Prasse

G u r t m u f f e l

Immer wieder wird von verschiedenen Medien und besonders vom ADAC auf die Notwendigkeit des Sicherheitsgurtes hingewiesen. Es ist ja sicher auch allgemein bekannt, daß wesentlich mehr für den Gurt, als dagegen spricht.

Da nimmt es doch Wunder, daß ausgerechnet Hans Kindermann, Verkehrsrichter am Stuttgarter Landgericht und Chefankläger des DFB, ein Grundsatzurteil vor dem Bundesverfassungsgericht gegen die Gurtanlagepflicht erreichen will. Dieser Mann, der in einer Selbstherrlichkeit, als sei er der liebe Gott, über Bundesligafußballer richtet, wurde wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Gurt zu 80,- DM Buße verurteilt. Mit der vorbildlichen Bemerkung: "Es gibt auch Unfälle, bei denen sich der Gurt tödlich auswirkt. Wie versteht sich eigentlich der Staat, der per Gesetz das Anschnallen vorschreibt?" will er sich gegen diese zweifellos richtige und vernünftige Anordnung auflehnen. Gerade ein Richter, dessen geistiger Horizont ja höher angesiedelt sein sollte, hätte allen Grund, in diesen Dingen kein negatives Beispiel zu geben.

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



Selber zahlen ist manchmal besser

ADAC-Tabelle zur Rettung des Schadenfreiheits-Rabattes

Über drei Millionen Autofahrer melden jährlich ihrer eigenen Kfz-Haftpflichtversicherung einen Unfall. Dabei ist vielen Kraftfahrern unklar, daß sie oft erheblich Geld sparen könnten, wenn sie den Unfallschaden aus ihrer eigenen Tasche bezahlen, anstatt ihn von ihrer Versicherung regulieren zu lassen. Deshalb hat der ADAC eine neue Tabelle herausgebracht, die nennt, bis zu welcher Mark-Grenze man besser seinen eigenen Geldbeutel beansprucht.

Wenn ein Autofahrer einen Schaden verursacht und ihn von seiner Versicherung bezahlen läßt, wird er in der Schadenfreiheits-Rabatt-Staffel zurückgestuft. Dies bedeutet, daß er in den darauffolgenden Kalenderjahren – das können bis zu neun Jahre sein – höhere Prämien bezahlen muß. Die Gegenüberstellung der höheren Prämien mit der Schadenssumme zeigt dann, bis zu welchem Betrag man einen solchen Schaden besser selber bezahlt.

Will ein Autofahrer wissen, wo bei ihm die Rentabilitätsgrenze liegt, muß er seine Basisprämie (100%-Beitrag) und seine Schadenfreiheits-(SF)-Klasse kennen. Beides steht in seiner letzten Beitragsrechnung. Zahlt der Autofahrer beispielsweise eine Basisprämie von 700 DM und ist er in SF 5, ist es für ihn günstiger, einen Unfallschaden bis 525 DM aus eigener Tasche zu begleichen.

Wann lohnt es, den Rabatt zu retten?

Stand: 22. 2. 83

In diesen Schadenfreiheits-Klassen (in Klammern der Beitragssatz)

Basisprämie in DM pro Jahr	SF1 (100%)	SF2 (85%)	SF3 (70%)	SF4 (65%)	SF5 (60%)	SF6 (55%)	SF7 (50%)	SF8 (45%)	SF9 (40%)	SF10 (40%)	SF11 (40%)	ab SF12 (40%)
	lohnt es, den Auto-Haftpflicht-Schaden selbst zu zahlen bis zu DM ...											
400	580	420	540	400	300	360	400	420	300	120	60	20
500	725	525	675	500	375	450	500	525	375	150	75	25
600	870	630	810	600	450	540	600	630	450	180	90	30
700	1015	735	945	700	525	630	700	735	525	210	105	35
800	1160	840	1080	800	600	720	800	840	600	240	120	40
900	1305	945	1215	900	675	810	900	945	675	270	135	45
1000	1450	1050	1350	1000	750	900	1000	1050	750	300	150	50
1100	1595	1155	1485	1100	825	990	1100	1155	825	330	165	55
1200	1740	1260	1620	1200	900	1080	1200	1260	900	360	180	60
1300	1885	1365	1755	1300	975	1170	1300	1365	975	390	195	65
1400	2030	1470	1890	1400	1050	1260	1400	1470	1050	420	210	70
1500	2175	1575	2025	1500	1125	1350	1500	1575	1125	450	225	75
1600	2320	1680	2160	1600	1200	1440	1600	1680	1200	480	240	80

Wichtig: Als Basisprämie gilt die Jahresprämie in der Schadenfreiheitsklasse SF1. Sie ist meist nicht der tatsächlich zu zahlende Betrag, weil viele Autofahrer bereits in einer günstigeren SF-Klasse sind oder Beiträge in Raten bezahlen.

ADAC

Diese sicher größte und aufwendigste Veranstaltung des ACM nach dem Bayernpreis zog auch heuer wieder viele Motorrad-, Auto- und Radfahrer zum Salzburgring. Diejenigen, die bereits am Samstag angereist waren, wurden augenblicklich mit dem Salzburger "Schürlregen" konfrontiert. Dies versprach keine guten Aussichten für den Sonntag. Was mag sich der Organisator Kurt Distler, gedacht haben, der in monatelanger Arbeit alles geplant und vorbereitet hatte? Erarbeitung des Zeitplanes, der Ausschreibung, hier stark unterstützt von Jupp Rettschlag, Planung und Erstellung aller notwendigen Unterlagen, Besorgung von Pylonen, Sprechgeräten, Verhandlungen mit den Leuten vom Salzburgring, Versicherungen und, und, und

Und dann dies. Der Kurt, der Fahrräder, Pylonen, Preise, Stühle für die Sachrichter und vieles mehr angekarrt hatte, stand nach dem Aufbau der Strecke im Regen. Aber Petrus hatte letztendlich doch ein Einsehen. Nachdem wir den Samstagabend beim Riedl-Wirt in Koppl in gewohnter Geselligkeit verbracht hatten (leider fehlte der Gießhoidt Martin, der als "Alleinunterhalter" engagiert war), ließ sich am Sonntag früh um 7 Uhr die Wende schon ahnen. Nach dem üblichen Morgennebel kam die Sonne heraus und ließ die Temperatur auf erträgliche Grade ansteigen. Die Veranstaltung konnte pünktlich beginnen. Da der Slalom zeitaufwendiger als geplant wurde, entschied der Kurt kurzfristig und richtig, auf die zweite Trainingsrunde zu verzichten. Dies störte zwar manchen Teilnehmer, änderte aber nichts am korrekten Ablauf und an der Chancengleichheit. Die Zeitprobleme aber waren damit gelöst. Um 92 Teilnehmer reibungslos und pünktlich abzufertigen, dazu bedarf es eben auch Korrekturen, die nicht jedem angenehm sind. Aber hier geht das Gesamtinteresse vor.

Auf dem Ring hatte der Organisator zwei Schikanen eingebaut, um vor der Nocksteinkehre und vor der Memphis-Kurve die Geschwindigkeit im Interesse der ungeübten Fahrer zu drosseln. Es läßt sich über die Art und Plazierung dieser Schikanen sicher diskutieren, aber der Grundgedanke "Safety first" war zweifellos berechtigt (mehrere Beweise hierfür wurden angetreten!). Um 16 Uhr 30 ging eine rundum gelungene Veranstaltung fast unfallfrei, aber in jedem Fall ohne Personenschäden, zu Ende.

Ich glaube, daß die meisten Teilnehmer wieder ihre Freude hatten und dies durch erneute Meldung im nächsten Jahr beweisen werden.

Ich möchte mir nicht anmaßen, Kritik zu üben an einzelnen Fehlern, die hinterher jeder sieht. Vielmehr habe ich mir Gedanken gemacht, was man noch verbessern könnte. Diese Vorschläge werde ich dem Kurt oder seinem Nachfolger unterbreiten; denn konstruktive Mitarbeit ist sicher mehr im allgemeinen Interesse als kleinliche oder gar unsachliche Kritik.

Schließen möchte ich meinen Bericht nicht, ohne mich beim Kurt und seinen vielen fleißigen Helferinnen und Helfern (Streckensicherung, Sachrichtern, Zeitnahme usw.) sehr herzlich zu bedanken. Es war mit Sicherheit einer der besten Fahrerlehrgänge, die je stattgefunden haben. Ich hoffe, daß den Organisatoren ihr Erfolg den Auftrieb gibt, sich wieder für den Club so stark einzusetzen.



Clubmeisterschaft des AC München 1985 Salzburgring 20.10.85

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppenwertung: A

Pl.	Stnr	Fahrer	Fahrzeug	Py1.	Sl.Pkt	Richtzeit	Rd. 6-10	Pk	Gs.Pkt.
1	110	Hohenadl Peter	VW Golf	0	63.00	01.59.33	1 0 0 1 0	65	
2	166	Lüftenegger Günter	Kadett CS	0	63.00	02.32.33	1 1 1 1 1	68	
3	174	Greger jun. Josef	VW Golf	0	63.00	02.17.33	1 0 3 1 2	70	
4	113	Distler Kurt	Ferrari	0	66.00	01.51.67	1 0 2 0 1	70	
5	112	Sick Hans	Porsche Carrera	0	61.00	01.47.67	2 1 2 2 3	71	
6	171	Greger Andreas	VW Jetta	0	66.00	02.14.67	2 1 1 2 1	73	
7	127	Bauer Herbert	Audi 80 Quattro	0	64.00	02.01.67	2 2 3 0 3	74	
8	104	Dähne Helmut	BMW 325i	1	71.00	01.53.00	0 1 1 0 1	74	
9	103	Holnburger Hans	Porsche Carrera	0	62.00	01.48.33	1 3 3 4 3	76	
10	150	Grundl Thomas	VW Golf	0	65.00	02.10.33	3 2 4 3 1	78	

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppenwertung: M

1	23	Schweiger Hans	BMW	0	61.00	01.53.67	1 0 1 0 1	64
2	27	Ilmberger jun. Julius	Zündapp KS80	0	61.00	02.28.67	1 2 1 3 2	70
3	17	Korb Günter	Honda NS400R	0	65.00	01.53.33	1 1 1 2 0	70
4	20	Rank Valentin	Yamaha	0	63.00	01.53.00	2 0 2 4 2	73
5	26	Grammüller Thomas	Yamaha	0	68.00	02.41.67	1 1 2 0 3	75
6	1	Ilmberger Jul. sen.	BMW K100	0	72.00	01.50.67	0 1 3 1 1	78
7	16	Kiermaier Manfred	Yamaha XT	0	71.00	02.17.33	2 3 1 4 1	82
8	11	Binder Hans	BMW K100RS	0	76.00	01.57.00	0 0 3 2 2	83
9	22	Schacherl Bernd	BMW 100S	0	81.00	02.00.67	1 1 1 0 2	86
10	14	Knott Peter	BMW K100 RS	0	75.00	01.50.00	0 2 3 2 4	86

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppe: M Klasse: 1 Motorräder Leistungsgewicht – 6,5 Kg/KW

1	23	Schweiger Hans	BMW	0	61.00	01.53.67	1 0 1 0 1	64
2	17	Korb Günter	Honda NS400R	0	65.00	01.53.33	1 1 1 2 0	70
3	20	Rank Valentin	Yamaha	0	63.00	01.53.00	2 0 2 4 2	73
4	1	Ilmberger Jul. sen.	BMW K 100	0	72.00	01.50.67	0 1 3 1 1	78
5	16	Kiermaier Manfred	Yamaha XT	0	71.00	02.17.33	2 3 1 4 1	82
6	11	Binder Hans	BMW K100RS	0	76.00	01.57.00	0 0 3 2 2	83
7	22	Schacherl Bernd	BMW 100 S	0	81.00	02.00.67	1 1 1 0 2	86
8	14	Knott Peter	BMW K100RS	0	75.00	01.50.00	0 2 3 2 4	86
9	5	Scheidt Andreas	Honda End;600	1	76.00	02.13.67	1 3 2 2 3	87
10	24	Lesser Armin	BMW R80/7	0	70.00	01.58.00	2 4 5 4 5	90
11	19	Nerbl Georg	Honda XBR500	2	88.00	02.02.67	0 1 1 3 2	95
12	13	Fischer Peter	Ducati 900SS	0	87.00	01.54.00	1 2 1 2 2	95
13	8	Jäger Manfred	BMW K 100	2	91.00	01.55.00	0 4 3 3 5	106

Pl.	Stnr	Fahrer	Fahrzeug	Pyl.Sl.Pkt	Richtzeit	Rd. 6–10	Pk	Gs.Pkt.
14	15	Jung Max	Honda Bol'dor	2 93.00	01.55.00	2 5 5 5 3		113
15	9	Ibscher Hubert	Suzuki	4 109.00	02.17.33	2 3 3 2 1		120
16	4	Schacht Hans	Kawasaki GP	4 119.00	02.01.33	1 0 2 0 1		123
17	3	Wimmer Werner	Honda XL600R	6 123.00	02.10.00	1 3 3 1 2		133
18	6	Littich jun. Ferdinand	Kawasaki GPZ	7 136.00	01.54.67	1 6 6 5 7		161
19	7	Littich sen. Ferdinand	BMW K100RS	6 138.00	01.54.33	1 5 6 5 8		163
20	2	Schuster Hans	BMW R 75/5	8 156.00	02.01.33	0 2 2 2 1		163
	21	Riepl Ernst	BMW R 80	ng n.gew.	01.52.00	1 2 0 0 0		n.gew.
	18	Lessar Adolf	BMW MKM	ng n.gew.	01.50.33	0 1 2 0 0		n.gew.
	10	Anzi Anton	Kawasaki Bimota	2 98.00	01.55.44	48 0 0 0 0		ausgef.

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppe: M Klasse: 2
Motorräder Leistungsgewicht über 6,5 Kg/KW

1	27	Ilmberger jun. Julius	Zündapp KS 80	0 61.00	02.28.67	1 2 1 3 2		70
2	26	Grammüller Thomas	Yamaha	0 68.00	02.41.67	1 1 2 0 3		75
3	25	Stögmüller Rene	Honda MBX	2 85.00	02.41.67	1 1 1 2 1		91
4	28	Mey Sebastian	Yamaha SR 500	3 110.00	02.13.00	2 0 0 2 3		117
5	29	Wintner Sabine	Honda CB 125 T	3 109.00	02.52.67	3 2 1 1 3		119

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppe: 1 Klasse: 1
Wagen Leistungsgewicht – 9,0 Kg/KW

1	110	Hohenadl Peter	VW Golf	0 63.00	01.59.33	1 0 0 1 0		65
2	113	Distler Kurt	Ferrari	0 66.00	01.51.67	1 0 2 0 1		70
3	112	Sick Hans	Porsche Carrera	0 61.00	01.47.67	2 1 2 2 3		71
4	104	Dähne Helmut	BMW 325i	1 71.00	01.53.00	0 1 1 0 1		74
5	103	Holnburger Hans	Porsche Carrera	0 62.00	01.48.33	1 3 3 4 3		76
6	111	Knott Peter	BMW 745 I A	2 89.00	01.53.33	1 1 2 1 1		95
7	105	Diehl Helmut	Lotus Seven	2 83.00	02.08.00	4 2 4 2 1		96
8	107	Gafus Heinrich	BMW Alpina	4 108.00	02.03.67	0 0 2 2 0		112
9	109	König Willy	Ferrari 365 BB	8 147.00	01.50.00	2 1 4 2 0		156
	101	Krippner Wolfgang	Mercedes 190	2 85.00	00.00.00	0 0 0 0 0		n.gew.
	108	Goesser Anton	BMW M 5	ng n.gew.	02.20.33	33 32 18 31 31		n.gew.
	102	Hummelt Juliane	Porsche Carrera	ng n.gew.	01.51.67	2 1 3 4 3		n.gew.

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppe: A Klasse: 2
Wagen Leistungsgewicht 9,1 – 11,0 Kg/KW

1	127	Bauer Herbert	Audi 80 Quattro	0 64.00	02.01.67	2 2 3 0 3		74
2	120	Sick Peter	VW Golf GTI	0 61.00	02.03.00	3 5 3 7 8		87
3	128	Botschen Berndt	BMW 528	1 73.00	01.58.33	4 3 3 2 5		90
4	122	Schreck Alfred	Mercedes	0 73.00	02.11.00	2 5 2 6 2		90
5	134	Kiessling Michael	BMW 528i	2 81.00	02.06.67	4 4 5 3 3		100
6	124	Reischl Ludwig	BMW 528i	2 80.00	01.58.00	3 1 2 7 8		101
7	114	Richter Thomas	Mercedes	3 95.00	02.00.00	0 2 2 2 3		104
8	137	Rudeck Dieter	BMW 528i	2 87.00	02.14.67	4 3 1 5 6		106
9	133	Kammerlehner Werner	BMW 323i	4 104.00	02.08.67	1 2 4 5 3		119
10	135	Kössler Rudolf	BMW 323i	4 106.00	02.17.67	3 3 3 2 7		124
11	126	Antretter Max-Ulf	Porsche 944	6 131.00	02.11.67	1 0 1 0 0		133

Pf.	Stnr	Fahrer	Fahrzeug	Pyl.	Sl.Pkt.	Richtzeit	Rd. 6-10	Pk	Gs.Pkt.
12	125	Oswald Johann	BMW 323i	4	111.00	02.16.67	6	6 2 7 8	140
13	139	Bersch Rupert	Toyota	10	161.00	02.01.33	3	3 2 2 3	174
14	129	Dick Josef	Lancia	10	167.00	02.11.67	2	2 1 1 5	178
15	140	Ostermeier Josef	VW Golf	8	146.00	02.20.67	1	5 11 5 11	179
16	138	Schwetz Hannes	BMW 635 CSI	10	167.00	02.07.33	3	5 6 4 8	193
	132	Huser Gabriele	BMW 528i	ng	n.gew.	02.20.33	1	1 6 6 8	n.gew.
	123	Schmidt Stefan	VW Golf	af	ausgef.	00.00.00	0	0 0 0 0	0 ausgef.

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppe: A Klasse: 3
Wagen Leistungsgewicht 11,1 – 13,0 Kg/KW

1	150	Grundl Thomas	VW Golf	0	65.00	02.10.33	3	2 4 3 1	78
2	151	Langguth Werner	BMW 320i	0	71.00	02.20.67	0	0 4 4 0	79
3	146	Hackbarth Jürgen	Renault A 5	0	70.00	02.14.00	1	2 1 1 5	80
4	152	Meier Wolfgang	BMW 320i	0	59.00	02.08.33	5	6 4 6 2	82
5	149	Burger Susanne	Golf	0	77.00	02.32.67	1	0 2 4 2	86
6	153	Paschek Franz	Ford Fiesta	0	66.00	02.17.00	5	4 6 7 4	92
7	154	Zinstag Michael	Alfa Romeo	2	80.00	02.07.00	2	3 2 4 4	95
8	148	Bauer Ferdinand	Opel Manta I	3	91.00	02.17.67	1	4 1 2 1	100
9	145	Schütz Hermann	BMW 320i	8	160.00	02.14.67	1	1 0 2 4	168
10	147	Hauge Michael	VW Golf GLI	8	149.00	02.11.00	4	3 3 15 3	177

Slalom und Gleichmäßigkeit Gruppe: A Klasse: 4
Wagen Leistungsgewicht über 13,0 Kg/KW

1	166	Lüftenegger Günter	Kadett CS	0	63.00	02.32.33	1	1 1 1 1	68
2	174	Greger jun. Josef	VW Golf	0	63.00	02.17.33	1	0 3 1 2	70
3	171	Greger Andreas	VW Jetta	0	66.00	02.14.67	2	1 1 2 1	73
4	175	Moll Heinz-Gerhard	VW Scirocco	0	73.00	02.14.67	0	1 1 1 3	79
5	168	Arendt Gernot	VW Golf	0	65.00	02.15.00	2	4 1 3 5	80
6	170	Fritzmeier Georg	VW	0	73.00	02.33.00	2	1 4 2 4	86
7	176	Schimmel Hans	BMW 520i	2	86.00	02.14.67	1	1 1 3 1	93
8	165	Mohr Ralf	Matra	2	91.00	02.22.00	3	4 3 4 3	108
9	160	König Walter	Alfa Romeo Giul.	2	98.00	02.13.00	1	4 4 4 0	111
10	162	Möller Jens	Mercedes 190	4	115.00	02.37.00	1	1 3 2 6	128
	167	Mayer Peter	VW Golf	ng	n.gew.	02.23.33	2	3 1 1 3	n.gew.
	173	Huber Johann	Fiat 127	ng	n.gew.	00.00.00	0	0 0 0 0	0 n.gew.
	169	Doll Susanne	VW Golf	ng	n.gew.	00.00.00	0	0 0 0 0	0 n.gew.
	164	Wagenführer jun. Jul.	NSU TT	ng	n.gew.	02.17.33	3	1 3 1 4	n.gew.
	177	Winkler Gabriela	Alfa Veloce Spr.	2	107.00	02.26.00	445	0 0 0 0	0 ausgef.

Die Auswertung erfolgte durch: Panasonic BeSte Marketing GmbH, 8000 München 60, Bodensee-
straße 17-19, Telefon: 834 50 97

ANZEIGEN-KOLLEKTIV

Glaserei Ostermeier, Neu- und Reparaturverglasungen
Kistlerhofstraße 161, 8000 München 70, Telefon 788116

STENVERS GmbH, Armaturen-Meßgeräte-Pumpen
Waldgartenstraße 49, 8000 München 70, Telefon 7141049

Hans-Dieter Werner, Reisefahrten
Karl-Gayer-Straße 21, 8000 München 50, Telefon 8123141

Kiessling oHG, San.-Installationen, Rep.-Dienst.
Ismaninger Straße 6, 8000 München 80, Tel. 473190

Hans Pesl, „Gebrauchtwagen für gehobene Ansprüche“
Kreillerstraße 65, 8000 München 80, Telefon 433216/4305326

Berndt F. Botschen, Finanz- und Anlageberatung
(Steuerbegünstigte Kapitalanlagen), Telefon 602669

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 2719201

ADAC-Jugendsport: Von Jugend-Trial bis Pop-Kart

Vom Tretcar-Turnier über den Minicar und Elobilsport bis hin zu richtigen Rennen in Pop-Karts reicht die ADAC-Palette der Betätigungs-Möglichkeiten für Jugendliche auf vier Rädern. Künftige Zweirad-Spezialisten können sich bei Fahrrad-Trials oder BMX-Rennen anmelden, Fortgeschrittene beim Jugend-Trial oder Jugend-Moto-Cross die optimale Beherrschung eines Motorrads erlernen.

Auch im Motorboot- und Hovercraftsport wird Jugendlichen frühzeitig die Möglichkeit gegeben, sich an den verantwortungsvollen Umgang mit der Technik zu gewöhnen. Schließlich gibt es noch eine ungewöhnliche Aktion, die beim ADAC bereits Tradition hat: "Schrott wird flott" heißt der Wettbewerb, bei dem junge Konstrukteure mit Muskelkraft betriebene Nonsense-Fahrzeuge entwickeln können. Die Präsentation der Ulk-Mobile erfolgt immer im Rahmen einer größeren Motorsport-Veranstaltung und sichert so den jungen Erfindern die verdiente Publicity.

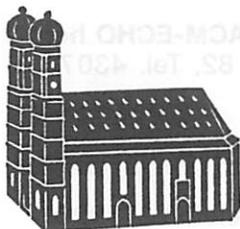
Termine und Informationen über insgesamt dreizehn Sportarten für junge Leute bis achtzehn Jahre sind in der neuen Broschüre "ADAC-Jugendsport '85" zusammengestellt. Es gibt sie ab sofort kostenlos in allen ADAC-Geschäftsstellen.

VESTNER AUFZÜGE

Gebrüder Vestner Aufzugbau

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

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



KORON-KERZEN

J.C. Reisinger – Inh. Franz Reisinger

München's führendes Fachgeschäft
für Wachswaren, Qualitätszinn
und altbayerischer Hafnerkeramik
direkt am Dom.

Zehn Tage durch Wüste

Erfolgreiche Paris-Dakar-Generalprobe für BMW und Porsche bei der „Rallye Pharao“ in Ägypten: Bei den Motorrädern gewann der Belgier Gaston Rahier auf einer BMW R 80, bei den Autos ging ein Porsche 959 mit Ajri/Spieller (Quatar/Großbritannien) als Sieger hervor. Wie schon im Vorjahr verwies Gaston Rahier auf der einzigen gestarteten Werks-BMW R 80 G/S in diesem zehntägigen Wüstenrennen über 3762 km mit Start und Ziel in Kairo die Konkurrenz auf die Plätze. Der zweifache Paris-Dakar-Sieger aus Belgien gewann trotz eines durch einen Sturz am sechsten Tag verstauchten Handgelenks mit 24:47 Minuten Vorsprung vor dem Italiener Andrea Balestrieri und dem Franzosen Cyril Neveu.

Fahrer fordern zuviel

Motorrad-Piloten wollen für 1986 doppelte Preisgelder

100 Prozent Gehaltserhöhung! Wer würde da nein sagen? Die 25 besten Motorradrennfahrer der 500-ccm-Straßen-WM fordern für 1986 das doppelte Preisgeld oder sie wollen nicht an den Start gehen. Die Superstars des Motorradzirkus machen in dieser Aktion Front gegen die Grand-Prix-Veranstalter, die nach Meinung von Fahrersprecher Steve Trimby „das große Geld einschieben und die Fahrer am ausgestreckten Arm verhungern lassen“.

Die Stars haben einen Vertrag unterschrieben, in dem sie sich verpflichten, nächstes Jahr nur dann zu starten, wenn es doppeltes Preisgeld gibt. Wer trotzdem startet, muß 25.000 Dollar Konventionalstrafe an die Vereinigung zahlen.

Bislang halten die Fronten noch. Die Veranstalter sind entschlossen, über maximal fünf Prozent mehr zu verhandeln, die Fahrer beharren vorerst auf ihrer Forderung, von der Toni Mang sagt: „100 Prozent mehr Geld sind sicherlich unrealistisch. Natürlich müßte das Preisgeld gewaltig aufgestockt werden. Ob man es mit dieser Aktion erreicht wage ich zu bezweifeln, weil man auch die großen Werke nicht im Rücken hat.“

Honda und Yamaha werden sicherlich nicht tatenlos zusehen, wie ihre hochbezahlten Superstars wegen ein paar, im Vergleich geradezu lächerlichen Dollars streiken. Sie werden ihre Piloten genauso zwingen wie die Sponsoren, die viel Geld investiert haben, um Rennen und keine Streikaktionen zu finanzieren.

Geplänkel hin oder her: Im Frühjahr wird sich wohl niemand mehr an die angedrohten 25.000 Dollar Strafe erinnern, die schon jetzt nicht sonderlich ernst genommen wird, wie ein Zitat von Mitunterzeichner Gustl Reiner dokumentiert: „Mir können diese 25.000 Dollar sowieso egal sein, weil ich sie nicht habe. Dann kann sie mir auch keiner wegnehmen.“

Herweh wird Werksfahrer

Mang und Wimmer sind immer noch am Verhandeln

Manfred Herweh wird 1986 Werksfahrer! Während Toni Mang und Martin Wimmer immer noch in Verhandlungen mit Honda und Yamaha stecken, um optimales Werksmaterial zu erhalten, hat sich der Vizeweltmeister von 1984 in der Viertelliterklasse bereits sein Scherflein gesichert.

Beim italienischen Aprilia-Werk unterschrieb er einen Werksvertrag für 1986. An der Seite von Loris Reggiani, der in diesem Jahr mit der Aprilia sehr erfolgreich operierte, wird Herweh alle WM-Läufe bestreiten und unter Umständen auch bei einigen wenigen DM-Läufen und Interrennen an den Start gehen.

Nachdem Sponsor Massa den Vertrag nicht verlängerte, mußte sich der Lampertheimer nach neuem Material und dem nötigen Kleingeld für die nächste Saison umsehen: „Ich wollte natürlich unbedingt eine Werksmaschine, weil man damit automatisch viel mehr Chancen hat. Ich will nämlich immer noch unbedingt Weltmeister werden und die Aprilia ist voll konkurrenzfähig“, begründet Herweh seinen Entschluß.

Das Römer-Racing-Team mit Reinhold Roth und Harald Eckl hat sich derweil vier Honda-Production-Racer für die 250er-WM gesichert, eine Zusage über spezielle Werksteile liegt aber noch nicht vor. Bei den 500ern wird Gustl Reiner wieder mit einer Privat-Honda RS 500 vorliebnehmen müssen, zudem ist das Budget noch nicht gesichert.

Nägel mit Köpfen macht dagegen der Düsseldorfer Motorradhändler Hein Gericke, der Manfred Fischer mit einem Halb-Millionen-Budget in die WM schiekt und immer noch auf eine Werks-Cagiva spekuliert. Auf der Straße steht dagegen im Moment Vizeweltmeister Fritz Buck. Nachdem Werner Schwärzel seinen Rücktritt bekanntgegeben hat, sucht der Schwabe nun nach einem neuen heißen Sitz als Schmiermaxe.

Spielwaren Fuchs



Inhaber Irene Gessler

alles für den Weihnachtstisch

Spielwaren aller bekannten Hersteller, Lego, Playmobil, Fischertechnik.

Große Auswahl an Puppen und Zubehör,

Kinderfahrzeuge, Dreiräder, Kettcar, Kinderräder.

Für die großen Kinder: Modelleisenbahnen Märklin,

neue Digitalsteuerung, Trix und Minitrix, Lehmann Großbahn.

Sehr interessant: Bemo (Schweizer Schmalspurbahnen),

reiches Modellbahnzubehör aller namhafter Hersteller.

Truderinger Str. 314 · 8000 München 82 · Tel. 089/421289

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 089/573006

*»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. 1232252

Ärger beim FAK

Es ist saukalt an diesem Dezember-Morgen. Frierend stehen die Autofahrer vor der großen Tür zur Schalterhalle im Münchener Ortsteil Riem. Die Beamten der „Fahrten- und Automobil-Kontrolle“, kurz FAK genannt, mampfen drinnen im Warmen ihr Frühstücksbrot. Genüßlich lassen sie die Antragsteller bis Punkt 8 Uhr draußen frieren. Dann setzt sich ein Beamter mit schlurfendem Schritt in Bewegung und schließt auf. Große Gedränge entsteht. Die Menge stößt und schubst durch die Tür. Wie durch einen Flaschenhals purzeln die Leute nach innen. Jeder will der erste am Schalter sein. So ein FAK-Antrag, das weiß doch jeder, kann ganz schön dauern.

Toni Lück ist der sechste in der Reihe L. L wie Lück. Schweigend beobachtet er, wie die Antragsteller vor ihm abgefertigt werden. Ein Ausländer hat sich am falschen Schalter angestellt. Barsch weist der Mann am Schalter ihn zurecht: „Lernen Sie erst mal lesen, dann kommen Sie wieder! Hier werden nur Leute mit L abgefertigt!“ Dem nächsten in der Reihe ergeht es nicht viel besser: „Was denn, was denn, die Kopie muß amtlich beglaubigt sein. Der Wisch hier ist gar nichts wert. Morgen wiederkommen!“ Der Betroffene versucht zu protestieren: „Aber das letztmal ging das doch auch mit dieser Bescheinigung.“ Der Beamte hebt die Augenbrauen und zischt: „Machen Sie den Schalter frei!“ Betreten zieht der Mann von dannen. Mit einem FAK-Beamten sollte man sich nicht anlegen. Je näher er dem Schalter rückt, desto nervöser wird Toni Lück. Hat er auch wirklich alle Bescheinigungen? Im Geiste zählt er noch einmal alles durch. Einen Tag lang war er von Behörde zu Behörde gelaufen, um alle Papiere zusammenzukriegen.

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Regelung des Individualverkehrs muß in Deutschland jede Autofahrt behördlich genehmigt werden. „Das Auto sollte wegen seiner negativen Einflüsse auf den Menschen nur äußerst sparsam und überlegt eingesetzt werden“, heißt es im Gesetzestext. Der Paragraph wurde geschaffen, weil der einzelne natürlich nicht entscheiden kann, was gut für ihn ist oder nicht.

Toni will seine erkrankte Mutter in Hamburg besuchen. Dafür müßte er eigentlich eine Genehmigung bekommen. Endlich ist er an der Reihe. Der Beamte mustert ihn mürrisch und murmelt stereotyp: „23,80 Mark Gebühren, bitte abgezahlt, ich kann nicht herausgeben.“ Toni zählt das Geld auf den Tresen. Der Beamte gibt ihm ein Formular und befiehlt: „Name, Adresse und Ihre Personen-Nummer eintragen, aber mit Kull“. Toni schreibt und schiebt das Formular zurück. Der Beamte zieht einen Fragebogen heraus und beginnt: „Anlaß für die Fahrt?“ Toni antwortet: „Meine Mutter in Hamburg ist schwer erkrankt.“ Der Beamte grinst hämisch: „Das behaupten alle. Ich kenne meine Pappenheimer. sie wollen nur zum Spaß Auto fahren. Asozial, mein Lieber, äußerst asozial.“

Toni schreckt zusammen. Doch er fängt sich wieder und fingert eine Bescheinigung heraus: „Hier, das ärztliche Attest“. Der Beamte sieht ihn scharf an: „Wir akzeptieren nur amtsärztliche Atteste“. — „Es ist ja vom Amtsarzt“, kontert Toni. Mürrisch mustert der Beamte das Papier: „Lunge, so so, hätte nicht soviel rauchen sollen, die Dame.“

„Gut, dann die Fahrzeugpapiere“, fährt er fort. Toni reicht sie ihm. „Schau an, einen großen Mercedes fahren wir“, kommentiert der Beamte und setzt hinzu: „Sie wissen ja, daß solche Wagen übermäßig viel Verkehrsraum beanspruchen.“ — „Ja, aber das Auto ist gut für meine große Familie“, entschuldigt sich Toni. „Was gut für Sie ist, das entscheiden immer noch wir“, bellt der FAK-Beamte zurück.



Shell Heizöl

Ilmberger

Jullus Ilmberger & Sohn
Hahllingstraße 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

Toni nickt betreten. Nur nicht widersprechen, denkt er, sonst kriege ich die Genehmigung nie. Der Beamte legt den Fahrzeugschein zu den anderen Papieren und fordert: „Jetzt Ihr letztes polizeiliches Fahrer-Zeugnis.“ Toni reicht es herüber. „Mein Guter, ich sehe hier, daß Sie während der letzten Urlaubsfahrt um 15 Kilometer von der vorgeschriebenen Route abgewichen sind. Unter diesen Umständen kann ich Ihnen natürlich keine Genehmigung erteilen“, meint der Beamte und fährt gönnerhaft fort, „es sei denn, Sie hätten sich entautofizieren lassen.“ – „Hab' ich“, antwortet Toni und händigt das entsprechende Dokument aus.

In Trance hatte ihm ein Psychiater bei der Entautofizierung eingehämmert: „Auto fahren gefährdet Ihre Gesundheit. Ihnen wird schlecht, wenn Sie nur daran denken.“ Es muß bei der Hypnose jedoch was schiefgegangen sein. Denn Toni macht Auto fahren nach wie vor Spaß. Statt dessen wird ihm schlecht, wenn er an Gesundheit denkt. Toni schöpft Hoffnung. Zu früh . . .

Doch der Beamte gibt nicht auf. Fast beiläufig fragt er: „Ach ja, wann haben Sie Ihr freiwilliges Fußgänger-Jahr abgeleistet?“ – „Vor zwei Jahren“, antwortet Toni wahrheitsgetreu und legt auch dieses Papier vor. „Na dann hätten wir es ja fast“, seufzt der Mann am Schalter. Dann fällt ihm doch noch was ein: „Kann ich mal Ihr Parteibuch sehen?“ Toni zückt es. Der Beamte blättert darin und ist zufrieden.

„Nun gut“, sagt er, „ich könnte Ihnen einen Fahrttermin am 4. März nächsten Jahres vorschlagen.“ Da verliert Toni die Beherrschung: „Hören Sie mal, bis dahin kann meine Mutter tot sein!“ Der Beamte bleibt ganz gelassen; „Davon steht aber in dem Attest nichts drin, ich muß Sie in diesem Fall um ein neues bitten.“ Dann blinzelt er drohend: „Oder wollen Sie etwa lieber mit der Bahn fahren?“ Bei dieser Vorstellung schreckt Toni zusammen. Seit dem Gesetz zur Regelung des Individualverkehrs sind alle Züge hoffnungslos überfüllt. Nun ist auch Bahnfahren lebensgefährlich, denn beim Kampf um die Plätze herrscht schlimmste Anarchie. Toni schluckt seine Wut herunter: „Gut, der 4. März also.“ – „Na sehen Sie“, nickt der Beamte. Er gibt Toni einen Laufzettel: „Holen Sie sich mit diesem Zettel in Zimmer 107 Ihre Reisepapiere ab.“ In Zimmer 107 klärt ihn eine freundliche junge Dame über den Reiseverlauf auf: „Sie melden sich am 4. März morgens am Kontrollpunkt München ab. Dort bekommen Sie die Scheibe für Ihren Fahrtenstreifen, und das Gerät wird verplombt. Am Kontrollpunkt Hamburg melden Sie sich dann umgehend wieder an. Man wird dort Ihre Fahrtenstreifen kontrollieren. Sie dürfen nicht mehr als 782 Kilometer fahren. Die maximale Geschwindigkeit beträgt für Sie 85 km/h.“ Dann drückt ihm die junge Dame noch einen Aufkleber in die Hand. „Auto fahren gefährdet Ihre Gesundheit und Ihr Leben und das Ihrer Mitmenschen“ steht da drauf. „Diesen Aufkleber müssen Sie während der Fahrt gut sichtbar am Armaturenbrett anbringen“, ermahnt die junge Dame Toni und lächelt: „Es ist ja zu Ihrem Schutz, wir wollen nur Ihr Bestes.“

Toni will schon gehen, da ruft ihn die Dame noch mal zurück: „Ach, ich hätte es ja fast übersehen, mein Kollege vom Schalter hat noch eine Sonderkondition für Ihre Fahrt eingetragen.“ – „Was denn?“ fragt Toni verschüchtert. „Sie müssen am Kontrollpunkt München lediglich zwei weitere Fahrgäste nach Hamburg aufnehmen, damit Ihr Mercedes die optimale Belegquote aufweist.“ Toni schluckt und verläßt das FAK-Gebäude.

Auf dem Zebrastrifen wird er beinahe von einem heranrasenden großen Mercedes überfahren. Am Steuer sitzt ein FAK-Beamter vom Schalter L. Auf dem Beifahrersitz liegt eine Tüte von McDonalds. Der Beamte war schnell die hundert Meter zum nächsten Schnellrestaurant gefahren, um ein paar warme Hamburger zu besorgen. An der Scheibe leuchtet ein rotes Schild: „Sonderfahrzeug der FAK mit permanenter Fahrerlaubnis“. „FAK off!“ flucht Toni.

Canon T70

Computergesteuerte Spiegelreflex
mit Tastenbedienung und
Monitoranzeige.



898.-

Objektiv 1,8/50 mm

Aus Liebe
zur Qualität

„Mehr sehen – mehr erleben“
Optische Qualität zum Super-Preis.



8x56

Jagd- und
Nacht-Fernglas

Lichtstärke 49,
8-fache Vergröße-
rung, Gummi-
armierung.

239.-

MINOX 35 PL.
Programmautomatik



249.-

Mit diesem neuen
Diaprojektor
ist das Projizieren
eine reine Freude.

PRADOVIT 253

mit Colorplan 2,5/90 mm

697,-

+ 19,- Lampe

716,- komplett



Mit
automatischer Scharfeinstellung

Hochleistungsobjektive mit überragender
optischer Leistung von 50 bis 150 mm.
Umfassendes Zubehör.



BAUER

Compact 3 XL
Super 8 Filmkamera
im Taschenformat
im Geschenkset
mit Ledertasche

nur **398.-**

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

Der Abschied

Sicher haben viele Clubkameraden geglaubt, der Uli Wagner würde sich nochmal breitschlagen lassen, weiterhin das Präsidentenamt zu übernehmen. Sein offener Brief im ECHO Nr. 10 hat nun sicher auch den letzten Zweifler überzeugt, daß die Ära Wagner endgültig zu Ende geht.

Ich bin der Meinung, wir sollten jetzt nicht weiter in den Uli dringen; denn nach vielen Jahren, in denen er sich um den Club mehr als verdient gemacht hat, steht ihm der Rücktritt zu. Auch der hat ein Privatleben und Hobbys, wofür er seine ohnehin karge Freizeit einmal verwenden möchte.

Es wäre bestimmt für uns alle beruhigend, den Uli wieder als Präsident zu wissen, schon, um nicht Angst haben zu müssen, dieses schwere Amt könnte einen selbst treffen. Aber wir haben den Entschluß vom Uli Wagner zu akzeptieren und zu respektieren. Es ist besser, sich jetzt auf einen Nachfolger zu konzentrieren und Vorschläge zu bringen. Wenn ich die Reihen der regelmäßigen Besucher der Clubabende Revue passieren lasse, könnte ich mir einige vorstellen. Wir sollten nur, und das werde auch ich tun, bevor ich Namen nenne, mit einem evtl. Kandidaten zuerst persönlich sprechen, um seine Bereitschaft abzuklären.

Wir müssen uns alle klar sein, daß es für jeden schwer sein wird, hinter einem Uli Wagner nachzuarbeiten. Aber viele Wechsel, die es in Vereinen, in Firmen und überall auf der Welt schon gegeben hat, haben bewiesen, daß eine Nachfolge immer möglich war. Auch beim Antritt vom Uli war sicher Skepsis vorhanden, ob er es schaffen würde, und heute glaubt man, ohne ihn geht es nicht. Sein Nachfolger wird vielleicht einen anderen Stil pflegen, aber ob dies immer schlechter ist, muß sich erst erweisen.

Deshalb meine Bitte: Sprecht miteinander über mögliche Kandidaten fürs Präsidium oder auch Beiratspositionen, damit wir mit einigermaßen ausgegorenen Vorstellungen in die Hauptversammlung gehen können.

ULRICH WAGNER
Metallbau · Tel. 7133 66

UW
gegründet 1875

Haustüren
Geländer
Balkone
Trennwände
Vordächer
Gartentore
Zäune

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

Zum Jahresende

Bis Sie diese Zeilen lesen, hat der Dezember schon begonnen. Mein erstes Jahr als "Oberschreiber" des ACM neigt sich dem Ende zu; Zeit, um Rückschau zu halten.

Im Januar hat sich mein Vorgänger H.P. Haberl nach 14 Jahren erfolgreicher Arbeit verdienstermaßen zurückgezogen. Mangels besserer Auswahl verfiel man auf mich, der ich mit Berichte-Schreiben nichts am Hut hatte (außer zweier Nikolausfeiern) und der ich noch weniger von der Kunst des Druckens (und Drückens!) verstehe. So hat es mich erwischt.

Inzwischen habe ich meine ersten 10 ECHO's überstanden. Es war natürlich mit viel Mühe verbunden, ständig so viele Seiten zu füllen (warum inserieren nur nicht mehr?).

Und ich habe gelernt, jede Information, sei es aus Zeitungen, Fernsehen oder persönlichen Gesprächen, auf seine Tauglichkeit für das ECHO zu prüfen. Zum Redaktionsschluß hin rotierten die grauen Zellen, um noch schnell die letzten Seiten zu füllen. Wenn auch die Unterstützung (sprich: Zulieferung) nicht gerade überwältigend war, so ist es mir doch gelungen, jedesmal das Heft auf den geplanten Umfang zu bringen. Daß ich aber von vielen Seiten Lob, für das ich mich an dieser Stelle besonders bedanke, für mein "Kampf-Werk" erfahren durfte, war mir ein großer Lohn. Trotz vieler Mühen muß ich sagen: "Es hat Spaß gemacht!" Daß dies natürlich für einen Anfänger nicht ohne die Hilfe und die vielen guten Ratschläge von H.P. Haberl und unserem Uli Wagner gegangen wäre, ist verständlich. Deshalb herzlichen Dank an meine beiden Mitstreiter.

Bedanken möchte ich mich auch bei allen, die das ECHO und damit den ACM durch Inserate unterstützt haben.

Ich werde mich selbstverständlich auch weiterhin bemühen, Ihnen eine abwechslungsreiche und informative Lektüre zu erarbeiten. Wenn dies nicht immer gelingt, bitte ich um Verständnis, Hilfe und Kritik.

Zum bevorstehenden Jahreswechsel wünsche ich Ihnen ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gesundes, unfallfreies und erfolgreiches 1986!

Ihr
Ferdinand Bauer

