

# ACM-ECHO

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

55. Jahrgang

Nr. 9

September 1993



Schöne Grüße vom Go-Kart-Sausen

## **Anfang November feiern 2. ACMler runde Geburtstage:**

**Den 80. feiert am 5. November Willy Wickenhäuser,  
Reisgang Waldweg 40, Pfaffenhofen,  
und das 60. Lebensjahr beendet am 7. November  
Wilhelm Rötzer, Weidenweg 7, Ebenhausen.**

**Der ACM gratuliert allen Jubilaren und  
wünscht noch viele gesunde Jahrzehnte.**

### **Termine:**

- 2.10.93: Dolomiten-Rallye**
  - 3.10.93: Waisen-Go-Kart**
  - 10.10.93: ACM-Clubpokal/Salzburgerring**
  - 27.11.93: ACM-Jahresschlußfeier**
  - 10.12.93: ACM-Nikolausfeier**
- 

### **Bunt gemischt....**

darf ich auch in diesem ECHO schreiben, was sich seit der letzten Ausgabe auf meinem Schreibtisch angesammelt hat.

Nachdem ich nicht mehr dem Zwang unterliege, seitenlange Artikel verfassen zu müssen, kann ich nun Ereignisse, die ich am Clubabend höre, solche, die mir sonst irgendwie wissenswert erscheinen, oder eine Veranstaltung beschreiben.



So konnten wir uns - nach wetterbedingtem Ausfall des ersten Termines - am 18. September doch recht zahlreich an der GoKart-Bahn in Garching versammeln. Einige waren nicht angetreten und hatten, da sie als Gäste über Clubkameraden gemeldet waren,

auch noch nicht bezahlt. Es gab auch begründete Abmeldungen, aber es waren auch Clubfreunde da, die darauf gewartet hatten, für so einen "Abtrünnigen" einspringen zu können.

So stand letztendlich doch ein starkes Starterfeld von 36 Frauen/Männern bereit, sich der Herausforderung zu stellen. Petrus hatte ein Einsehen und ließ den Regen, der mir in der Nacht den Schlaf geraubt hatte, gegen Morgen verebben.

Die Bahn war relativ schnell trocken, sodaß wir mit nur geringer Verspätung den ersten Lauf starten konnten.

Die "Millerei" hatte sich **selbstverständlich** vollständig eingefunden, um an Start und Ziel Runden anzugeben, zu notieren und Ergebnisse niederzuschreiben.

Lobend erwähne ich gerne die große Disziplin, mit der sich alle Teilnehmer pünktlich am Start einfanden, sodaß sich der Zeitverlust durch die nötigen Fahrerwechsel in Grenzen hielt. Die eingeplanten Pausen, um den Rennfahrern ebenfalls Gelegenheit zum Fahren zu geben, erwiesen sich am Vormittag fast als überflüssig, weil diese Herren offensichtlich erst Mittag wach werden. Wenn sie aber da sind, bestehen sie ziemlich egoistisch darauf, regelmäßig halbstündlich fahren zu können. Dies hätte fast unseren Zeitplan umgeworfen und zusätzlich zu Ärger geführt. Aber man kann auch daraus lernen.

Wir zogen jedenfalls unsere 20 Läufe durch und konnten nach schneller Auswertung zur Siegerehrung schreiten. Ich durfte erfahren, daß es allen Beteiligten wieder viel Spaß gemacht hat, und daß das GoKart-Fahren auch wieder neue Freunde gefunden hat. Ich glaube, daß es dem allgemeinen Wunsch entspricht, über eine Veranstaltung auch in 1994 zumindest wieder intensiv nachzudenken.

Aber nun zu den Ergebnissen :

Bei den Jugendlichen holte sich einen überlegenen Sieg (auch in der Gesamtwertung !) **Simon Truchsess** mit 111 Punkten, der **Thomas Distler** mit 96 Punkten sowie den **Bastian Biebl** (91 Pkt.) hinter sich lassen konnte.

Bei den Damen hatte Laszlo Peres offensichtlich seiner Partnerin **Anne Rieke** die richtigen Tips gegeben. Sie saß erstmals in einem Kart und holte sich mit 74 Punkten den obersten Platz auf dem Treppchen. **Christine Distler** (66 Pkt.) und **Barbara Schneider** (23 Pkt.), aber auch erstmals in so einem Gefährt) belegten die nächsten Plätze.

Die Herren hatten zwar gegen Simon keine Chance, immerhin erreichte der

# Ambiente

Reisen GmbH

Ihr  
Ansprech-  
partner für:



- Nah- und Fernreisen
- Geschäftsreisedienst
- Hotel- und Mietwagen-  
reservierung
- und allem, was zu einer  
perfekten Reise gehört

Ottostraße 61, 85521 Ottobrunn · Telefon 0 89 / 6 09 00 66 · Telefax 0 89 / 6 09 30 10  
Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns in unseren schönen Geschäftsräumen  
Montag bis Freitag 8.30 – 18.00 Uhr



**KORON**  
**PARFÜMERIE**

direkt am Dom

Wintern. Kosmetik    WBademoden  
Wüber 350 Düfte    WKosmetikkabinen  
WGeschenkboutique    WSchminkurse

2 Minuten von S-Bahnhof Marienplatz. Tel. 089 / 22 27 64

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  
80634 München, Tel. 16 13 72

# Anton Amberg

Malermeister



Sämtliche  
Spezialanstriche,  
Lackierungen und  
Fassaden-Beschichtungen

Ernastraße 26  
8000 München 82  
Telefon 430 28 60



# Shell Heizöl

# Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn  
Hahilingastr. 5  
8024 Oberhaching

Bei uns  
sind Sie immer  
in guten Händen

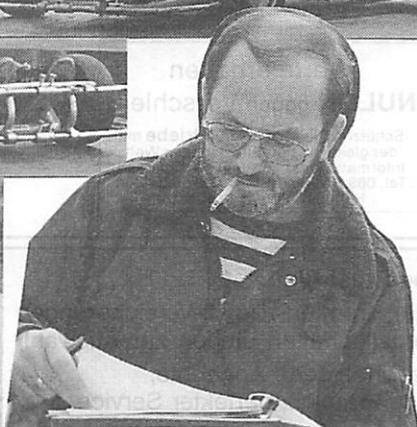
(089)

**6131658**

Sieger **Reiter Ragner** aus der Familie der Kiesslings 101 Punkte. **Michael Truchsess** belegte punktgleich, aber in den einzelnen Läufen etwas erfolgreicher, mit 100 Punkten den 2. Platz vor unserem Nürburgring-Sauser **Dieter Steinlein**, der sich allerdings sehr darum bemühte, dem Simon zu Punkten zu verhelfen.

Eine sicher für alle schöne Veranstaltung konnte letztendlich auch ohne Unfälle und vor allem Verletzungen bei guter Stimmung beendet werden.

Ich bedanke mich besonders bei Margot, Sonja und Toni Miller für die wie immer selbstlose Hilfe und bei allen, die teilgenommen haben, für das disziplinierte Verhalten und die Freude, mit der sie dabei waren.



# HAUSVERWALTUNG



JULIANE HUMMELT  
KESTERMANNSTRASSE 2  
8022 GRÜNWALD

TEL.: 089/6 49 25 43  
FAX.: 089/64 90 51  
TLX.: 5 216 989



Josef

## zimmermann & sohn GmbH

gegr. 1911

Bauspenglerei - Dachdeckerei

Dachinstandsetzungen - Dachanstriche

Nachf. A. u. E. Schreck  
Erzgießereistraße 1  
8000 München 2  
Tel.: (089) 129 65 20  
Fax: (089) 129 65 21

AUTO  
MÜNCH  
IN MÜNCHEN

V-A-G



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

### AUTO MÜNCH GMBH

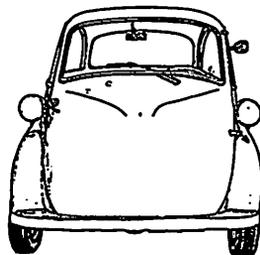
Tübinger Straße 11  
8000 München 21  
Telefon 089 / 57 30 06

»Wir führen das  
rennerprobte Wintershall-Öl«



Werte erhalten  
**NULON** gegen Verschleiß

Schützen Sie **Motor + Getriebe** mit  
der gleitfähigsten Substanz der Welt  
Information und Vertrieb: Fa. Egerland  
Tel. 089 / 488166 Fax. 089 / 4804064  
Händleranfragen erwünscht



### Ihr Spezialist für

Lebens-, Kranken-, Unfall-Versicherungen  
(40 Gesellschaften stehen zur Auswahl)  
maßgeschneiderte Angebote,  
günstige Prämien, perfekter Service.  
Schreiben Sie oder rufen Sie an.

**Tel. (0 89) 8 50 72 72, Fax 8 50 91 53**



Versicherungen · Finanzierungen  
Kapitalanlagen

**WOLFGANG OSWALD**

Josef-Dosch-Str. 7 · D-82131 Gauting

Bei den Clubabenden in den letzten Wochen und Monaten fiel mir angenehm auf, daß sich doch recht konstant eine große Zahl an Clubkameraden animiert fühlt, zum ACM zu kommen. Da bleibt es natürlich nicht aus, daß neben vielen Berichten auch nach dem offiziellen Teil noch viel "Benzin" geredet wird, was wir ja alle gerne hören.

Bei so einer Gelegenheit erfuhren wir auch beiläufig, daß unseren schnellen Freund **Helmut Dähne** nicht die größte Gemeinheit davon abhalten kann, erfolgreich zu sein. Bei Testfahrten hatten ihn ein paar Rowdys auf der Nordschleife vom Motorrad gefahren und sich anschließend verflüchtigt. Die Schulterverletzung konnte natürlich nur solange behandelt werden, bis er auf eigene Faust das Krankenhaus verließ, um nach München zu fahren. Bereits eine Woche später trat er auf derselben Strecke wieder an, um im letzten Lauf der Saison, die bis dahin nicht besonders verlaufen war, noch etwas zur Verbesserung zu tun. Ein neuer Rundenrekord für Motorräder auf dem Nürburgring (ohne GP-Stecke) von **7.49 min.** und ein Sieg in diesem Lauf brachte ihm dann aber sogar noch den **15. Deutschen Meistertitel !**

Dann kann ich nur mit voller Achtung gratulieren !

Ich bin stolz (und sicher auch Sie), diesen Helmut Dähne zu unseren Clubmitgliedern zählen zu dürfen !

Aber trotz dieses großen Erfolges vergesse ich auch die nicht, die in letzter Zeit immer mehr zur Anhebung des Images unseres Clubs durch gute Plazierungen beitragen, ohne gleich einen mehrfachen Meistertitel zu erringen.

So war zu Ostern Julius Ilmberger gegen starke Konkurrenz angetreten, war leider erst als Letzter vom Start gekommen und arbeitete sich bis zum 3. Platz vor.

Kurt Distler holte sich in Siegerland einen vierten und einen zweiten Platz in der STT in einem Feld, wo PS kein Thema sind - man hat sie !

Und im Langstreckenpokal kann man in den Ergebnislisten weit vorne in den einzelnen Klassen unsere Clubmitglieder Hummelt, Anspann, Steinlein, Distler, Fischer und Furtmayr lesen.

Die Renaissance des ACM ?

F.B.

Es gibt.....

- ... BESSERE
- ... SCHNELLERE
- ... PREISWERTERE

grafische  
Werkstätte  
und Lieferant  
für gedruckte  
Kommunikation  
seit 1971

aber das gibt es nur einmal....

... DIE FREUNDLICHEN DRUCKER  
HABEN

- DEN UMSATZ VERZEHNFACHT
- DIE ARBEITSZEIT VERFÜNFACHT
- DEN KUNDENSTAMM VERZWEIEINHALBFACHT
- UND DEN GEWINN AUF NULL GEBRACHT

Sie wollten immer schon Kunde werden?

Faxen Sie uns Ihre Bankauszüge regelmäßig  
durch - 089 / 307 13 73 vielleicht melden  
wir uns dann. Mfg Druckerei Herberl

D-80796

München/Schwabing

Karosseriebau Frank

Martin Frank

Emil-Geis-Straße 3

82031 Grünwald

Telefon 089 / 641 21 37

Telefax 089 / 641 76 50



MEISTERBETRIEB

Unfallinstandsetzung aller Kfz-Typen

Rahmenrichtbank

Fahrzeug-Restaurierung

Lackiererei

Dinol-Station (Rostschutz)

Allrad-Schmiede

## Sportanhänger

Die Schonzeit für Sportanhänger ist vorbei: Schon seit einem Jahr müssen alle neuen Anhänger für Sportgeräte eine eigene Zulassung mit Siegel und Prüfplakette haben. Die Schonfrist für ältere Anhänger ist auch bereits abgelaufen. Bis zu 2 Tonnen Gewicht müssen die Anhänger nun alle 2 Jahre zum TÜV, bis 6 Tonnen, jedes Jahr; bei schweren Anhängern wird zusätzlich eine Bremssonderuntersuchung fällig. Bei der Hauptuntersuchung werden besonders die Bremsen, der Aufbau und die Beleuchtung beachtet. Die Gebühren betragen derzeit ca. DM 57,-. Für Besitzer von Transportanhängern empfiehlt es sich, das Gefährt als gewöhnlichen Anhänger zuzulassen. Zwar kostet das dann ca. DM 100,- Steuer pro Jahr, es dürfen dann aber auch für den Straßenverkehr zugelassene Motorräder damit transportiert werden.

Noch ein paar Tips, bevor es zum TÜV geht:

Lesbarkeit der Fahrgestellnummer sicherstellen, Beleuchtung/Rückstrahler überprüfen, Bereifung (Profil!) kontrollieren und auf den Zustand des Aufbaus achten.

Th.O.

# YAMAHA

**MOTO-VÖLKL**  
Inh. Alfred Vökl  
8152 Feldkirchen

**☎ 0 80 63 / 72 72**

Ihr Händler zwischen München und Rosenheim.  
Neu- und Gebrauchtmotoren.

**ULRICH WAGNER**  
Metallbau · Tel. 713366

**UW**  
gegründet 1975

Haustüren

Geländer

Balkone

Trennwände

Vordächer

Gartentore

Ziune

# Rückblick 90 Jahre ACM

(zusammengestellt von Jupp Reitschlag)

Im dritten Jahr nach der Gründung, also im Jahre 1905 rückte schon der damalige "Motorradfahrer Verein München" heute unser ACM ins große Rampenlicht der Motorsport-Clubs in Deutschland.

Von der Kleiderordnung her wars kein Problem, denn die offizielle Clubmütze wurde beschlossen, was den Auftakt gab, in Zukunft bei allen offiziellen Anlässen einheitlich gekleidet im blauen Sportanzug mit Mütze zu erscheinen. Mit größtem Interesse wurden natürlich die motorsportlichen Veranstaltungen der Automobil-Clubs des In- und Auslandes verfolgt, damit man auch für die Durchführung eigener Veranstaltungen informiert war. Vom Sportausschuß wurden Normen für Ausschreibungen festgelegt, es gab Richtlinien für das Training und für die Zeitnahme, die Neuerungen wurden dann auf der Landstraße ausprobiert und immer wieder verbessert, man war für größere Aufgaben gerüstet.

Aber auf vereinspolitischer Ebene gab es noch Anfang des Jahres Schwierigkeiten, weil sich die Zusammenarbeit mit dem Touring-Club immer zögernder gestaltete. Die Clubleitung fühlte sich im Tatendrang gehemmt, da jede wirtschaftliche, sowie überhaupt jede großzügige Betätigung unmöglich war und der reinrassige Sport im D.T.C. nicht so zur Geltung kommen konnte, wie es die damaligen Motoristen wünschten.

Um diesen Zustand evtl. zu ändern, unternahm der 1. Vorsitzende Dr. Jos. Bruckmayer mit einigen Getreuen im Frühjahr 1905 eine Informationsreise nach Stuttgart zur Deutschen Motorradfahrer Vereinigung (DMV), um sich ein Bild über den Stand des Verbandes zu verschaffen. Beim Wein kamen beide Seiten zu der Überzeugung, daß die Bayern und Schwaben in Zukunft den Aufbau des Sports und den vereinspolitischen Aufbau gemeinsam noch besser verfolgen können.

Die ersten Schritte wurden eingeleitet: Der Gau Bayern - der DMV-Sitz in Nürnberg - wurde geteilt in einen Gau Nord- und einen Gau Südbayern, letzterer mit Sitz in München, dann trat der Motorradfahrer-Verein München als Ortsgruppe zur DMV über.

Seit dieser Zeit ist der Motorradfahrer-Verein München, der jetzige ACM, nur mit kurzer Unterbrechung Ortsgruppe der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung bzw. des heutigen Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs. Der 1. Juni 1905 brachte dann den Höhepunkt für den Motorradfahrer-Verein München nach seiner Gründung. Der Vorsitzende des Motorradfahrer-Vereins München, Dr. Jos. Bruckmayer, wurde als Vertreter des Gau Südbayern und der Ortsgruppe als Delegierter zur 2. Hauptversammlung

der DMV nach Eisenach entsandt, wo er zum 1. Vorsitzenden der DMV, also der Reichsorganisation, gewählt und er übernahm die Führung des Verbandes. Nach der damaligen Satzung (Sitz der Vereinigung jeweils am Wohnort des 1. Vorsitzenden) wurde noch im Herbst 1905 die Leitung der DMV nach München an den Sitz seiner Ortsgruppe verlegt.

Dr. Jos. Bruckmayer stand dann 20 Jahre lang an der Spitze der DMV (später ADAC) und zugleich der Ortsgruppe München, eine personal-Union, die sich für beide Teile in günstigstem Sinn auswirkte. Der Motorradfahrer-Verein München, also dem Ortsclub, wurde die Durchführung der Internationalen Motorradrennen am Kesselberg und im Forstenrieder Park übertragen, der damit zugleich Mitveranstalter der "Deutschen Automobil-Woche 1905" wurde.

Diese Betätigung ergaben die Grundlagen für viele spätere Veranstaltungen; es bildete sich nicht nur ein Stamm von geübten Motorrad- und Wagenfahrern, sondern auch geschulte Funktionäre wurden herangebildet.

Damals wurde auch bei Gesellschaftsfahrten ein besonderes Gewicht auf sportliche Einlagen zur Schulung von Fahrer und Funktionären gelegt. Für die Bayerische Hauptstadt wurde die Verlegung des Sitzes der DMV zu einem nationalen wie internationalen Sport- und Wirtschaftsfaktor. Das industriearme München mußte seine Fremdenindustrie hegen und pflegen und gerade hierfür mag es von Bedeutung gewesen sein, daß der DMV (ADAC) sowie auch der Touring-Club und der Automobil-Club v. Bayern ihre Sitze zusammen in München hatten.

### **Jan Wellem Pokal 1993**

Nach einer kleinen Zwangspause wegen einer extra Portion Arbeit und einiger motorsportlicher Veranstaltungen ist es mir jetzt wieder möglich, Ihnen einige Berichte für das ACM-Echo zu schreiben.

Anfang April war ich in Duns in Schottland zur Wiedereröffnung des Jim Clark Museums und einiger anderer Motorsport-Leckerbissen und im Mai nahm ich mit Josef Dick bei der 6. ADAC Bavaria Rallye Historic teil. Aber starten möchte ich mit einem Bericht über den Jan Wellem Pokal oder auch Int. Oldtimer Festival (Nürburgring) genannt.

Seit ich mit meinem Lotus 51a Formel Ford an historischen Rennen teilnehme hat sich herausgestellt, daß meine Probleme offensichtlich vor einer Veranstaltung größer sind, als dann beim Rennen. Leider zwickt die Zeit bei der Vorbereitung immer etwas, und so beginnt der Streß immer einige Tage vor der Veranstaltung. Auch diesmal drückten die aufgeschobenen Probleme gewaltig, und die fleißigen Handwerker unseres Ex-Präsidenten Wagner halfen mir

aus der Patsche. Mit ihrer Hilfe war mein Anhänger schnell umgebaut und unser Clubmitglied Siegfried Morgenstern prüfte das Auto und drückte seinen DNS-Stempel in den Wagenpaß, so daß der Abfahrt mit "meinem" Techniker Hans Huber Richtung Nürburgring nichts mehr im Wege stand. Wenn da die ACM'ler nicht wären... !

Der Jan Wellem Pokal ist neben dem Oldtimer Grand Prix sicher das bedeutendste Rundstreckenrennen für historische Fahrzeuge in Deutschland. Seit Jahren ist die German Open (Meisterschaft für ein- und zweisitzige Rennwagen) ein Teil dieser Veranstaltung. Nach den beiden Läufen in Spa und Brand Hatch waren hier zwei weitere Rennläufe im Programm der German Open. Nach meiner langen Pause gerade der richtige Platz für ein Comeback.

Am Donnerstag sind wir am Nürburgring eingetroffen, denn schon am Freitagmorgen stand das freie Training auf dem Programm. Eine gute Gelegenheit, sich wieder an das Fahrzeug zu gewöhnen und zu testen, ob alle Teile ihren Dienst einwandfrei verrichten. Schon nach wenigen Runden bei trockenem Wetter läuft alles nach Wunsch. Soweit erkennbar bleiben alle 43 Teilnehmer auf der Strecke. Nach diesen nicht gezeiteten Trainingsrunden bin ich froh, daß das Fahrzeug einwandfrei läuft, auch wenn die Wassertemperatur über 90°C liegt. Hans Huber teilt mir die Zeiten einiger gestoppten Runden mit, wobei die schnellste Zeit bei 2.12 min. lag. Im Vergleich zu den schnelleren Konkurrenten zwar noch nicht das Gelbe vom Ei, aber wie gesagt für die ersten Runden auch nicht enttäuschend. Nach diesem Test gibt es genügend Zeit für einen ausführlichen Check des Fahrzeugs, wobei wir auch den Stabi etwas weicher stellen und uns die Werte von Wasser- und Öltemperatur sowie den veränderten Reifendruck notierten. Erst um 15.40 Uhr ist das offizielle Training angesagt, und dies gibt uns auch die Möglichkeit mit Freunden die Zeiten des freien Trainings zu vergleichen und natürlich für einen gemütlichen Plausch. Mitten in diese beschauliche Fahrerlageratmosphäre platzt plötzlich der Einzug der Hauptdarsteller. Gut 12 bis 15 Transporter aus England bringen die angekündigten Formel 1-Boliden der 80er Jahre. Hiermit ist dem Veranstalter ein großer Wurf gelungen, denn noch nie waren diese historischen Renner in Deutschland am Start, ausgenommen natürlich zu deren aktuellen Rennsaison. An dieser Stelle möchte ich gleich anfügen, daß der veranstaltende Club (Düsseldorfer Automobil- und Motorsport-Club 05 e.V.) unter Rennleiter Gerd Holtkamp wieder ein perfektes Motorsport-spektakel gelandet hat. Der Zeitplan wurde über alle drei Tage präzise eingehalten. Mit dem neuen Juni-Termin hat man nun auch die besseren Karten beim Wettergott, denn der frühere Termin wurde regelmäßig von ausgiebigen Schauern heimgesucht.

Um 15.15 Uhr war es für uns Zeit, die letzten Vorbereitungen für den gezeiteten Trainingslauf durchzuführen und sich den Uhren zu stellen. Nach 8 Runden waren die Würfel für die Startaufstellung gefallen und mit einer Zeit von 2.09,62 min. war ich der 12.(von 15) im Formel Ford-Feld und der 29. im Startfeld. Danach wieder die gleiche Prozedur: alles überprüfen, Öl, Benzin nachfüllen usw.

Für Samstag war der erste Rennlauf angesagt, jedoch die Startzeit von 17.15 Uhr ließ uns viel Zeit, das Geschehen im Fahrerlager und auf der Strecke zu verfolgen. Ein ausgedehnter Spaziergang in Richtung Dunlop-Kehre erlaubte uns die Super-Sports und Formel 1-Fahrer an

interessanten Kurvenpassagen zu beobachten und für einen Freizeitrennfahrer wie mich auch immer eine gute Gelegenheit, die Ideallinie dieser erfahrenen Piloten zu studieren. Es ist einfach ein außergewöhnliches Erlebnis diese PS-Riesen in voller Aktion zu sehen. Das tolle Gesamtprogramm (ca. 650 Autos und Motorräder) wurde auch durch einen beachtlichen Zuschaueraufmarsch belohnt.

Die Zeit wurde nicht lang, auch wenn unsere Gruppe den letzten Rennlauf des Tages bestreiten sollte. Pünktlich, wie bei Holtkamp üblich, versammelten sich alle am Vorstart und als die 43 Teilnehmer aufgereiht waren, gings auch schon los - aber wie! Gerade beim Anfahren, hoppelte mir noch Meister Lampe jr. ins rechte Vorderrad, worauf er in einem meterhohen Salto in die Wiese flog. Ich dachte, das geht ja schon gut los. Aber wie man mir nach dem Rennen berichtete, humpelte der kleine Hase leicht benommen davon. Kaum auf den Weg zur Startaufstellung, begann es auch noch zu regnen, was mir sehr entgegen kam, denn das verwendete Getriebe ist nicht anders zu übersetzen und für den GP-Kurs eigentlich zu kurz.

Schon die Einführungsrunde brachte zwei vor mir liegende Fahrer in schlechtere Positionen. Nach dem Veedol-S ließ ich zu meinem Vordermann einen etwas größeren Abstand, um dann bei der Anfahrt zur Kurve vor Start und Ziel voll zu beschleunigen. Diese Methode hat sich schon bei früheren Rennen mit fliegendem Start als erfolgreich erwiesen und mir den Rücken gegenüber den hinter mir liegenden Formel-Ford-Fahrern freigehalten. Beim Anbremsen des Castrol-S hat's dann vor mir auch schon gewaltig geraucht: Vier Mann waren sich auf nasser Fahrbahn wohl nicht ganz einig und verließen daher gemeinsam die Strecke. Im Verlauf der ersten Runden ließ der Regen nach und ich hatte so das Gefühl, daß es bei mir gut lief. Ich war selbst erstaunt, daß ich in der Startaufstellung weit vor mir liegende Fahrzeuge leicht überholen konnte. Nach 8 Runden war der erste Lauf beendet und ich kam recht happy zu meinem "Techniker" zurück. Nachdem wir die Resultate erhalten hatten, konnte ich wirklich zufrieden sein, denn meine nun schnellste Runde wurde mit 2.08 min. notiert und in meiner Klasse belegte ich den 4. Platz, im Gesamtfeld (Formel 3, Formel Junior usw.) war's der 14. von 43.

Auch der zweite Rennlauf am Sonntag bei trockenem Wetter verlief recht erfreulich. Es wurde ein 8. Platz mit einem Rückstand von 1,5 sek. und einer schnellsten Runde von 2,05 min. In der vorletzten Runde hat mir Karl Sedlmaier aus München noch den 7. Platz weggeschnappt, der seit heuer auf einem Palliser FF die Rennen zur German Open bestreitet. Die Ergebnisliste wies einen 5. Gesamtplatz für mich aus, mit dem ich nach der Rennpause zufrieden sein kann.

An dieser Stelle möchte ich meinem "Techniker", unserem "Aral-Hanse", für seine Hilfe recht herzlich danken. Für beide war das Oldtimer-Festival ein erfreulicher Ausflug, den man auch anderen ACM'lern empfehlen kann, denn man hat reichlich gelegenheit, im Fahrerlager Rennluft zu schnuppern und bekommt ein umfangreiches Programm geboten. Sicher zu fairen Preisen.

Helmut R.G. Diehl

# Der Motorrad- Zubehör-Profi

im Herzen München's freut sich auf Ihren Besuch!

seit 1923

südmotor

Schwanthalerstraße 5  
8000 München 2  
Telefon 0 89 / 55 56 40  
Telefax 0 89 / 59 57 79

Großhandel · Import · Export · Inh. Hans Binder

## In Bayern – ein Begriff für Sauberkeit

### Die Münchner Heinzelmännchen



 (089) 42 04 90-0

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

München - Ingolstadt - Regensburg - Cham

# Saisonrückblicke

Liebe ACM'ler!

Ich bin auch 1993 wieder in der Bayerisch-Österreichischen Porsche-Meisterschaft gestartet. Diese Serie hat sich sehr bewährt. Bis jetzt hatten wir 149 Teilnehmer. Durch ein gutes Reglement kann hier jeder Porsche, egal ob serienmäßig oder getuned, mitfahren und hat immer die gleichen Chancen. Es gibt 6 Herren- und 2 Damen-Klassen. Ich fahre in der Klasse 5, in der hauptsächlich die neuen Carrera RS oder Cup vertreten sind. Bei durchschnittlich 18 Teilnehmern je Lauf und vielen alten "Porschehasen" gibt es spannende Rennen.

## **18.4.1993 Brünn**

Ich war zwar schneller als 1992, aber einige andere legten fast unvorstellbare Zeiten vor. Mit ein Grund waren sicher die Reifen, denn die schnellsten 4 in meiner Klasse hatten Michelin aufgezogen. So war ich am Start nur 11. gesamt und 5. in der Klasse. Dank meinem besten Saisonstart befand ich mich nach der zweiten Kurve an 5.(3.) Stelle. Vor Ende der ersten Runde verabschiedete sich dann noch der 2. unserer Klasse in die Leitplanken und so hatte ich am Ende der ersten Runde Sichtkontakt zum Führenden. Ich kam zwar etwas näher, hatte aber nie eine Chance, ganz aufzuschließen und so fehlten mir am Ende gute 3 Sekunden.

## **8.5.93 Salzburgring**

Auch hier führte derselbe Fahrer ca. 5 Runden, bis ich in einem Gewaltakt (mit 2 Rädern im Gras, weil er die Tür zumachte) in der Nocksteinkehre an ihm vorbeiging. Daraufhin wechselte die Führung mehrmals. Es war ein heißer Kampf. Zweimal fuhren wir nebeneinander mit rund 230 in den letzten Knick vor der Fahrerlagerkurve. Am Ende hatte er wieder die Nase vorn, wenn auch nur um Wagenlänge. Den Berg rauf ging sein RS etwas schneller und nachdem ich die vorletzte Runde nicht optimal aus der Nockstein herauskam, hatte ich keine Chance mehr, da er die letzte Runde natürlich Kampflinie fuhr.

## **13.6.1993 Österreichring**

2 Einzelläufe mit einer Wertung standen auf dem Programm. Im ersten hatte ich falsch gepokert und fand mich nur auf dem 12.(5.) Platz wieder. Sonne und Regen wechselten sich ab und nachdem eine große schwarze Wolke am

Himmel stand, rechnete ich mit Regen und erhöhte etwas den Luftdruck. Plötzlich war die Wolke weg, die Sonne schien und es war sofort sehr heiß. Durch den um 0,4 Atü zu hohen Luftdruck schaffte ich zwar noch die schnellste Runde, aber dann bauten die Reifen immer mehr ab.

Im 2. Lauf war ich stinksauer. Offenbar merkten das die anderen, denn auch Fahrer, mit denen ich mich sonst rundenlang herumärgere, packte ich bei der ersten Gelegenheit. Endstation war wieder der Seriensieger, auf den ich 3 Runden vor Schluß auflief. Er machte aber keinen Fehler mehr und so war es mir trotz der mit Abstand schnellsten Runde nicht möglich, ihn auszubremsen. Nachdem von beiden Läufen die Zeiten addiert wurden, reichte es noch zum 2. Platz.

### **11.7.1993 Salzburgring**

Das für mich spannendste Rennen der Saison. 25 Teilnehmer, davon 2 Gaststarter aus dem Porsche-Cup. Wegen fehlender Trainingszeiten (Zeitnahme war ausgefallen) plazierte man die beiden in Startreihe 1 und 2, um ein risikoreiches "Durchpflügen" durchs Feld zu vermeiden. Ich war auf dem 6. Startplatz und nach der ersten Kurve 7. Da ich Gäste dabei hatte, war mein Ehrgeiz natürlich besonders groß und 7. wollte ich wirklich nicht werden. In jeder Runde packte ich einen in der Memphis (da dort mein Besuch stand, wollte ich denen was bieten!). Der erste Cup-Fahrer wehrte sich 2 Runden, war dann aber auch fällig. Ich hatte dann noch Bedenken, daß er in der Nockstein mit Gewalt wieder vorbei will, er ließ es aber zum Glück bleiben und so bildete sich schnell ein kleiner Abstand. Auch mit dem 2. Cup-Fahrer und dem Rest ging alles glatt und so fand ich mich in ca. der 9. Runde an der Spitze. In den nächsten 2 Runden wechselte die Spitze mehrmals, bis ich endlich einen kleinen Vorsprung von ca. 30 m herausgefahren hatte. Offenbar hatte ich meine Reifen etwas überfordert oder nur falsch eingeteilt, da ich noch nie einen Lauf über die doppelte Länge gefahren war. So ließen diese von Runde zu Runde immer mehr nach, meine Zeiten wurden um 3 Sekunden schlechter. Ich konnte trotz zaubern nicht verhindern, daß mich 3 wieder einkassierten. Nach 2 "Beinahe-Drehern" sicherte ich meinen 4. Platz. Nach hinten war genügend Luft und die ersten 3 einzuholen praktisch ausgeschlossen. Ich hätte natürlich gerne gewonnen, aber es war ein tolles Rennen und ich war dann mit meiner Plazierung recht zufrieden.

Das war es vorerst. Zwei Rennen stehen noch aus. Wenn es einigermaßen läuft, müßte ein 2. Gesamtplatz drin sein. Bis dahin verbleibe ich

Euer

Wolfgang Oswald

## Liebe ACM'ler!

Ich möchte Euch hier über meine motorsportlichen Aktivitäten 1993 informieren - auch wenn mein Name im ACM relativ unbekannt ist, da ich bisher am aktiven Clubleben nur sehr wenig teilnehmen konnte.

Das Thema "Automobil-Rennsport" begann für mich eigentlich durch die jährliche Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring. 1990 nahm ich als Gast zum ersten Mal teil und konnte damals den zweiten Platz in der Gesamtwertung verbuchen. Um 1991 wieder starten zu können, wurde ich Mitglied und im selben Jahr Clubmeister. Damit stand für mich fest, dem Motorsport zukünftig mehr Zeit zu widmen.

Um hierfür eine Ausgangsbasis zu schaffen, nahm ich 1992 an der ADAC-Automobil-Rennsportschule teil. Dort konnte ich mich über den Fortbildungslehrgang am Salzburgring für den Top-Lehrgang - erreichten bundesweit 12 von über 100 Teilnehmern - in Zeltweg qualifizieren.

Letztendlich belegte ich von über 100 Teilnehmern aus Deutschland den 1. Platz und wurde somit "Top-Talent der ADAC-Automobil-Rennsportschule". Der ADAC bescheinigte mir, ein "sehr förderungswürdiges Rennsporttalent" zu sein. Durch die Unterstützung meines Ausbilders Georg Weber bekam ich 1992 die Möglichkeit, für die Formel Renault beim Team "Elf Zakspeed" zu testen. Mir wurde ein Cockpit für die Saison 1993 angeboten, aber leider scheiterte dieser erste Startversuch in den aktiven Rennsport aus finanziellen Gründen. Gute Kontakte ermöglichten mir nun den Einstieg in die "Formel Opel Challenge" für das Team "Lauderbach Motorsport". An diesem Wochenende (20./21. August) nahm ich am Formel-Festival auf dem Nürburgring teil, wo ich zwei Läufe zur europäischen Meisterschaft der "Formel Opel Challenge" bestritt.

Leider konnte ich im ersten Lauf nur den letzten Platz verbuchen, im zweiten Lauf erreichte ich allerdings trotz Leistungsabfall des Motors aufgrund einer defekten Zylinderkopfdichtung den 16. Platz und konnte 3 Fahrer hinter mir lassen.

Zu berücksichtigen ist, daß es sich dabei um meinen 3. Fahrtag bzw. meine ersten Runden in einem Formelfahrzeug handelte.

Heuer werde ich noch an einer Veranstaltung zur Benelux-Meisterschaft in Zandvoort bzw. den Abschlußrennen auf dem Hockenheimring teilnehmen.

Für 1994 haben mir drei Teams bereits Verträge angeboten. Dennoch muß ich meine Entscheidung von der Suche nach Sponsoren abhängig machen, kostet doch eine komplette Saison in der deutschen Meisterschaft ca. 85.000 - 90.000 DM.

Aus diesem Grund bin ich für einen kurzen Bericht im ACM-Echo sehr dankbar und freue mich über jede Unterstützung aus der Clubgemeinschaft.

Mit sportlichen Grüßen

Alexander Flörsch

## **Fröhliches ABC der Motorrad-Freaks: (2. Teil)**

- IFMA:** Wallfahrtsort in Köln, zu dem alle zwei Jahre die Motorradfahrer pilgern - von Wundern ist bis heute nichts bekannt.
- Integralhelm:** Schützt außer der Schädeldecke auch das Gesicht. Motorradfahrer, die in der Schule bis zur Integralrechnung vorgedrungen sind, sind verpflichtet einen Integralhelm zu tragen (siehe auch Halbschale).
- Kämmen:** Unter den Motorradfahrern ausgestorbene Art der Haarpflege, die sich wegen des durch ständigen Helmtragens verursachten Haarausfalles ohnehin bei vielen erübrigt.
- Klopfen:** Manuelles Zeichen des Beifahrers, das auf Angstzustände schließen läßt. Akkustisches Zeichen des Motors, das beim Fahrer Angstzustände auslöst.
- LKW:** Natürlicher Feind des Motorradfahrers. Noch gefährlicher als normale Autos, da ein aufprallendes Motorrad einen LKW weder gefährdet noch besonders verschmutzt.
- Männer-Motorrad:** Motorrad mit bewußt installierten Unzulänglichkeiten, von denen Männer glauben, daß Frauen damit nicht zurecht kommen (z.B. Kickstarter). In Wirklichkeit sind Frauen nur mehr auf ihre Gesundheit bedacht.
- Moped:** Unter Motorradfahrern übliche, liebevolle Verkleinerungsform für ein hubraumstarkes, schwergewichtiges Motorrad.
- Moto-Cross:** Altar-Kreuz beim Motorrad-Gottesdienst.
- Motorradfahrer-Image:** Zahlreiche Motorradfahrer sind sehr um ihr Image bemüht und versuchen, es durch ausgeräumte Auspuffanlagen, Geschwindigkeitsübertretungen und Rechtsüberholen zu pflegen.
- Motorrad-Unfälle:** Werden von der Presse ständig hochgespielt. Richtig ist: Sie nehmen seit zehn Jahren ständig ab und werden zu 2/3 von Autofahrern verursacht.

## DAS NEUE BMW M3 COUPÉ



### Wenn Sie auch Ihren Alltag gern temperamentvoll gestalten.

Neu und einfach faszinierend: das BMW M3 Coupé. Ein exklusives Sportcoupé, das von der BMW Motorsport GmbH mit einem temperamentvollen, 210 kW (286 PS) starken M Power-Triebwerk ausgestattet wurde. Die spontane Leistungsentfaltung und das souveräne Fahrver-



halten werden Sie begeistern; die hohe Alltags-tauglichkeit – das neue M3 Coupé bietet vier Personen bequem Platz – wird Sie beeindruckern. Wenn Sie mehr über das neue M3 Coupé erfahren wollen, informieren wir Sie gern in einem persönlichen Gespräch.

**Auto-Huser GmbH**  
BMW-Vertragshändler  
Fürstenrieder Str. 210-216  
8000 München 70  
Tel. 089/714 50 24



- Motorroller:** Teilverkleidetes Motorrad - wird als solches von den Motorradfahrern nicht anerkannt.
- Nürburgring:** Jährlich mehrmals Ziel sicherheitsbewußter ACMler, um noch mehr zu lernen - sogar das Absteigen.
- OMK:** Oberste Motorradsport-Kommission. Sie sorgt dafür, daß der Motorradsport in Deutschland nicht zu billig, nicht zu populär und nicht zu ungefährlich wird.
- Pilot:** Moderne Bezeichnung für Motorradfahrer. Kommt wohl daher, weil Sportfahrer immer so tief fliegen.
- Prospekt:** Von Motorradherstellern herausgegebene Werbebroschüre, deren Inhalt zu 100% mit den Aussagen des Händlers, zu 50% mit den Tests in den Motorrad-Zeitschriften und zu 10 Prozent mit der Wirklichkeit übereinstimmt.
- Reiskocher:** Bezeichnung von Fahrern europäischer Motorräder für japanische Maschinen. Die Bezeichnung "Kartoffelkiste" für deutsche Fabrikate hat sich dagegen noch nicht durchgesetzt.
- Schalldämpfer:** Verdickung am Ende der Auspuffanlage, um dem Motorradfahrer die Freude am kernigen Klang seiner Maschine zu nehmen. Leute mit Sinn für Lebensqualität entfernen die Schalldämpfer, damit alle etwas vom schönen Ton ihrer Maschine haben.
- Schräglage:** Leistungsmaßstab bei Sportfahrern für die Kurvengeschwindigkeit.
- Selbstüberschätzung:** Unter Motorradfahrern weitverbreitete Form von Geisteskrankheit.
- Slick:** Im Straßenverkehr deshalb nicht zugelassen, weil die Polizei dann nicht feststellen kann, ob der Reifen schon abgefahren ist und damit ein Bußgeld fällig wird.
- Standspur:** Spezielle Motorrad-Fahrspur auf der Autobahn zum Rechtsüberholen. Wird von Autofahrern auch oft irrtümlich als Pannentreifen benutzt.

- Stollenreifen:** Bei der ACM-Nikolausfeier beliebte Vorweihnachts-Backspezialität.
- Sturmhaube:** Unter dem Helm zu tragende Haube aus Seide oder Baumwolle. Trägt ihren Namen, weil sie gern beim Sturm auf Atomkraftwerke oder leerstehende Häuser als Gesichtsschutz getragen wird.
- Superbike:** Nicht etwa Supermanns fahrender Untersatz, sondern sportliches Motorrad ab 100 PS. Manche Motorradfahrer allerdings glauben, mit dem Kauf eines Superbikes automatisch zum Supermann zu werden.
- Tester:** Der härteste Beruf, der mit Motorrädern zu tun hat. Tester von Motorrad-Zeitschriften müssen immer wieder den Bestechungsversuchen der Industrie widerstehen und die Beschimpfungen der Leser ertragen. Trotzdem bringen es erfahrene Tester erstaunlicherweise auf einen Wahrheitsgehalt von bis zu 50%.
- Tourenfahrer:** Verachtet alle Sportfahrer. Verläßt die Stadt nie ohne Schlafsack und Kompaß.
- TÜV:** Alptraum aller Motorradfahrer.
- Tuner:** Motorrad-Händler, die das Fahrverhalten von Serienmotorrädern verschlechtern, alle Kunststoff- und Blechteile geschmacklos umlackieren und diese Maschinen dann zum doppelten Preis verkaufen.
- U:** Es gibt keine motorradrelevanten Begriffe mit U - außer Unterbrecher und Unterbrechung. Letzteres bedeutet bei ACM-Motorradlern immer gut essen und trinken.
- Verkleidung:** Meist aus Kunststoff gefertigte Karosserie, um die Aerodynamik zu verbessern. In Wirklichkeit aber nur, um häßliche Bauteile zu verbergen und mehr Platz für Werbeaufschriften und Reklame zu erhalten.
- Verkehrsstau:** Stört die Motorradfahrer selten (siehe Standstreifen).
- Yoghurt-Becher:** Bezeichnung für vollständig mit Kunststoffteilen verkleidete und bunt lackierte japanische Superbikes.

**Zebrastreifen:** Von Motorradfahrern bevorzugter Jagdgrund bei der Verfolgung von Fußgängern, weil die sich dort schutz- und deckungslos stellen.

**Zweirad-Mechaniker:** Gegen Mitte des Jahrhunderts ausgestorbenes Handwerk. Heute abgelöst durch den Motorrad-Verkäufer, der nur in Ausnahmefällen die Werkstatt betritt.

H. Binder

## Langes Wochenende - BRÜNN 20.8. - 23.8.93

**Der Nerbl-Schorsch, mein Störsender und ich sind am Freitag, den 20.8., um 15.15 Uhr losgefahren.**

**Kurz hinter der Ausfahrt Mondsee fuhr Schorsch einen Parkplatz an, weil einer unserer Koffer einen wackligen Eindruck auf ihn machte. Da war doch tatsächlich eine Schweißstelle am Gepäckträger abgerissen. Nachdem wir mit einem Gummi notdürftig für Halt gesorgt hatten, ließen wir an der nächsten Tankstelle den Schaden reparieren. Schon war es 18.00 Uhr.**

**Der nächste Tankstopp war in Tulln. Da es um 20.00 Uhr schon anfängt zu dämmern, beschlossen wir, in Tulln auf einem Zeltplatz zu bleiben. Das Restaurant hatte gute Grillkoteletts mit Letscho, prima Bier und von Wodka wollen wir nicht reden. Natürlich wurde es spät, entsprechend kamen wir am Samstag erst um 10.00 Uhr aus den Kojen. Der lauwarmer Kaffee aus den Thermosflaschen wollte keinem so recht schmecken.**

**Als wir dann um 11.00 Uhr losfahren wollten, fiel mir ein, mal auf der Honda CB sevenfifty mitfahren zu wollen. Der Schorsch fuhr also vorweg - mit für ihn ungewohnt viel Gepäck. Irgendwie hatte er die richtige Abzweigung verpaßt und so tuckerten wir mit ca. 40 km Umweg auf die Tschechien zu. Kurz vor der Grenze stand da eine sehr hübsche Würstchenbude am Weg, die der Schorsch auch gleich ansteuerte. Als die Honda dann stand, stieg ich, wie seit Jahren gewohnt, über die Fußrasten ab. Das hat den Schorschi umgeschmissen. Zum Glück blieben Bike und Driver heil.**

**Nach der Brotzeit, ich fuhr wieder mit meinem Mann mit, waren es noch ca. 100 km bis Brünn. Dort durften wir bei Privatleuten,**

gleich neben dem Massencamp, unser Zelt im Garten aufstellen. Um 14.30 Uhr war es sehr heiß und wir entledigten uns erst mal der Lederklamotten. Kaum war ich aus der Lederhose geschlüpft, setzte ich mich gleich in eine Wespe. Ehrlich, solche Entwicklungshilfen habe ich eigentlich nicht nötig.

Nachdem die Matratzen und Schlafsäcke ausgebreitet waren, "räumten" wir das restliche Glump ein bißchen auf.

Am Abend schauten sich die Männer den ersten Superbike-Lauf an. Ich legte mich hin - mir war gar nicht gut. Als Schorsch und Hans um 21.00 Uhr zurückkamen, hatten sie sich durch die Box von Öttl ins Fahrerlager eingeschlichen, wurden erwischt und rausgeschmissen. Dann packten wir unseren Grill aus - allein das Feuermachen war schon ein Erlebnis. Wir aßen mit gutem Appetit unsere Bratwürstl und Kotelett und brieten am Lagerfeuer sitzend mit ca. 10 Leuten aus den alten Bundesländern und den neuen Kolonien unser Mittagessen für Sonntag vor. Ich verschwand um 23.00 Uhr - "meine" Männer machten die Lumpensammler.

Am Sonntag stand ich um 7.00 Uhr - die Herren der Schöpfung doch auch schon um 8.00 Uhr - auf. Das Frühstück war gemütlich mit frischem, löslichem Kaffee (wir nehmen nur Jacobs Cronat) und tippelten dann um 9.30 Uhr ca. 1 Stunde lang zur Rennstrecke.

Es war eine gutbesuchte, gelungene Veranstaltung. Der Streckensprecher hatte nicht besonders viel Ahnung von der Materie, aber man mußte ja auch nicht alles glauben. - Schon garnicht, was man besser sah bzw. wußte.

Friedhelm Fiedler, Chefredakteur der Zeitschrift "Motorrad", tat sich besonders hervor. Plötzlich hatte er nichts mehr gegen Motorräder mit mehr als 100 PS, weil sich die tschechischen Kinder so gefreut hatten, wenn mal ein Bikedriver so richtig Gas gab oder auch mal einen Wheely zeigte. Die Deutsche Überzahl war dem Publikum deutlich anzuhören und zu sehen. Leider kein Sieg für uns, wie sicher alle wissen.

Nach dem Lauf der Gespanne marschierten wir - geschafft von der Sonne - wieder den weiten Weg zurück und beendeten den Abend mit tschechischem Leichtbier (2,5% alk.).

**Am Montagmorgen, 7.00 Uhr, war es diesig-trüb. Während des Zusammenpackens warf Hans - mein Mann - die Frage ein: "Hat jemand den Foto gesehen?"**

**Keiner!**

**"Mist, dann liegt er sicher noch in Tulln."**

**Um 9.00 Uhr fuhren wir los. Dieses Mal auf den gewohnten Sitzplätzen. (Hans meinte: "macht nichts, da sehe ich dich wenigstens den ganzen Tag nicht.")**

**Nach ca. 1 Stunde Fahrt fuhr Hans rechts ran. Schorsch, wieder vorausfahrend, blieb auch stehen. Mein Mann schüttelte den Kopf, ging vor und schaute auf die Karte, die in Schorsch's Tankrucksack im Sichtfeld war. Sein Kommentar: "Wenn wir in die Richtung weiterfahren, sind wir gleich wieder in Brünn." Neu orientiert kamen wir um 11.15 Uhr gerade recht zur Brotzeit an der Grenze an. Um 12.00 Uhr kam dann die Sonne raus und in Tulln war dann tatsächlich der Fotoapparat. Weiter ging es durch die Wachau, immer an der Donau lang. Unterwegs wurden die letzten Schilling vertankt und in Kaffee umgesetzt. Kurz vor Braunau kam Schorsch gerade noch mit dem letzten Tropfen Benzin an die Tankstelle. Die Frau Tankwart hat vielleicht dumm geschaut, als er für die letzten 22 Alpendollars auftanken ließ.**

**Weiter ging's, wir wollten ja erst in Deutschland tanken. Nach 30 km hatte Schorsch wieder nichts mehr im Tank. Wir konnten zum Glück dank Saugpumpe (wir haben einen Benzinkocher) aus unseren Reserven aushelfen. Nun fing es dann auch richtig an zu regnen, also nichts wie auf die Autobahn und auf den schnellsten Weg nach Hause.**

**Um 20.00 Uhr kam ich aus dem Bad - das Wasser hätte ich nicht mal mehr zum Gartengießen verwenden können, so dreckig war es. Danach trafen wir uns noch kurz zum Abendessen.**

**Ein wirklich gelungener Ausflug für 3 ACM'ler - den Nerbl Schorsch, meinen Störsender und mich.**

**Astrid Röttinger**

# SAMMEL-ANZEIGEN

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

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

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

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

**KÖSSLER, Uhren-Schmuck-Fachgeschäft**  
Wasserburger Landstr. 247 · 8000 München 82, Tel. 4 30 56 28

**MAX JUNG**

METALLBAU/SCHLOSSEREI

8000 München 82, Truderinger Straße 289, Tel. (089) 421337 · Fax 421334

*Hier wäre noch Platz  
für Ihr Inserat!*



J.C. Reisinger – Inh. Franz Reisinger  
München's führendes Fachgeschäft  
für Wachswaren, Qualitätszinn  
und altbayerischer Hafnerkeramik.

**Rudolf HOUZER GmbH**

Südl. Münchener Str. 66  
8022 Grünwald  
Telefon 089/6492648

Neuwagen  
Gebrauchtwagen  
Günstige Finanzierung

Firmen- und Privatleasing  
Leihwagen  
Sämtliche Reparaturen, auch  
Unfallinstandsetzung und Abwicklung  
Allianz-Versicherungsagentur

**FIAT**

**SÜDGRIMA**

MARMOR -  
FLIESEN -  
GROSSHANDEL

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

**GBA Gesellschaft für Bau- und Absatzberatung mbH**  
MÜNCHEN – FRANKFURT/M. – DRESDEN – ZÜRICH

Vermögensplanung und -verwaltung, Baubetreuung, Kauf und Verkauf  
von Liegenschaften, Unternehmensbetreuung, Vermietung und Verwal-  
tung durch die angeschlossene von-Dressler-Hausverwaltung, München

Von-der-Tann-Straße 3, 8000 München 22  
Telefon: 0 89 / 28 84 04 · Telefax: 0 89 / 2 80 92 95

## Deutscher VEEDOL-Langstreckenpokal Nürburgring 1993

Für unsere Clubmitglieder zum besseren Verständnis, was der VLN eigentlich ist:

Der Fahrspaß umfaßt zehn Rennen (immer an einem Samstag), davon ein Rennen als 6-Stunden-Rennen. Neun Läufe werden über 23 Runden (548,32 km) plus eine Einführungsrunde ausgetragen.

Jeweils freitags besteht die Möglichkeit, für jeweils zwei Stunden Einstellungs-fahrten zu machen, d.h. das Fahrzeug kann mit einer zweiten Person besetzt sein, anschließend kann noch die Fahrzeugabnahme erfolgen.

Am Samstag beginnt das Zeittraining um 8.30 Uhr und endet um 10 Uhr, ab ca. 11.15 Uhr ist der Vorstart, die Boxengasse wird ca. 11.30 Uhr geschlossen, Start zur Einführungsrunde ca. 11.48 Uhr. Für die Startreihenfolge wird die schnellste gezeitete Trainingsrunde des Fahrzeuges berücksichtigt, sie erfolgt in drei Startgruppen á 60 Fahrzeuge. Der Start erfolgt fliegend (Indianapolisstart), der Start der zweiten und dritten Gruppe jeweils 2.30 min. nach der vorausfahrenden Gruppe.

Ab ca. 7. Runde beginnen die Führungsfahrzeuge bereits mit dem Übertunden, d.h. der Verkehr wird stärker. Ab ca. 10. Runde beginnt das Tanken. Hierzu können die Tanksäulen an den Boxen gemietet werden. Während des Tankvorgangs sind sämtliche Arbeiten an dem Fahrzeug verboten, mit Ausnahme von Scheibenreinigen, d.h. das Fahrzeug muß auf den eigenen Rädern stehen und rollfähig sein. Fahrerwechsel ist erlaubt. Nach Beendigung des Rennens (nach ca. 3 Stunden und 40 min.) werden alle Fahrzeuge für ca. 1 Stunde im "Parc Ferme" abgestellt. Zwischenzeitlich werden die Boxen geräumt, dann Fahrzeuge verladen; ab 18.00 Uhr ist Siegerehrung (Pflichtteilnahme!). Gesamtsieger und Wertungsgruppensieger erhalten Siegerkränze, für den Gewinn des Gesamtklassements gibt es einen Ehrenpreis, ebenso für bis zu 40% der gestarteten Teilnehmer in den einzelnen Klassen, sowie für die bestplatzierte Dame.

Für die Gesamtwertung des Pokales gibt es ein spezielles Punktesystem nach folgender Formel:

$$\frac{\text{Starter i.d. Klasse} + 0,5 - \text{Plazierung i.d. Klasse}}{\text{Starter i.d. Klasse}} \times 10$$

Für die Punktevergabe für Plazierungen in der Wertungsgruppe und im Gesamtklassement wird jeweils der Durchschnitt der Starter aller besetzten Klassen in der Gruppe bzw. Gesamtklassement zugrunde gelegt. Dank dieser

Wertung können auch Fahrer der kleineren Klassen nach vorne kommen.  
Die Fahrzeuge sind wie folgt eingeteilt:

- 1.) Wertungsgruppe N (Gruppen N und N/GT):  
Klassen 1-5: bis 1300ccm, 1600ccm, 2000ccm, 2500ccm,  
über 2500ccm  
GT-Klasse 6+7: bis 2000ccm, über 2000ccm
- 2.) Wertungsgruppe A (Gruppe A):  
Klassen 8-12: wie 1-5
- 3.) Wertungsgruppe H (Gruppe H):  
Klassen 13-17: wie 1-5
- 4.) Sonderwertungsgruppe (Gruppe S):  
ohne Hubraumeinteilung  
Klasse 18: GT-Fahrzeuge nach Bestimmungen des Porsche-Carrera-Cups, de Le-Mans-Reglements, der belg. ProCar und des ADAC-GT-Cups

Soviel zu den Details dieser Veranstaltungen.

Zum 6. Lauf des VLN am 14.8.93 kam am Freitag, zur großen Überraschung aller, Ernst Furtmayr zum Ring, um sich informativ einen BMW anzusehen, der prompt den Besitzer wechselte. Nun galt es, den Ernst zu überzeugen, gleich am "Fahrspaß" teilzunehmen. Wir machten Platz in Boxe 19, wo Manfred Jäger erstmals im bisherigen Renngeschehen am Freitagabend am Porsche wegen Radlagerschadens schraubte. Manfred Anspann (aus Boxe 6), Dieter Steinlein (aus dem Freigelände hinter Boxe 31), Kurti Distler und Manfred Jäger "griffen dem Ernstl mitsamt seinem Auto unter die Arme", und er fuhr nach vielen Jahren erstmals wieder ein Rennen.

Wir fühlten uns alle wie eine große Familie, sind heil angekommen und waren zufrieden mit dem Renntag und den Plazierungen:

- 77. Gesamt, 4. Klasse 13 - R.Fischer/Lenz, VW-Polo
- 66. Gesamt, 11. Klasse 4 - E.Furtmayr/M.Anspann, BMW M3
- 65. Gesamt, 5. Klasse 9 - D.Steinlein/Roedig, Civic VTi
- 30. Gesamt, 6. Klasse 4 - F.Brenauer/M.Anspann, BMW M3
- 23. Gesamt, 5. Klasse 18 - J.Hummelt/K.Distler, Carrera

Am 28.8.93 folgte der 7. Lauf, diesmal als 6-Stunden-Rennen, die ACM'ler wieder alle dabei und gut angekommen. - Die Ergebnisse folgen.

Gruß  
Juliane Hummelt

...der  
Augen  
willen

# PINI

## Brillen und Kontaktlinsen

...und alles  
für den Foto-  
u. Video-Freund

am Stachus

Sendlinger-Tor-Platz

St.-Bonifatius-Straße 16

Max-Weber-Platz 10

Sammelruf 55 22 67-0

## Der Golf Variant

Erster VW-Kombi  
in kompakter Klasse



autohaus  
**FEICHT**

Autohaus Feicht GmbH  
Münchner Straße 39  
85540 Haar-München  
Telefon (089) 45 30 37-0  
Telefax (089) 45 30 37 55

## **Rund um den Tegernsee**

### **4. Oldtimerfahrt des Motor-Sport-Club Tegernsee**

#### **am 15.8.1993**

(berichtet von Otto Schiemann)

Bayern, wie schön sind Deine Lande! Bei wolkenlosem Himmel, strahlendem Sonnenschein und mit viel Luft um unser Cabrio war bereits die Anfahrt zum Autohaus Tegernsee als Treffpunkt ein Erlebnis.

Auch einige ganz 'alte' Fahrzeuge in Klasse 1 (bis Bj. 1945), wie ein Buick 1924 und 1931, ein Ford 1929 und ein Lagonder Open-Tourer 1933, gaben sich die Ehre. Aber auch Simon Leinfelder mit seinem VW-Käfer 1963 war mit seinen 82 Jahren am Start. Wir Jüngeren müssen da etwas bescheidener sein und durften in der Klasse 3, Jahrgang ab 1961, mitfahren. Das Ehepaar Kerscher mit einem Alfa Romeo Spider Duetto, Bj. 1968, sowie Alex Mayer in der Klasse 4, auf seinem Motorrad BMW R 12, Bj. 1936.

Bei einer vorgesehenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h war Zeit genug. Rund um den Tegernsee, mit einer Durchgangskontrolle in Bad Wiessee wurde danach die erste Gleichmäßigkeitsprüfung auf den Wallberg in Angriff genommen. Starten am Berg und rauf die Kurven, mit laufender Kontrolle, wieviele Kilometer gefahren und zu welcher Zeit. Sechs Minuten durften wir hierfür verwenden. Wir waren viel zu schnell, denn plötzlich und unerwartet die Vorzeichen der Zeitkontrolle in 200 Metern. Zwei Minuten zu früh und schon die Einfahrt zur Zeitkontrolle. Da hilft es nur, den Wagen langsam, langsam, langsam immer rollen lassen, nur nicht stehenbleiben und die Zeit abzählen, so daß wir doch zum richtigen Zeitpunkt, zumindest fast, die Zeitkontrolle passieren konnten. Oben am Wallberg trafen wir uns alle wieder. Wie ging's? Dies und Jenes. Das zu Schnellsein hat aber auch andere mitgezogen, denn Alex Mayer meinte: "Ich bin mit meiner Maschine so um die Kurven gewetzt, daß ich die Fußständer abgefahren habe und mußte dann 5 Minuten warten bis zur Zeitkontrolle."

Die zweite Gleichmäßigkeitsfahrt war am Sylvenstein. Mit 15 km/h entlang dem Stausee nach Vorderriß. In der Zwischenzeit war es Mittag und sehr heiß geworden, so daß die Isar als sauberer, klarer Fluß zum Baden eingeladen hat. Zurück ging es über die Mautstraße am Walchensee durch die Jachenau. Die Bilderbuch-Landschaft verführte nicht mehr zum zügigen Fahren und Rasen, sondern lud zum sanften Gleiten und Genießen ein. Da sich das Feld in der Zwischenzeit aufgelöst hatte, traf man immer wieder einen bekannten Oldie oder Youngtimer bei einer kurzen Rast. Ab 15.30 Uhr durften wir in den Marktplatz in Bad Tölz einfahren und unsere Schmuckstücke den anwesenden Kurgästen präsentieren.

Sachkundige Kommentare:

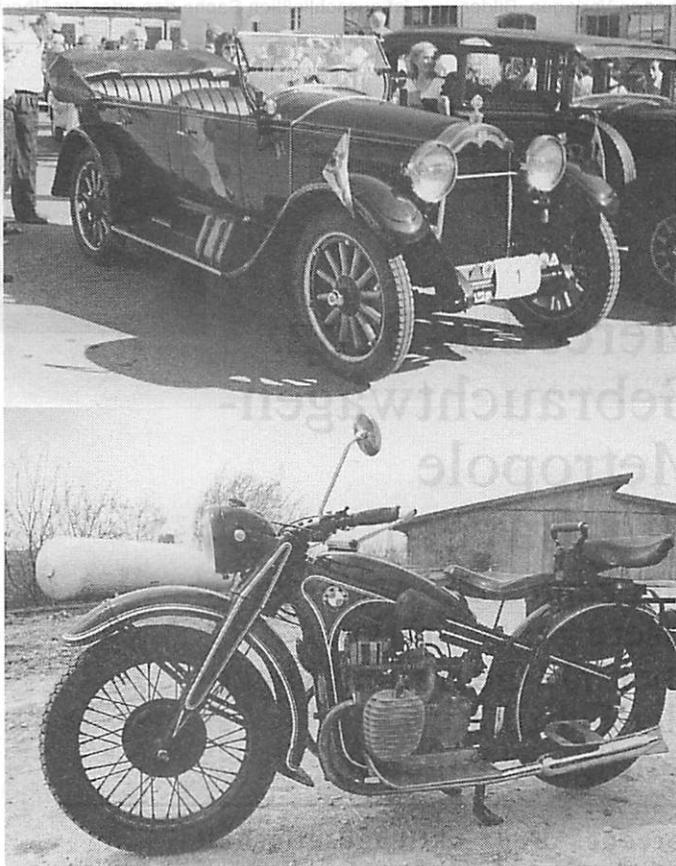
- "Mit dieser Ford-Badewanne ist Herr F. immer zu uns gekommen."
- "Nein, in den Henkel-Kabinenroller bin ich nie eingestiegen, das war mir viel zu gefährlich."

Bei unserer BMW-Isetta konnte man richtig bequem aussteigen, das ganze Vordere war eine Tür."

So wurde begutachtet, diskutiert und manche Erinnerung aus der Vergangenheit wach.

In der Zwischenzeit wurden die Zeiten der Gleichmäßigkeitsprüfungen von den tüchtigen Funktionären des MSC gleich ausgewertet, so daß die glücklichen Gewinner ihre Pokale und Ehrungen am Abend gleich mitnehmen konnten, wobei ein glückstrahlender Alex Mayer den ersten Preis für die Klasse 4 auf seiner BMW R 12 in Empfang nehmen konnte.

Für alle, so auch für uns, gab es eine sehr schöne Erinnerungsplakette, die uns auch nach Jahren noch an diese schöne Ausfahrt erinnern wird.



Buick Master Six von 1924  
und BMW R 12 von 1936

**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, 81371 München, Tel. 77 51 01, ist jeden Mittwoch von **16.00-19.00 Uhr** besetzt. **Konten:** Postgiroamt München 31131-808 (BLZ 70010080), Bayerische Vereinsbank München 7041837 (BLZ 70020270). **Mitgliedsbeitrag:** DM 70,- pro Jahr. **Präsident:** Ferdinand Bauer, Hölderlinstraße 11, 81369 München, Tel. 711866. **Redaktion und Anzeigenverwaltung:** Uli Wagner, Inninger Straße 5, 81379 München, Tel. 71 33 66 und Thomas Ostermeier, Kistlerhofstraße 161, 81379 München, Tel. 7 84 95 48. **Anzeigenpreis** z. Z. DM 40,- pro 1/5 Seite DIN A5 zuzüglich Mehrwertsteuer. **Clubabend:** Jeden Mittwoch 20 Uhr im Clubraum des Löwenbräukellers, Nymphenburger Straße 2, 80335 München, Tel. 52 60 21. **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.



**Mercedes-Benz.  
Gebrauchtwagen-  
Metropole  
Süd-Bayern**  
Hier zeigt sich  
unsere ganze Stärke.  
Über 600 Gebrauchtwagen  
aller Fabrikate  
ständig im Angebot.

**Mercedes-Benz Aktiengesellschaft**  
Niederlassung München - Arnulfstraße 61 - 71  
Helmholtzstraße 10 · Tel. 089 / 12 06 12 93-12 97  
Ingolstädter Straße 28 · Tel. 089 / 12 06 24 70-24 72  
Otto-Hahn-Ring 20 · Tel. 089 / 12 06 34 40