

ACM-ECHO

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

59. Jahrgang

Nr. 4

Juli/Aug. 1997



Radlwandern mit Ferdinand Littich

*Ein kurzer Stop
und schon ist
auch der letzte
Teil der kilo-
meterlangen
Schlange,
wieder beim
Hauptfeld
angelangt*

TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

Fortschritt, Sicherheit, Perfektion



Industrielle Fertigung mit handwerklicher Liebe zum Detail ist für uns oberste Maxime.

Fordern Sie uns:

- bei der Ausrüstung von Verwaltungs- und Hotelkomplexen mit hochwertigen Anlagen in Antriebsausstattung und Steuerungstechnologie,
- bei der Ausrüstung von Krankenhäusern mit zuverlässigen Bettenaufzügen,
- bei der Ausrüstung von Produktionsobjekten mit robusten Industriaufzügen,
- bei der Ausrüstung von Wohnprojekten mit soliden, wirtschaftlichen Normaufzügen.

Neben dem Hauptbetrieb in Garching-Hochbrück bei München unterhalten wir in vielen Städten Deutschlands Serviceniederlassungen, die für ein reibungsloses Funktionieren Ihrer Anlagen sorgen, so z. B. in Nürnberg, Stuttgart, Frankfurt, Berlin, Leipzig, Dresden...

VESTNER AUFZÜGE

...mit Sicherheit Qualität

Gutenbergstraße 3a Telefon: (0 89) 32 00 98 - 0
85748 Garching Telefax: (0 89) 32 00 98 - 56

Liste der runden Geburtstage:

22. Juli Hans-Heinz Dilthey, Egmatinger Str. 13d,
85653 Aying, 50 Jahre
25. Juli Georg Feldmeier, Königsteinstr. 6,
80807 München, 60 Jahre
17. August Harald Ettlich, Ederweg 1,
63456 Hanau, 60 Jahre
17. August Helmut Reichel, Ernst von Beling Str. 22b,
80997 München, 50 Jahre
26. August Hans Schlund, Konrad-Peutinger-Str. 5,
81373 München, 50 Jahre

Der ACM wünscht den Jubilaren alles Gute, Gesundheit und viel Erfolg für die nächsten Jahrzehnte.

Termine 1997:

- 12.-14. Sept. Clubausfahrt mit Schorsch Nerbl
(siehe letztes ECHO, Infotelefon: 08102/3351)
17. Sept. Voraussichtl. Redaktionsschluß nächstes ECHO
11. Oktober Dolomitenrallye mit Helmut Dähne / Louis Schneider
19. Oktober Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring
- Ende Nov. ACM Jahresschlußfeier
5. Dezember ACM-Nikolausfeier
-

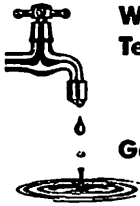
Liebe ACMler,

dieses ECHO ist mal wieder 32 Seiten stark, leider wieder mit wenig Berichten unserer aktiven Sportfahrer. Es wäre doch schön, wenn wir auch mal von den Motorradlern was lesen könnten. Also, schreibt's was! Oder - als Notlösung - ruft's mich an, daß mir uns mal z'sammhocken und miteinander auf die Saison zurückblicken können.

Erinnert Ihr Euch noch? Da war'n doch vor vielen Monden ein paar fleißige Schreiber. Es würd' mich freun, mal wieder was bringen zu können.

Euer Th.O.

**Sanitäre Anlagen
Gasheizungen
Altbausanierung
Reparaturen**



Wagerstr. 7 • 85635 Höhenkirchen
Tel. 0 81 02 / 33 51 • Fax 7 13 74

Georg Nerbl

Gas- und Wasserinstallateurmeister



**KORON
PARFÜMERIE**

direkt am Dom

Wintern. Kosmetik WBademoden
Wüber 350 Düfte WKosmetikkabinen
WGeschenkboutique WSchminkkurse

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. 161372

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

Es waren zwei Kameraden....

Leider müssen wir uns immer wieder von Clubkameraden für immer verabschieden. Auch wenn man dies nach dem Volksmund als den Lauf des Lebens bezeichnet, trifft es einen doch bei jeder Meldung erneut.

So war es auch vor nicht allzulanger Zeit. Konrad Wilhelm und Hermann Schütz haben uns verlassen, zwei Clubfreunde, an die wir uns je nach Generation erinnern werden.

Konrad Wilhelm war einer der „alten Garde“. Vielen heute nicht mehr bekannt, aber bei den Älteren bestimmt nicht vergessen. Seit Juli 1940 gehörte er dem ACM an und war in den Nachkriegsjahren eine der Stützen des Clubs und unseres Sports. Als vielseitiger Handwerker und vor allem Elektriker sorgte er am Kesselberg wie auch vielfach bei der „Fahrt durch Bayerns Berge“ für die nötige akustische Verbindung, indem er kilometerweit seine Kabel verlegte und seine Lautsprecher anschloß, damit die Kommunikation unter den Funktionären klappte. Er war auch sonst immer da, wenn man ihn im ACM brauchte, weshalb er seit dem Neujahrstag des Jahres 1981 auch als Ehrenmitglied geführt wurde. Dies hinderte ihn aber nicht, den Clubbeitrag trotzdem bis zu diesem Jahr zu überweisen.

Auch wenn wir ihn seit vielen Jahren nicht mehr im Club gesehen haben, so war er im Herzen doch ein echter ACM'ler, den die, die ihn gekannt haben, nicht so schnell vergessen werden.

Der zweite Clubfreund, der uns fehlen wird, ist Hermann Schütz. Beigetreten in dem Jahr, als Konrad Ehrenmitglied wurde, gehörte er zu den Stillen im Lande. Fast nie ohne seinen Lehrzeitspezi Ferdinand Littich kam er zu den meisten Clubabenden.

Rief der Salzburgring, war er viele Jahre Teilnehmer, bei der Radl-Rallye und Nikolausfeier unaufgefordert und ohne, daß man ihn je bitten mußte, bescheidener Helfer. Nie auffällig, aber immer da, wenn er gebraucht wurde.

Eben ein echter Kamerad, der gerne half, damit andere eine schöne Veranstaltung genießen konnten. Er gehörte zu der Spezies, die so wichtig ist für einen Club, aber leider immer seltener wird.

Auch wenn man ihn aufgrund seiner Bescheidenheit leicht übersehen konnte, vergessen kann man ihn nicht.

Servus Freunde!

Ferdinand Bauer

Achtung Aktive !

Der ehemalige STT-Meister Neumeister verkauft seinen Renntransporter. Ich habe dies über einen Geschäftspartner erfahren und ihn gebeten, mir Einzelheiten bekanntzugeben, weil ich der Meinung bin, daß dies ein interessanter Wagen sein kann. Es handelt sich um :

Mercedes Benz 914 D, Erstzulassung 8/91 (3. Hand),
Maschine 6 l Hubraum mit 139 PS.

Ausgestattet ist der Transporter mit ASR, ABS, Stabi Hinterachse, Rückspiegel beheizt, Tachograph, 200 l - Tank, Nebelscheinwerfer, Parabelfedern hinten, Luftfederung, Fahrersitz dto. und Radio.

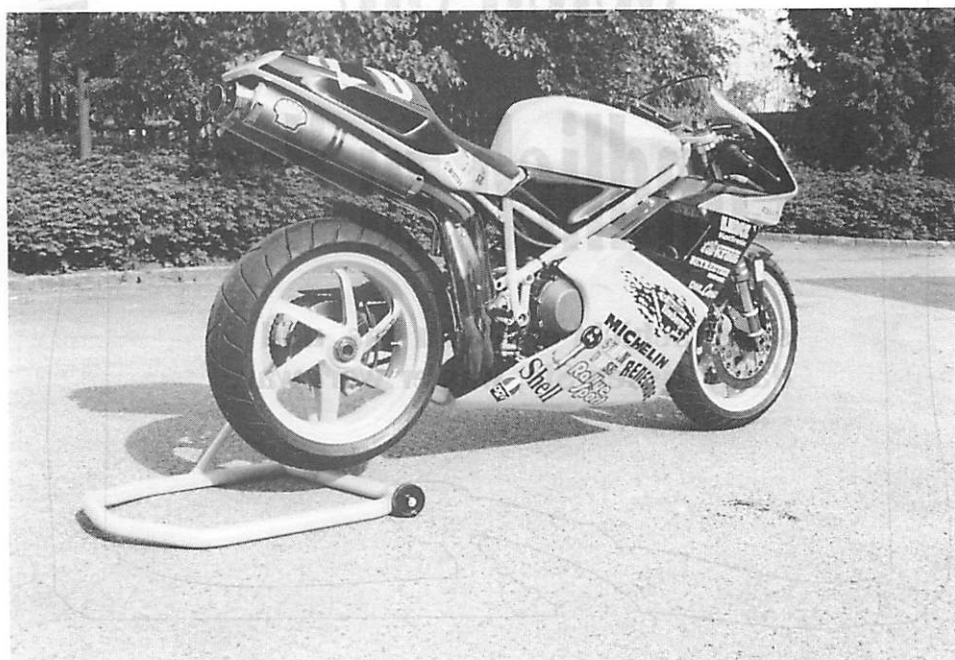
Der Alu-Kofferaufbau hat eine Länge von 6200 mm, eine Breite von 2430 mm sowie eine Innenhöhe von 2150 mm. Die Beladung ist mittels einer Ladebordwand mit Plattform 2470 und 1000 kg Tragkraft möglich. Außerdem ist der Wagen noch mit einem Riethof Top-Spoiler versehen.

Der ehemalige Listenpreis von DM 143.025,54 hat sich im Laufe der Jahre auf eine Preisvorstellung von DM 30.000,-- reduziert. Sollten Sie interessiert sein, rufen Sie mich an, ich vermittele gerne (selbstverständlich provisionsfrei!) die Adresse.

Ferdinand Bauer

-- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport--

Nicht vergessen möchte ich diesmal einen unserer Motorradler: Julius Ilmberger jun. Vier solcher wunderschönen Ducatis betreut er heuer, wobei er zwei selber fährt (ohne Ersatzmotorrad geht's nicht mehr) und die anderen vermietet hat. Über seine Erfolge und die seines Vaters könnt Ihr im nächsten Echo lesen - hier schon mal ein Foto:



AUTO MÜNCH GMBH
Tübinger Straße 11
80688 München
Telefon 089 / 57 30 08

• Wir führen
Aral Super Tronic Öle

- Neuwagenverkauf
- Gebrauchtwagen
- Service, Reparaturen
(auch für Porsche)
- Autoversicherung
- (PKW und Camper)
- Unfallversicherung



druckerei haberl

Wenn Sie einen guten Drucker haben,

**seien Sie
freundlich zu ihm,**

**sonst schickt er Sie zu uns, und
dann wissen Sie, was er wert war.**

**AUTO
MÜNCH
IN MÜNCHEN**

V-A-G

(Audi)



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

AUTO MÜNCH GMBH

**Tübinger Straße 11
80686 München
Telefon 089 / 57 30 06**

*»Wir führen
Aral Super Tronic Öle.«*

Alex MOULTON Bicycle
Alan, Cinelli, Colnago,
Gios, Gianni Motta,
Koga-Miyata,
Basso, Panasonic,
Dancelli



Inh. F. Littich
Lerchenfeldstraße 11
80538 München
Am Englischen Garten
Telefon 089 / 22 41 13
Telefax 089 / 22 56 26

Radsport · Bekleidung · Zubehör · Eigene Werkstätte

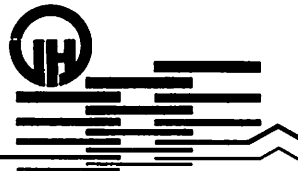
Espressoworld 

Kaffee-Kultur vom Feinsten!

- *Espressomaschinen*
- *Kaffeemaschinen*
- *Accessoires*
- *erlesene Espressoröstungen*
- *Designzubehör*
- *Vorführung, Beratung, Verkauf*

ESPRESSO-KAFFEEMASCHINEN ZENTRALE MÜNCHEN · INH. RUDOLF SEITZ
DACHAUER STR. 15 · NÄHE HAUPTBAHNHOF · 80335 MÜNCHEN · TEL./FAX 089/55 84 02
Geschäftszeiten: Montag-Freitag 9.30-18.00 Uhr · Samstag 9.30-14.00 Uhr

HAUSVERWALTUNG



JULIANE HUMMELT
KESTERMANNSTRASSE 2
D-82031 GRÜNWALD

TEL.: 089/6 49 25 43
FAX: 089/6 49 37 51

SÜDGRIMA

MARMOR -
FLIESEN -
GROSSHANDEL

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

MACHEN SIE SICH EIN NEUES BILD VOM 3er.



JETZT FÜR 3,9%*

So leicht war der Einstieg in die BMW 3er Reihe noch nie. Für attraktive 3,9 %* effektiver Jahreszins können Sie jetzt Ihren 3er mit all seinen Neuheiten selbst erleben:

- Der neue 97er Look (z. B. stärker ausgeformte „Niere“ mit breitem Chromrand, neue Radvollblenden im neuen Design u.v.m.**)
- Sonderausstattungs-Pakete für jeden Fahrertyp zu einem außergewöhnlich attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis
- Die Automatische Stabilitäts Control + Traktion (ASC+T) serienmäßig in jedem 6-Zylinder Modell***

* Bei einer Anzahlung von 25 % und einer Laufzeit bis zu 24 Monaten.
Ein Angebot der BMW Bank.

** Variiert nach Fahrzeug und Serienausstattung.

*** Außer 325 tdA/tdsA und M3.

Jetzt bei uns.

AUTO HUSER GMBH

BMW Vertragshändler
Telefon 74 14 42-0
Fürstenrieder Str. 210-216
81377 München



Freccia Rosso

Aufgefallen ist er mir am Heck eines Wagens in München, und das nicht nur einmal, in einschlägigen Magazinen gehört das Markenzeichen selbstverständlich ins Layout und beim Golfturnier in Bad Neuenahr habe ich den Roten Pfeil an der Jacke eines Mitbewerbers gesichtet. Ein Wegweiser der zum bekannten Markensymbol für eine Veranstaltung geworden ist, die Ihres gleichen sucht - die Mille Miglia.

Schon im März beginnen Oldtimer Fachzeitschriften mit Vorberichten, und die Interessenten fiebern wohl schon mit dem Fall der Zielflagge auf die nächste Ausgabe dieser begehrtesten Oldtimer Veranstaltung.

Schon seit Jahren interessiert auch mich dieses Spektakel, so daß ich bei unserem erfahrenen Mille Miglia Kenner Huber Hans anklopfte, ob er mich als Passagier bei seinem diesjährigen Besuch mitnehmen würde. Immerhin hat er die letzten beiden originalen Rennen life erlebt, und auch in den vergangenen Jahren die Mille Miglia Storica, wie sich der Wettbewerb heute nennt, schon mehrfach erlebt.

Mit diesem erfahrenen "Italiener" als Fahrer ging's am 30. April bei strömendem Regen nach Salo. Schon am Brenner empfing uns die Sonne und spätestens beim Mittagessen am Gardasee bereute ich, daß mein Lotus Seven unbenutzt zu Hause steht - aber man kann ja nicht alles haben!

Die Mille Miglia beginnt am Morgen des 1. Mai mit der Abnahme am Hauptplatz von Brescia, aber vorher haben Kenner der 1000 Meilen so Ihre Plätze wo man die Vorbereitung der einzelnen Teams intimer erleben kann. So besuchten wir die große Mercedes Vertretung in Brescia und wurden mit den Schätzen aus dem Werksmuseum belohnt. Die Krönung war natürlich der Mercedes 300 SRL, der in diesem Jahr von John Surtees, dem mehrfachen Motorrad- und einmaligen Formel 1-Weltmeister, gefahren wurde. Aber auch die anderen Fahrzeuge, die das blitzsaubere Firmengelände umlagerten, haben für die Stuttgarter schon Renngeschichte geschrieben. Zwei Mercedes 720 SSK, einer davon für Jochen Mass und eine Vielzahl von 300 SL in allen Varianten bereiteten sich für die Abnahme in Brescia vor.

Gerade einer Veranstaltung, der ein so einmaliger Nimbus vorausgeht, schürt auch bei einem Neuling wie mir große Erwartungen. Man hat schon viele Stories gehört und ist sich nicht sicher, ob man denen allen Glauben schenken darf. Als wir nun bei der Abnahme angekommen sind, bestätigte sich schon die erste Vorinformation. Ein schier unüberwindlicher Besucherstrom belagert die Altstadt und versteckt die fragilen Fahrzeuge in der Masse Mensch. Zuerst dachte ich mir "das kann ja heiter werden", aber mein erfahrener Guide lotste die Aufmerksamkeit schnell in die Nebenstraßen über welche die Fahrzeuge zum Hauptplatz anstehen, und hier kann man die edlen Oldtimer in relativer Ruhe bewundern. Dabei entsteht auch ein erster Eindruck was die Veranstaltung ausmacht - das wirklich einmalige Wagenmaterial. Hier erlebt man ehemalige Renn- und Sportwagen life, welche man sonst nur aus Büchern kennt. Rund 300 Ausgewählte haben es im wahrsten Sinne des Wortes geschafft hier für die Abnahme anstehen zu dürfen. Über 700 Anmeldungen gingen beim Veranstalter ein, die bereit waren ein Nenngeld von ca. 15.000.- DM (nicht Lire) in die Taschen des Clubs zu stecken.

An dieser Stelle möchte ich die Aufstellungen aus dem heurigen Programm einfügen, um aufzuzeigen wie international das Starterfeld ist, und welche Marken an der 70. Ausgabe der MM teilnehmen.

Fahrzeugliste

Abarth 2	BMW 12	Hwm 1	Mercedes 43	Squire 1
AC 1	Bugatti 11	Hwm Jaguar 1	MG 2	SS 3
Albanesi 1	Cisitalia 9	Institec 1	Morett 1	Stanga 1
Alfa Romeo 48	Conrero Alfa 1	Invicta 5	OM 2	Stanguellini 3
Allard 1	Cunningham 1	Iso 1	Osca 9	Talbot 1
Alvis 1	Ermini 2	Jaguar 6	Panhard 1	Talbot Maserati 1
Amilcar 1	Ferrari 42	Jowett 1	Parson Maserati 1	Triumph 2
Aston Martin 14	Fiat 22	Kieft 1	rati 1	Veritas 2
Austin Healey 3	Frazer Nash 3	Lagonda 5	Porsche 12	
Auto Avio 1	Giaur Tataschi	Lancia 18	Renault 2	
Bandini 1	Gilco 1	Lotus 3	Riley 3	
Bentley 12	Healy 2	Maserati 19	Siata 5	

Starter nach Ländern (21 Nationen It. Programm)

Argentina 10	Inghilterra (GB) 29	Olanda 6	Svezia 1
Austria 3	Grecia 1	Peru 1	Svizzera 18
Belgio 2	Honk Kong 2	Princ. Monaco 3	U.S.A. 38
Francia 1	Irlanda 1	San Domingo 1	
Germania 79	Italia 138	Singapore 1	
Giappone (J) 13	Messico 1	Spangna 1	

Was macht nun die Faszination für den Betrachter aus? Da ist sicherlich das schon angesprochene Wagenmaterial, die Begeisterung bei der Bevölkerung und das unvergleichliche Ambiente Italiens. Der Kontrast zwischen mittelalterlichen Orten und den ungewöhnlichen Rennmaschinen die durch elegante Karosserien zu gefallen wissen; das Ausleben eines Vergnügens wie es bei uns nicht möglich wäre, wenn der Pulk von 300 röhrenden und brüllenden Klassikern mit voller Brause die Strecke unter die Räder nimmt, lange 1600 km im Alltagsverkehr von Brescia dem Startort über Ferrara, Ravenna Rep. S. Marino, Gubbio, Assisi, Rom als Wendepunkt Radicofani, Siena, Firenze, Futa und Raticosa Pass, Bologna, Parma und dann wieder Brescia als Ziel, um nur einige Eckpunkte aufzuzeigen. Es ist die Dynamik und das für uns unmöglich scheinende was die Faszination der Mille Miglia ausmacht.

Auf der Adriatico, einer vielbefahrenen Landstraße, ergibt sich folgendes Bild für die zahlreichen Zuschauer; im Alltagsverkehr mit unzähligen LKW's, Autos, Motorrädern und Radfahrern zwingt sich der Rallye-Tross eine eigene "Fahrbahn" in der Mitte der Straße eröffnend durch halb Italien. Der Rallye-Tross bestehend aus den Teilnehmern, den Begleitfahrzeugen, verhinderten Teilnehmern (das sind jene, die die Strecke in Ihren privaten PKW's und Sportwagen während der Rallye mitfahren) immer wieder

Polizeiautos und Motorräder, die den Tross mit hohem Tempo vorantreiben. Kann man sich das bei uns vorstellen? Ein ehemaliges Mitglied des Bayer. Landtages, den ich als Besucher traf, hat mir hinterher bei mir im Geschäft gesagt "... lauter Wahnsinnige, so was gibt's doch gar nicht!" Oder am Futa Pass. In S. Lucia, einer Stelle des alten Mugello Rennens, hat der Hans einen tollen Platz an der Bergstrecke für uns ausgesucht. Während die Teilnehmer die Strecke über Rom zu bewältigen hatten, haben wir uns einen Tag zuvor schon hier in den Bergen eingenistet. Außer dem gewöhnlichen Verkehr und ein paar Rennradfahrern hält sich hier eigentlich keiner auf, aber in den zwei bis drei Stunden, in denen sich der Rallye Tross durch die Berge plagt, ist hier der Teufel los. Auf der Bergstrecke das gleiche Bild wie auf der Adriatico. Um das Spektakel hautnah erleben zu können, beziehen die Zuschauer schon um 10 Uhr früh die Plätze um gut gerüstet zu sein, wenn dann so gegen 14.30 die Welle anrollt.

Sollte der geneigte Leser sich ebenfalls vom Bazillus Mille Miglia angezogen fühlen, ist eine ausführliche Information zu Hause über Oldtimer Magazine wie Motor Klassik unumgänglich, denn außer dem Freccia Kosso, der an Kreuzungspunkten auf der Strecke den Teilnehmern den Weg weist, ist die Information eher dürftig. Das Programm enthält zwar einen Zeitplan, der ist aber nur zur allgemeinen Information und zur Streckenführung. Es sind gute Landkarten als Ergänzung unumgänglich. Hier könnte sich der Veranstalter beim ADAC Gau Südbayern und deren Zuschauerbetreuung während der Bavaria Historik eine Scheibe runterschneiden. Aber dies hat man vermutlich nicht nötig!

Will man die Mille Miglia als Zuschauer erleben, und dabei mehr als nur die Abnahme und den Start sehen, bedarf es eines überlegten "Schlachtplans", denn die Weitläufigkeit der Strecke erfordert von einem selbst eine flotte Fahrt durch Mittelitalien. Nehmen Sie sich in keinem Fall zu viel vor, sondern genießen Sie in kleinen Orten in der Toscana Speis und Trank und den unerwartet guten Service in diesen unscheinbaren Gasthöfen.

Selbstverständlich ranken sich um diese legendäre Veranstaltung von Anbeginn die besten Geschichten. Faszinierende Berichte über die Rennen geben einen Eindruck, was die Fahrer geleistet haben, die als Straßenrennen die Mille Miglia bestritten, so auch einige ACMLer, denen diese Ehre schon zu Teil wurde, aber dafür gibt es Bücher die überaus lesenswert sind. Um einen historischen Background zu schaffen, möchte ich einige Auszüge aus dem Aufsatz von Piere Casucci - veröffentlicht im Auto-Jahr Nr. 14 (1966-67) - anfügen.

Es ist jetzt zehn Jahre her, daß es ruhig wurde in Bescia, jener Stadt, die als die Heimat der Mille Miglia, dem bedeutendsten Straßenrennen Italiens gilt. Alle Anstrengungen, dieses Rennen wieder ins Leben zu rufen, sind fehlgeschlagen. Das mag nicht überraschen, wenn wir den Straßenverkehr von heute mit dem des Jahres 1927 vergleichen.... Die erste Mille Miglia wurde am 26. und 27. März 1927 ausgetragen und lief über eine Strecke von 1610 km Das Reglement verlangte Mindestdurchschnitte, die sogar für 1927 recht bescheiden aussahen: 20 km/h für die 11er und 48 km/h für die 8 Liter Wa-

gen. Allerdings hatten die Wagen streng der Serie zu entsprechen.... Das Nenngeld für das Rennen betrug eine Lira. Darin eingeschlossen war eine Haftpflichtversicherung. Die Geldpreise erreichten die Summe von 132.000 Lire. 50.000 für den Sieger.....

oder eine Bildunterschrift

Der legendäre Tazio Nuvolari im Jahre 1948 als er die Handschuhe für seine letzte Mille Miglia anzog. Die Feldflasche ist mit Whisky gefüllt!

oder

Man muß schon Philosoph sein, um mit einem Citroen 2 CV an einem Tausend Meilen-Rennen anzutreten!

Also, Sie sehen es ist schon wert, sich mal an einem verregneten Sonntag ein altes Buch zu schnappen und über bekannte Rennen nachzulesen (wie hier über die MM) wie es früher war. Damit steigt der Gusto für die heutigen Veranstaltungen, und man sieht diese aus einer ganz anderen Sicht.

Auch uns hatte der rote Pfeil angezogen, und durch ein schönes, interessantes Wochenende geführt.

Nun grübeln Sie mal nach - vielleicht fallen Ihnen die ACMler wieder ein, die die echte Mille Miglia schon gefahren sind !

Helmut R.G. Diehl

ACM-Radlwandern am 29. Juni 1997

Am Sonntag, 29. Juni 97 trafen sich Clubmitglieder, Frunde sowie Gäste zur traditionellen Radlwanderung des Automobilclubs München.

Vorbereitet und ausgerichtet hat die Veranstaltung zum 6. Mal in Folge Ferdinand Littich mit Familie. Er knüpfte damit an die Tradition der achtziger Jahre an. Damals führte die ACM-Radltour Jupp Rettschlag mit Familie mehrere Male erfolgreich aus. Start und Ziel waren diesmal der P+R S-Bahnparkplatz in Haar, Treffpunkt 9.00 Uhr. Immer mehr Radlbegeisterte trafen teils mit der S-Bahn, mit dem Auto (Räder auf dem Auto oder Anhänger) ein, die Haarer und Truderinger natürlich schon mit dem Radl. Nachdem etwa wieder 40 beisammen waren, ging es gegen 9.30 Uhr los in Richtung Vaterstetten und weiter zum Ebersberger Forst - alles auf kleinen Straßen ohne Verkehr und auf Sand- und Waldwegen. Wir waren also weitgehend unter uns. Nach etwa 15 km und einer Stunde Fahrzeit war am Waldrand von der Familie Littich Brotzeit angerichtet. Es gab für alle Teilnehmer genügend Grillwürste, Brezen, Semmeln, an „Obatzten“, Bier und Limonade. Es hat allen sehr gut geschmeckt. Beim Grillen und bei der Ausgabe halfen die Damen Doris Littich, Charly Werner, Ulrike Feicht und Ire-

ne Gafus. Daß diese ausgezeichnete und überreiche Brotzeit wieder gratis war, verdanken wir, wie im vorigen Jahr, dem Ferdinand und einigen Spendern. Diesen und den vier fleißigen Damen unseren herzlichen Dank! Mit Wehmut dachte mancher auch an unseren im Juni plötzlich verstorbenen Clubkameraden und Freund Hermann Schütz, der all die Jahre dem Ferdinand beim Auf- und Abbau des Grillplatzes fest geholfen hat.

Nach gut einer Stunde mußten die Zecher zum Aufbruch und Weiterradeln gemahnt werden. Nächster Treff- und Wendepunkt war das Forsthaus St. Hubertus, die Waldküche im Ebersberger Forst. Dort saßen wir im schönen Biergarten. Aber wegen der schon reichlich genossenen, sehr guten Brotzeit, war die Nachfrage nach Mittagessen nicht besonders groß. Doch die Radlermaß oder der Kaffee schmeckten.

Um 14⁰⁰ begannen wir dann die Rückfahrt nach Haar. Dort gab es auch nochmals eine Kaffeepause mit vielen Gesprächen über diese schöne gemeinsame Radlfahrt bei gutem, warmen Wetter - im Sommer 1997 eine Seltenheit!

Gegen 16.45 waren wir dann zurück am Parkplatz, nach etwa 44 gefahrenen Kilometern. Erst als wir daheim waren, fing es so um 18.00 Uhr zu regnen an.

Zu erwähnen ist noch, daß unser Thomas Ostermeier mit dem Radl oft hin und her flitzte, um gute Schnappschüsse von uns auf der Strecke zu machen.

Dem Ferdinand mit all seinen Helfern herzlichen Dank für den gelungenen Tag, der uns viel Freude bereitete. Bis zum nächsten Jahr!

Johann N. Koch



--- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport--- Motorsport---

Es gab schon wieder etliche Veranstaltungen, bei denen ACMler erfolgreich mitmischen. Leider sind unsere Sportler sehr zurückhaltend mit dem Schreiben von Berichten, so daß ich hier nur einen Teil zusammenfasse:

Unser aktivstes Team mit Alfred Hilger und Dieter Steinlein war im Langstreckenpokal und der Euro-Serie unterwegs. So kämpften Sie z.B. beim 4. Lauf zum Veedol-Langstreckenpokal auf der Nordschleife um den Klassensieg in der Gruppe N über 2500ccm. Leider mußten sie am Ende der Materialschlacht hinter dem M3 von Scheid/Reck zurückstecken. Alfred Hilger stellte das Auto fast ohne Bremsen und mit einem Platten vorne rechts in den Park Ferme. Die andern Läufe zum VLN endeten jeweils ebenfalls mit dem zweiten Platz in der Klasse. Bei der Euro-Serie fuhren sie im Frühjahr in Italien nach Reifenproblemen in beiden Läufen einen 3. Platz in der Klasse und einen 6. Platz in der Gesamtwertung heraus. In Brands Hatch/England wurde das Rennen durch das Pace-Car aufgemischt, das sich vor den Viertplatzierten setzte. D.h., die drei Führenden hatten nach der Pace-Car-Phase fast eine Runde Vorsprung. Martin Wagenstetter, auf der Geraden schneller als Dieter Steinlein, versuchte schon eine zeitlang an unserem Clubkameraden vorbeizufahren. Dabei verbremste er sich und fuhr dem Dieter ins Heck, wobei beide Fahrzeuge abgeflogen sind. Leider verletzte sich dabei Martin Wagenstetter und mußte ins Krankenhaus. Das Rennen wurde sofort abgebrochen. Da die Runde vor dem Abbruch zählt wurde das Team Hilger/Steinlein noch Klassensieger und dritter in der Gesamtwertung. Am 7./8.6. stand dann das 24h-Rennen auf dem Nürburgring im Kalender. Das Team H&S Motorsport wollte eigentlich zwei BMW M3 einsetzen. Mehr als eine Woche lang arbeiteten Alfred Hilger und Dieter Steinlein fast rund um die Uhr, um den Aufbau beider Fahrzeuge voranzutreiben. Dieter Steinlein brachte den Gruppe N M3 zur Rennstrecke während Alfred Hilger noch am Gruppe A-Boliden schraubte. Leider schaffte er es nicht mehr, dieses Fahrzeug rechtzeitig fertigzustellen. So starteten unsere Clubkameraden zusammen mit Harald Hennes und dem Australier Ross Palma mit nur einem Fahrzeug. Noch in der Hoffnung, daß der Gruppe A fertig wird, fuhr Dieter Steinlein die Pole-Position seiner Klasse mit sagenhaften 10.01 - und das mit einem Gruppe N-Auto in der Gruppe A (weil wie im letzten Jahr beim 24h-Rennen das FIA-Reglement gilt, hätten sie den Innenraum ihres Autos sonst einräumen müssen). Während des Rennens fuhren sie mit 10.03 die schnellste Zeit ihrer Klasse, bis Dieter Steinlein das Auto in der 7. Stunde kurz vor der Boxeneinfahrt in die Leitplanken legte. Unser Clubkamerad erlitt dabei u.a. eine Gehirnerschütterung und diverse Prellungen und wurde vom Rennarzt zur Sicherheit in eine Klinik in Bonn eingewiesen, die er aber bereits nach einigen Stunden in Richtung Rennstrecke wieder verlassen hat.



Erwähnen möchte ich auch den Erfolg eines Clubfreundes: Thomas Emmerling, der übrigens die gesamte Verpflegung unserer Box organisierte (übrigens hervorragend!),

setzte einen Opel Astra Gruppe A ein. Das Team Emmerling kam trotz zahlreicher Probleme am 86. Gesamtplatz und mit dem 23. Platz in der Klasse ins Ziel.

Erfolgreicher verlief das 24h-Rennen bei einem anderen Clubkameraden: Manfred Anspann. Er startete wieder mit dem Team aus den neuen Bundesländern und erreichte, trotz etlichen Defekten, darunter die Servolenkung, den 5. Platz in der Klasse.

Noch erfolgreicher war unser Manfred im Rahmenprogramm des 24h-Rennen unterwegs: Im ersten Lauf zum ADAC 1000 km-Rennen für Youngtimer fuhr unser „Oldtimer“ einen alten „Knochen-Escort“ souverän als Gesamtsieger bis zum Ziel. Leider litt der Escort dabei so stark, daß es nicht mehr möglich war, beim zweiten Lauf zu starten.



Weitere Erfolge kann unser Manfred beim Langstreckenpokal melden: Beim 4. Lauf wurde er sechster in der Klasse, nachdem sein Teamchef den M3 im Training etwas verformte. Als besonderen Leckerbissen taucht unser Clubkamerad auch noch in den Ergebnislisten bei Rennen zur GTP und zum Divinol-Cup auf. Er wurde von Ralf Walter eingeladen, für seinen zweiten Fahrer einzuspringen und einen GT-Porsche zu fahren. Das endete Mitte Juni in Zolder mit einem 3. Platz in der Gesamtwertung und in Hockenheim Anfang Juli mit dem sechsten Gesamtrang.

Für die noch zahlreich anstehenden Rennen in der zweiten Jahreshälfte wünsche ich unseren Aktiven viel Erfolg.

Euer Th.O.

Eine bisher unveröffentlichte Studie des Umweltreferats kommt zu verheerenden Ergebnissen: Elektroautos: Nichts als Pleiten, Pech und Pannen

Teurer Anschaffungspreis, katastrophale Energiebilanz, horrende Unterhaltskosten und hohe Reparaturanfälligkeit

Von Ekkehard Müller-Jentsch

„Ich fahre elektrisch - der Umwelt zuliebe“. Dieser Satz steht auf der Tür des städtischen „Umweltmobils“. Aber die bisher unveröffentlichte Bilanz des Umweltreferats besagt das Gegenteil: Dieses E-Mobil schneidet in der Umweltbilanz wesentlich ungünstiger ab als ein vergleichbares Fahrzeug mit normalem Verbrennungsmotor. Überhaupt läßt sich über die bei der Stadt eingesetzten Elektroautos, von einem „Golf City-Stromer“ abgesehen, nur eines sagen: E-Mobil? Nein, danke!

Das größte Fiasko hat das Umweltschutzreferat selbst erleben müssen. Im April 1991 wurde ein für 48.000 Mark gekauftes „Colenta“-Elektroauto zugelassen. Schon auf den ersten knapp 20.000 Kilometern mußten 10.425,87 Mark für Reparaturen und Instandhaltung ausgegeben werden. Solche Kosten würden jeden „normalen“ Autofahrer in den Wahnsinn treiben. Schon nach vier Jahren brach der fortschrittliche Blei-Gel-Akku zusammen. Bei dieser Gelegenheit stellte das Umweltschutzreferat fest, daß die Firma „Colenta“ in Auflösung begriffen war und keinen Ersatz mehr liefern konnte. Also wurde ein ganz normaler Blei-Schwefelsäure-Akku für 4.902,45 Mark gekauft. Diese Batterie muß jedoch aufwendig gewartet werden - die nächstgelegene Fachwerkstatt ist in Thalkirchen. Die längste Strecke, die das E-Mobil mit einer Aufladung schaffte, war 107 Kilometer lang, die letzten fünf Kilometer mußte das Gefährt zurück zur Dienststelle geschleppt werden. Eine brauchbare „Tankanzeige“ gibt es nicht; die Fahrer müssen schätzen, wie weit sie noch kommen. Seit „Colenta“ nicht mehr existiert, hat die Stadt Probleme mit der Ersatzteilbeschaffung. Auch die Firma Mitsubishi, der man das Fahrgestell zuschrieb, konnte nicht recht helfen (kein Wunder, wahrscheinlich ist das Mobil auf Daihatsu-Basis gebaut). Wegen des um 300 Kilo höheren Fahrzeuggewichts, das auf die Elektroausrüstung zurückzuführen ist, verschleißten die Bremsen schneller, und wegen der Ersatzteilprobleme gilt die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit inzwischen als „nicht unproblematisch“.

Damit die Fahrer im Winter nicht frieren, mußte ein Gasheizung nachgerüstet werden, denn es sorgt ja kein Verbrennungsmotor für Wärme. Der Energieverbrauch des angeblich umweltfreundlichen Gefährts wird, umgerechnet auf fossilen Treibstoff, mit 15,6 Litern Benzin oder 14,4 Litern Diesel pro 100 Kilo-

meter angegeben - ein vernichtend hoher Wert, den jeder herkömmliche Otto- oder Dieselmotor locker unterbietet.

Ähnliche Erfahrungen mit einem „Colenta“-Pritschenwagen machte auch die Löwenbrauerei - nicht nur, weil wegen der geringen Nutzlast keine Bierfässer, sondern lediglich Briefe ausgefahren werden konnten. Bereits nach zehn Monaten war die erste Austauschbatterie fällig: 14.000 Mark plus 2470 Mark für ein neue Batteriehalterung. Schon nach einem Jahr war außerdem der E-Motor im Eimer. Als das Fahrzeug dann auch noch einen Unfall erlitt, verschenkte Löwenbräu das E-Mobil an einen Bastler.

Beim Gartenbauamt fuhren zwei dänische „Kewet“-Mobile zum Stückpreis von 28.000 Mark: enge Kabinen, keine Knautschzone, kein Seitenaufprallschutz. Auch hier mußten Gasheizungen nachgerüstet werden. Außerdem kosteten die Fahrzeuge allein zur Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit in einem Fall mehr als eine Mark pro Kilometer(!), nämlich 24.107,80 Mark bei 22.120 Kilometern Laufleistung; der andere „nur“ 11.774,40 Mark bei 21.953 Kilometern. Nach drei Jahren flogen die beiden Vehikel wegen gravierender Mängel an der Lenkung raus.

Bei den Stadtwerken laufen zwei VW-Golf. Der eine wurde von einer inzwischen pleite gegangenen Firma umgebaut (Gesamtkosten 70 000 Mark); dieses Gefährt läuft mal recht, mal schlecht. Der andere ist ein serienmäßiger „Golf City-Stromer“, der bei der Firma Mahag gewartet wird, 43 000 Mark gekostet hat und bisher nur einen Defekt hatte, der auf Garantie behoben wurde. Dieses Fahrzeug kann auch gut im Verkehr „mitschwimmen“. Mit der Fahrleistung dieses Autos ist man recht zufrieden; ebenso auch die Straßenreinigung mit zwei Spezialfahrzeugen, die in der Fußgängerzone zur Entleerung der Papierkörbe eingesetzt werden.

Fazit des Umweltschutzreferats und seine Empfehlung an den Stadtrat: „Die weitere Entwicklung in diesem technischen Bereich zwar beobachten, jedoch vor der Anschaffung neuer Elektrofahrzeuge erst einen wesentlichen Entwicklungsschritt bei der Energieumsetzung und -speicherung abwarten.“ Mit anderen Worten: Finger weg von E-Mobilen! Das deckt sich mit den Erkenntnissen des Bundesforschungsministers, der nach einem Langzeitversuch auf Rügen sagte: „Das Elektrofahrzeug wird ein Nischenfahrzeug bleiben. Als gelegentlich benutztes Fahrzeug macht es keinen Sinn. Eine echte Alternative zu konventionellen Fahrzeugen dürfte deshalb eher das mit Wasserstoff oder einer Brennstoffzelle angetriebene Auto sein.“

Aus SZ, 25.6.97 (Hans Koch)

Redaktioneller Hinweis
von Hans Peter Haberl

Der pure Wahnsinn....

Christa Houzer

Unsere langjährige Freundin und ACM'lerin aus Leidenschaft, Theaterspielerin, Nikolaus-sängerin und weiß der Teufel, was sie noch alles gemacht hat, hat sich ein neues Betätigungsfeld zugelegt.

In herrlicher Lage, direkt unter der Befreiungshalle und an der Donau hat sie ein Lokal gepachtet, das nicht nur nostalgisches Gedankengut aufkommen läßt, sondern auch durch die Einrichtung sofort ins Auge sticht.



Gasthaus
zum
Schwan

Restaurant
Pension
Cafe
Biergarten
Kegelbahn

Fischergasse 30
D-93309 Kelheim/Donau
Tel. (0 94 41) 50 36 10 • 2 92 98
Fax (0 94 41) 50 36 15 • 2 92 96
Pächter: Christa Houzer

*Ich
sagte
doch;
der pure
Wahnsinn!*

- 11 individuell und antiquarisch eingerichtete Zimmer mit Tel. TV auf Wunsch (20 Betten)
- herrlich ruhige Lage (kein Durchgangsverkehr)
- direkt im Radlerparadies Altmühl/Donau (Radeinstellplätze)
- gemütliche Gastlichkeit direkt an der Donau
- Parkplatz vor dem Hause
- kleiner stilvoller Saal für schöne z.B. Geburtstags-, Hochzeits-, Firmenfeierlichkeiten, Betriebsausflüge

Liebe Clubfreunde,
einen schönen Gruß von der Houzerin
und sie freut sich auf die ACM'ler,
ob Auto oder Motorrad, alle sind willkommen.



Gasthaus zum Schwan

Restaurant
Pension
Cafe
Biergarten
Kegelbahn

Fischergasse 30
93309 Kelheim
Tel. (0 94 41)
50 36 10 / 2 92 98
Fax 50 36 15



*ACM'ler erwünscht;
Pächter: Christa Houzer
(ACM'lerin)
freut sich auf
Eueren Besuch!*

- gemütliche Gastlichkeit direkt an der Donau
- herrlich ruhige Lage (kein Durchgangsverkehr)
- direkt im Radlerparadies Altmühl/Donau
- Radeinstellplätze, Parkplatz vor dem Hause
- 11 romantische Zimmer mit Telefon



Mercedes-Benz

Ihr guter Stern auf allen Straßen.

Hermann Demuth Vertragswerkstatt der Mercedes-Benz AG



Mercedes-Benz
Personenwagen und Transporter,
Kundendienst und Reparatur,
Unfallinstandsetzung und Lackierung,
Teile und Zubehör

Sommerstr. 29-31
81543 München
Telefon (089) 65 37 89 oder 65 56 56
Telefax (089) 66 48 13

Grünes Licht für zeitgemäßes und vernünftiges Verkehrsmanagement?

Im März dieses Jahres wurde vor zahlreicher Prominenz mit großer Medienbeteiligung von Innenminister Beckstein, Oberbürgermeister Ude und Vertretern der beteiligten Industrieunternehmen, sowie der wissenschaftlichen Universität die bisherigen Erfolge des Projektes Munich COMFORT gefeiert und weiterführende Vereinbarungen auf dem Gebiet der Verkehrstelematik unterzeichnet.

Vor sechs Jahren wurde das Projekt gestartet. Ziel der privat-öffentlichen Partnerschaft von Wissenschaft, dem Freistaat Bayern, der Stadt München und der Wirtschaft ist es, mit Hilfe eines Kooperativen Verkehrsmanagements einen Beitrag zur Minderung der Verkehrsprobleme im Ballungsraum München zu leisten. Im Rahmen von Feldversuchen im Münchner Norden wurde untersucht, welche Wirkungen Verkehrstelematiksysteme auf das Verkehrsgeschehen haben. Nun liegen die Ergebnisse des Feldversuchs vor.

Knapp eine Million Kraftfahrzeuge strömen an einem normalen Werktag über die Stadtgrenze nach München hinein und hinaus. 1970 waren es nur rund 500.000 Automobile. Allein in München hat sich die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge von 350.000 im Jahr 1970 auf heute 700.000 verdoppelt. Radiodurchsagen wie „Staus und starkes Verkehrsaufkommen auf folgenden Strecken“ gehören heute zu den Nachrichten wie die Wettervorhersage.

Das Herzstück des Projektes Munich COMFORT ist der Aufbau eines Rechnernetzes, in dem unterschiedliche Verkehrsrechnerzentralen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu einem Gesamtsystem zusammengeschlossen sind. So können Daten der einzelnen Straßenverkehrsbehörden zu Verkehrsaufkommen, Verkehrsstörungen oder Straßenverhältnissen zu einem Gesamtbild des Verkehrs aufbereitet werden und als Grundlage für eine strategische Kooperation zwischen der Verkehrssteuerung im Inner- und Außerortsbereich dienen.

So wurde z.B. auch ein Datenzentrum für den Öffentlichen Personennahverkehr installiert, das die bisher unabhängig voneinander arbeitenden Leitstellen von Straßenbahn, Bus, U-Bahn und S-Bahn miteinander verbindet. Eine Befragung von P+R-Nutzern zeigte eine Erhöhung der Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel durch die verbesserten Informationsmöglichkeiten: 15 Prozent der Befragten wollen zukünftig noch öfter öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

Munich COMFORT setzte sich auch ein optimiertes Informationsangebot für den motorisierten Individualverkehr zum Ziel. Wechselwegweisungsanlagen bieten die Möglichkeit, bei schwerwiegenden Störungen oder Stauungen, den Verkehr auf Alternativrouten umzulenken.

Die technische und volkswirtschaftliche Bewertung der einzelnen Forschungsprojekte von Munich COMFORT zeigte, daß der Nutzen der Verkehrsleitsysteme grundsätzlich deren Kosten übertrifft. Volkswirtschaftlich betrachtet haben sich zum Beispiel die Investitionskosten für die Schilderbrücken auf der A9 allein durch verhinderte Unfälle innerhalb von rund zwei Jahren amortisiert.

Eine Reihe von Folgeprojekten sind aus Munich COMFORT heraus entstanden. Mit diesen und anderen Folgeprojekten sollen die erprobten Systeme bestätigt oder ganz neue Informationstechnologien und -strategien entwickelt werden. Die Ausführungen der prominenten Redner (speziell OB Ude !) beim Festakt ließen durchaus der optimistischen Aussicht Raum, daß in der Zusammenarbeit von wissenschaftlichen und technischen Fachleuten mit Kommunalen Verantwortlichen ohne eingleisige Parteiprogrammatik Lösungen machbar und bezahlbar sind, die den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden und den Verkehr in die jeweils vernünftigen Bahnen bringen.

U.W.

!!! JEDE MENGE VERKEHR !!!

Verkehrsmanagement ist eines der Schlüsselwörter für die Mobilität der Zukunft. In verschiedenen Forschungsprojekten werden Kenntnisse erworben, um Mobilität im Straßen- und Schienenverkehr auch in Zukunft sicherzustellen. Um sich in diesem Dschungel der vielfältigsten Projekte zurechtzufinden, hier einige der wichtigsten Begriffe.

Munich COMFORT (Cooperative Management for urban and regional Transport)
Kooperatives Verkehrsmanagement für München und die Region. Ein wissenschaftlicher Forschungsschwerpunkt ist die Entwicklung von Rechnerprogrammen zur optimalen Steuerung und Lenkung der Verkehrsströme. Übergreifende Konzepte von städtischer und regionaler Verkehrssteuerung. Feldversuche im Münchner Norden.

LLAMD (London, Lyon, Amsterdam, München, Dublin)
Gefördert mit EU-Mitteln forschen diese fünf Städte an der Verbesserung der Verkehrssituation in Ballungsräumen.

TABASCO (Telematics Applications in BAvaria, SCotland and Others)
Ein Projekt (in enger Abstimmung mit „BayernInfo“, einer abrufbaren Verkehrsdatenbank), bei dem die integrierte Verkehrssteuerung im Zentrum des Forschungsinteresses steht. Die Beeinflussung durch Informationssysteme vor Fahrtantritt, Management im ÖPNV, die Priorisierung des ÖPNV im Straßennetz und die Harmonisierung der Steuerungsstrategien für den Inner- und Außerortsverkehr. Ziel von TABASCO: die Erkennung, Entschärfung und Beseitigung akuter Störfälle.

BAYERNINFO (Verkehrsinformationen für Bayern)
Eine Initiative der Bayerischen Staatsregierung, bei der bayernweit Verkehrsdaten-Zentralen aufgebaut werden, die Informationen der verschiedenen Verkehrssysteme verknüpfen und aufbereiten. Die daraus abgeleiteten Daten werden über unterschiedliche Medien als Verkehrshinweise weitergegeben.

EFA (Elektronische Fahrplanauskunft)

System, bei dem Fahrgäste über Bildschirm die günstigsten Verbindungen zum gew. Zielort mehrsprachig abfragen können.

Park-and-Ride

Angebot zum Umsteigen von der Straße auf die Schiene.

BALANCE (Balancing Adaptive Network Control method)

Ausgewogene Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Straßenraum. Übergreifende Regelung von Lichtzeichenanlagen.

AIDA (Automatic Incident Detection Algorithm)

Ein Programm zur Erkennung von Störfällen und zur differenzierten Bewertung von Verkehrssituationen. Induktionsschleifen zum Messen des Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeit der einzelnen Fahrzeuge - daraus ergibt sich Analyse und Bewertung. Wichtig ist, auch die zu erwartenden Verkehrsströme einzubeziehen, dazu werden die Verkehrsdaten im Autobahnnetz ausgewertet.

COMPANION

Straßenparalleles Warn- und Informationssystem

Neue elektronische Leitpfosten mit Signalleuchten statt herkömmlicher Pfosten. Sie sind untereinander verkabelt und mit der Verkehrszentrale verbunden, und können von dort aktiviert werden. Sie warnen mit auffällig blinkenden gelben oder orangen Leuchtzeichen den Verkehr vor Gefahr. Eine spätere Ausbaustufe kann Informationen zwischen Fahrzeugen und den Leitpfosten austauschen.

VARIA (Verkehrsbeziehungen zur Alternativroutensteuerung in Autobahnnetzen)

Detaillierte Analyse und Prognose des Verkehrsgeschehens.

Verkehrsströme lassen sich ermitteln und gezielt beeinflussen, Feldversuche haben gezeigt, daß die eingesetzten Verfahren eine bessere Verkehrsabbildung ermöglichen und somit eine detaillierte Steuerung erlauben.

RDS I TMC (Radio Data System I Traffic Message Channel)

Digitales Verkehrsfunksystem

Übertragung von codierten Verkehrsmeldungen im nicht hörbaren Bereich parallel zum Rundfunkprogramm. Die Meldungen werden ständig aktualisiert und wiederholt. Als Grundlage dienen automatisch erfaßte Verkehrsdaten, daher schneller, umfassender und aktueller als herkömmlicher Verkehrsfunk. Info wird im Autoradio gespeichert und kann vom Fahrer jederzeit abgerufen werden, dabei ist es möglich, nur die Meldung abzufragen, die für die individuelle Fahrtroute wesentlich ist. Im Ausland ist dies in der Muttersprache möglich, da die Umwandlung der codierten Information erst im Autoradio erfolgt.

TIP (Transport Information Pool)

Zentrales Rechnersystem im Kreisverwaltungsreferat der Stadt München um Daten zusammenzuführen und zu speichern. Die Datenquelle für SSC

SSC (Strategy and Service Centre)

Strategische Aufbereitung und Visualisierung der bereitgestellten Informationen.

SAMMEL-ANZEIGEN

Glaserei Ostermeier, Neu- und Reparaturverglasungen
Kistlerhofstraße 161, 81379 München, Telefon 78 81 16

STENVERS GmbH, Armaturen-Meßgeräte-Pumpen
Waldgartenstraße 49, 81377 München, Telefon 7 14 10 49

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

Franz Paschek, Elektrofahrzeuge und Gabelstapler
Reparatur, Spezialbatterien für Elektro, Telefon 76 13 21

KÖSSLER, Uhren-Schmuck-Fachgeschäft
Wasserburger Landstr. 247, 81827 München, Telefon 4 30 56 28

MAX JUNG
METALLBAU/SCHLOSSEREI

81825 München, Bognerhofweg 6, Tel. (089) 42 13 37 · Fax 42 13 34

***Hier wäre noch Platz
für Ihr Inserat!***

Ein Beitrag und Vorgesichte zur neuen und geplanten KFZ-Steuer für Fahrzeuge ohne Katalysator

Vor fast 30 Jahren der Beginn: Ein Ami-PKW kommt nach Deutschland, er hat einen Katalysator aufgrund strenger Kalifornien-Vorschriften. Um eine Zulassung für Deutschland zu bekommen, mußte der Kat leer sein, damit verbleites Benzin gefahren werden konnte, sonst wäre in kurzer Zeit der Kat mit Blei verstopft und Brandgefahr vorhanden.

Langsam begann unsere Industrie unverbleites Benzin zu liefern. Als erste Abgasprüfung wurde die CO-Messung im Leerlauf eingeführt.

Dann folgt der Nachweis des Abgasverhaltens unter allen Betriebszuständen - auf dem Rollenprüfstand wird eine Stadt-, Landstraßen und Autobahnfahrt simuliert. Die Zulassung von Fahrzeugen wird davon abhängig gemacht. Der Katalysator für neuere Fahrzeuge ist die Folge - unregelt, d.h. ohne Lambdasonde für Messung des Luft-Kraftstoffverhältnisses.

Schärfere Vorschriften erzwangen dann den Einsatz geregelter Katalysatoren, bei denen das Luft-Kraftstoffverhältnis gemessen und mit Hilfe der Einspritzanlage oder elektronischer Vergaser verändert wird.

Die Zukunft bringt Versteuerung nach Verbrauchsvorschriften - 3 bis 5 l/100 km. Wäre hubraumunabhängig - die Industrie liefert aber noch kaum Fahrzeuge in diesen Verbrauchsklassen.

Beim heutigen Steuersystem (nach Schadstoffklassen/Schlüsselnummern) werden die Fahrzeuge oft nicht richtig eingestuft, da zum Herstellungszeitpunkt oft noch nicht bekannt war, welche Schlüsselnummer richtig ist. So kann es sein, daß Fahrzeuge mit unregelmäßigem oder regelmäßigem Kat weniger Schadstoffe ausstoßen, als es die Schlüsselnummer im KFZ-Schein aussagt. Dies kann nur durch eine Herstellerbescheinigung berichtet werden. Wenig Sorge brauchen sich Besitzer von Oldtimern machen: ab einem Alter von 30 Jahren gilt zur Zeit eine Pauschalsteuer von DM 350,-.

Sigi Morgenstern

Umweltgerechte Ferienstätten, Ferienparks und Ferienzentren

Vorschläge zur Umstellung auf eine umweltgerechte Ferienanlage.

Umweltschutz leicht gemacht: Der ADAC will Ferienstätten beim Umweltschutz helfen.
Eine neue Selbsthilfe-Aktion mit dem Bundesumweltministerium.

1993 hat sich der ADAC der besonderen Bedürfnisse der Autobahn-Raststätten angenommen und einen Leitfaden für die „Umweltgerechte Autobahn-Raststätte“ entwickelt, heute wendet sich der Club mit der gleichen Symbolfigur, dem possierlichen Umwelt-Eichhörnchen, an Ferienparks, Ferienzentren und Ferienstätten.

Es geht wieder um den sorgsamen Umgang mit unserer Welt, mit Abfall, Energie, Wasser, Landschaft und Verkehr.

Das wichtige Kapital „Natur“ ihren Gästen zu erhalten, ist eine Herausforderung für alle Anbieter in der Tourismus-Branche. Umweltschutz und Freizeitgestaltung, der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen und Urlaub muß in Einklang gebracht werden.

Dieser Leitfaden für umweltgerechte Anbieter ist ein Wagnis, da die Anbieter sehr unterschiedliche Strukturen aufzeigen. Die Broschüre (DM 20.--) bietet jedem die Möglichkeit, seinen ganz individuellen Weg zu finden, sie bietet praktisch für jedes Haus Hinweise, um ein ganz eigenes Konzept aufzubauen. Sie zeigt Kostenaspekte und Fakten und nennt Wege, wie man das eigene Unternehmen durchleuchtet, Angestellte und Gäste mitteilhaben läßt und motiviert, Ideen einzubringen. Die Darlegung der jeweiligen Gründe einer Umwelt-Maßnahme und die Einbeziehung der betroffenen Personengruppen erhöhen die Akzeptanz. Die Aufgaben eines Umweltmanagements, das in die vorhandene Organisation integriert werden kann sind: Abfallvermeidung, Wertstofftrennung, Umgang mit Wasser, Energie, Landschaft, Verkehr, die Bestandsaufnahme des ganzen Betriebes wie z.B. das Erfassen von Energiefressern (Lampen, Geräten, u.a.), usw.

Der Umweltschutz wird einen wichtigen Vorteil im Wettbewerb darstellen, finanziell und ideell.

Dieser Umwelt-Leitfaden eignet sich auch dazu, Urlaubern nachahmenswerte Modelle vorzustellen, sie können erlerntes umweltgerechtes Verhalten auch in ihrem Privathaushalt im Alltag einbringen.

Betriebe, die bereits eine umweltgerechte Führung verwirklicht haben, oder eine solche auf den Weg gebracht haben, können sich in einem Wettbewerb des ADAC um das Umwelt-Eichhörnchen, bewerben. Am Ende sollte für alle Beteiligten (Mitarbeiter, kooperative Vereine, Verbände, Firmen, Gäste) ein Höhepunkt stehen, etwas Greifbares, z.B. ein Fest oder die Auszeichnung des ADAC als „umweltgerechter Betrieb“, bei dem der Öffentlichkeit (Einladung an alle wichtigen Medien) alle Umweltmaßnahmen vorgestellt werden, denn wer Gutes tut soll auch darüber reden.

J.R.

*Der Ärger über schlechte Qualität
währt länger als die Freude
über einen niedrigen Preis.*

*Es gibt kaum etwas auf dieser Welt,
das nicht irgend jemand ein wenig schlechter machen
und etwas billiger verkaufen könnte,
und die Menschen, die sich nur am Preis orientieren,
werden die gerechte Beute solcher Machenschaften.*

*Es ist unklug, zu viel zu bezahlen,
aber es ist noch schlechter, zu wenig zu bezahlen.*

*Wenn Sie zu viel bezahlen, verlieren Sie etwas Geld, das ist alles.
Wenn Sie dagegen zu wenig bezahlen,
verlieren Sie manchmal alles,
da der gekaufte Gegenstand
die ihm zugedachte Aufgabe nicht erfüllen kann.*

*Das Gesetz der Wirtschaft verbietet es,
für wenig Geld viel Wert zu erhalten.*

*Nehmen Sie das niedrigste Angebot an,
müssen Sie für das Risiko, das Sie eingehen, etwas hinzurechnen.
Und wenn Sie das tun, dann haben Sie auch genug Geld,
um für etwas Besseres zu bezahlen.*

...der
Augen
willen

PINI

Brillen und Kontaktlinsen

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

Sammelruf 55 22 67-0

am Stachus

Sendlinger-Tor-Platz 7

St.-Bonifatius-Straße 16

Max-Weber-Platz 10

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

Es war was los im ACM!

Gleich an drei Clubabenden (25.6./2.7./9.7.) war etwas Programm angesagt im ACM. Ich möchte hier nur eine sehr kurze Zusammenfassung der Abende wiedergeben - wer nicht dabei war, ist selber schuld.

Am ersten der Mittwochs hatte sich Uli Wagner angekündigt. Sein erstes Thema „Am roten Strich - Stoßverkehr in London“ handelte von einer Dienstreise im Auftrag des ADAC. Dort sollten einige Vorstandsmitglieder sich mit den Park- und Verkehrsproblemen der Londoner und deren Lösung beschäftigen (die Engländer waren schon immer ein etwas anderes Volk - wir haben uns köstlich amüsiert). Nach seinem Bericht über die ADAC-Hauptversammlung in Dortmund („Bayern bei Borussia - der ADAC-Gipfel) hatte er noch mehr oder weniger Gutes von der ADAC-Bavaria-Historic zu berichten („Historic und Hysterie - fast eine Tragödie“). War mal wieder ein sehr interessanter Clubabend, Danke Uli.

Eine Woche später gab der „Mann an der Front“ eine einmalige Sondervorstellung. Unser Clubkamerad Ri.Ko Gutsmiedl legte im ACM eine Pause ein. Normalerweise treibt er sich schon zwei Jahre lang beruflich in Jemen herum (siehe Karte im letzten ECHO). Dias und einen Projektor hatte er dabei, aber keine Ersatzlampe, so daß kein Lichtbildvortrag stattfinden konnte - wird aber nachgeholt. Unser Ri.Ko brachte aber auch so allen Anwesenden ACMlern und deren Frauen nahe, wie es dort zugeht. Die Kultur und Lebensweise der Einheimischen, deren Arbeitsauffassung und ihr technisches Verständnis - jetzt wissen wir Bescheid.

Ri.Ko - Du mußt nicht mehr lange leiden, wir freuen uns schon auf Deine endgültige Rückkehr in die Heimat.

Die Aktionabend-Trilogie wurde durch Georg Münch und seinen Sohn abgeschlossen. Die zwei brachten einen Videorekorder, einen gigantischen Fernseher und Videofilme über Geländewagenwettbewerbe mit. Da beide aktive Geländewagensportler sind, konnten sie die Filme selbst kommentieren und unsere Fragen kompetent beantworten. Das Material deckte die volle Bandbreite vom extremen Geländewagentrial (Hindernisparcour im extremen Gelände) bis zu Mehr-Tages-Rallyes („ohne Batz koan Spaß und ohne Winde keine Chance“) bei denen es wahrscheinlich schon Punkte gab, wenn man es zur technischen Abnahme schaffte. Die Anwesenden waren auf jeden Fall begeistert.

Anschließend führte uns unser HDW noch ein Video über den Trans-Rapid vor.

Vielen Dank an die Münch's für die mühevollen Bereitstellung der Videoausrüstung.

Vielleicht gibt's ja mal regelmäßig solche Aktionen, dann hätten wir mal wieder die Bude voll und könnten größere Räumlichkeiten im Löwenbräukeller reservieren.

Euer Th.O.

SANDSTRAHLEN !?

Wozu?

Für Metall, Holz, Glas und Stein, z.B. Autoteile, LKW, Gartentore, ...

Wie?

Sand, Korund und Glasperlenstrahlen

Wir bieten:

Sandstrahlarbeiten, **Selbststrahlen**, Leihgeräte, Feuerverzinken, Strahlmittelverkauf



Sandstrahlerei

Bernd Bräuer

Georg-Knorr-Straße 25b
85662 Hohenbrunn
Gewerbegebiet
Tel.: (08102) 6664
Fax: (08102) 72129

Impressum:

ACM-ECHO, Clubzeitschrift des Automobil-Club von 1903 e.V., erscheint zweimonatlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten, für weitere Exemplare werden DM 2,- + Porto, zuzüglich Mehrwertsteuer erhoben. Geschäftsstelle: Senserstraße 5, 81371 München, Tel.: 77 51 01, ist jeden Mittwoch von 16.00 - 19.00 Uhr besetzt. Konten: Kreissparkasse München, 9248568 (BLZ 702 501 50), Postbank München, 311 31-808 (BLZ 700 100 80), Bayerische Vereinsbank München, 7 041 837 (BLZ 700 202 70). Mitgliedsbeitrag: DM 80,- pro Jahr. Präsident: Hans Koch, Hauptstr. 28, 82008 Unterhaching, Tel.: 611 55 07. Redaktion und Anzeigenverwaltung: Ferdinand Bauer, Hölderlinstraße 11, 81369 München, Tel.: 71 18 66 und Thomas Ostermeier, Kistlerhofstraße 161, 81379 München, Tel.: 784 95 48, Fax: 78 81 19. Anzeigenpreis: z.Z. DM 50,- 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.



MIT SICHERHEIT
EINE GUTE FAHRT



KIWI
HELM

Top in Qualität, Preis und Leistung

Im guten Fachhandel erhältlich. Verkaufsadressen in Ihrer Nähe über:
KIWI Vertrieb GmbH • Zweirad-Zubehör, Großhandel, Import-Export
Lohenstraße 8, D-82166 Gräfelfing, Tel. (089) 89 80 92 52, Fax 89 80 92 53