

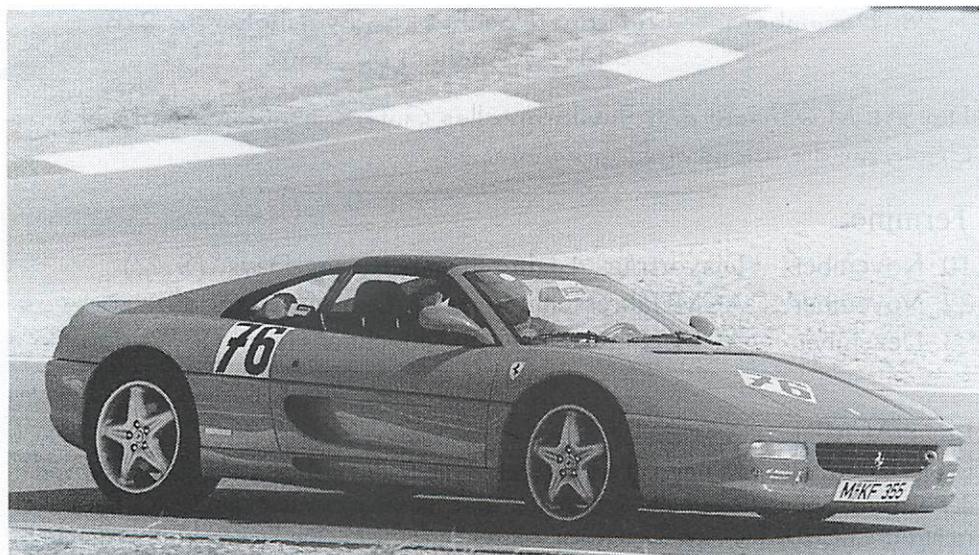
ACM-ECHO

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

61. Jahrgang

Nr. 4

Sept./Okt./Nov. 1999



Ferrari-Racing-Days 1999

Liste der runden Geburtstage:

- | | |
|--------------|--|
| 13. November | Claus Stenvers, Richard-Riemerschmid-Allee 12, 81241 München, 65 Jahre |
| 16. November | Johann Kainz, Keplerstr. 1, 81679 München, 50 Jahre |
| 20. November | Albert Sporer, Walliser Str. 36, 81475 München, 65 Jahre |
| 27. November | Richard Pinzenscham, Neustädter Str. 4, 91462 Dachsbach, 65 Jahre |
| 14. Dezember | Leo Holy, Schlipfhausen 1, 85567 Bruck, 65 Jahre |
| 22. Dezember | Erich Lorz, Knappertsbuschstr. 20, 81927 München, 70 Jahre |
| 28. Dezember | Franz Paschek, Ludwigshöherstr. 21a, 81479 München, 60 Jahre |

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

Termine:

- | | |
|--------------|--|
| 10. November | Diavortrag „4 Jahre Ferrari-Racing-Days“ (S. ??) |
| 27. November | ACM-Jahresschlußfeier im Taxisgarten (S. 3) |
| 3. Dezember | ACM-Nikolausfeier im Münchner Haupt (S. ??) |
-

Liebe ACMler,

wieder ist ein Jahr fast um und wieder stehen die traditionellen Veranstaltungen vor der Tür. Deshalb bitte ich alle Sportfahrer, ihre Saisonergebnisse (am besten mit Bericht für's ECHO) im Club abzugeben, sonst können wir keine Sportlerehrung durchführen. Jeder Aktive kann seine Ergebnisse abgeben, auch wenn er seiner Meinung nach nichts Besonderes gefahren ist. Eine Ergebnisliste am Jahresende mit viel gelisteten Sportlern liest sich doch viel besser, als eine mit den paar sehr erfolgreichen ACMlern.

Ebenso wollen die anderen ACMler erfahren, was man das ganze Jahr gemacht hat. Deshalb: Gebt mir Eure Berichte oder zumindest die Ergebnisse für's nächste ECHO (Redaktionsschluß: Mitte Dezember).

Euer Th.O.

EINLADUNG

zur Jahresschlußfeier des ACM

am Samstag, 27. November 1999 im

Taxisgarten, Taxisstr. 12 in München (Tel.: 15 68 27)

19.00 Uhr Eröffnung des Saales

20.00 Uhr Gemeinsames Essen

Ehrung der ACM-Sportfahrer

Musik, Tanz und Unterhaltung

Auch heuer werden wir selbstverständlich musikalisch durch den Abend begleitet und animiert, das Tanzbein zu schwingen. Bei der bekannt guten gastronomischen Betreuung durch die Haberl-Familie wird dies sicher auch notwendig sein.

Der Unkostenbeitrag beträgt inkl. Essen DM 100,--.

Unser Präsident Johann N. Koch freut sich bestimmt, Sie nicht nur pünktlich, sondern zudem noch sehr zahlreich zur Feier begrüßen zu können, die , die - wie jedes Jahr - die Saison des ACM abschließen und krönen soll.

**Thomas Ostermeier
i. V. für den Präsidenten**

**Sanitäre Anlagen
Gasheizungen
Altbausanierung
Reparaturen**



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

Georg Nerbl

Gas- und Wasserinstallateurmeister



Wintern. Kosmetik
Wüber 350 Düfte
WGeschenkboutique

WBademoden
WKosmetikkabinen
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

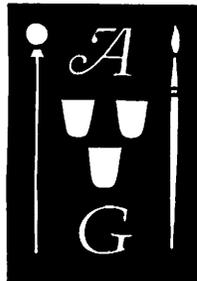
Gebr. Wagenführer

Inh. Julius Wagenführer

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



Hirschbergstraße 21-23
80634 München, Tel. 16 13 72



GERLACH Alexander MALEREIBETRIEB

Innungsfachbetrieb

Seit 1932 im Familienbesitz

FACHGESCHÄFT FÜR ANSTRICH UND LACKIERUNGEN

85540 Haar

Untere Parkstraße 16a

Telefon (089) 4 60 55 55

Telefax (089) 46 08 92 04

Ausführung sämtlicher Malerarbeiten Innen und Außen



**Shell
Heizöl**

Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn

Hahilingastr. 5

82041 Oberhaching

Bei uns
sind Sie immer
in guten Händen

(089)

6131658

Schachteldampfer nach Casablanca

Sollten Sie, geneigte Leser, jemals ein Container-Motorschiff betreten, verwenden Sie möglichst den Ausdruck „Schachteldampfer nicht. Ein Dampfer ist etwas aus der Steinzeit der Christlichen Seefahrt, ein Schiff welches mittels Kohlenfeuerung und Dampfmaschine vorangetrieben wird. Die letzten Exemplare wurden in den 50er Jahren verschrottet. Und Container sind keine Schachteln...

Ich habe im übrigen großen Respekt vor der Einführung der Container. Es war eines der wenigen Beispiele, wo sich weltweit alle Beteiligten auf ein Format geeinigt hatten. In einer Zeit, in welcher jede Automarke ihre eigenen Reifengrößen, jeder Staubsaugererzeuger eigene Beutel und jede Schreibmaschine ihr eigenes Farbband verlangt, eine wirklich einmalige Leistung.

Doch zum Anfang. Einige Leute aus meinem Bekanntenkreis hatten mir schon von den Vorzügen einer Frachterreise vorgeschwärmt, als ich in der Süddeutschen Zeitung ein Inserat mit folgendem Wortlaut entdeckte:

„Kapitän zur See Zylmann, Frachtschiff-touristik, vermittelt Mitfahrten auf diversen Frachtschiffen“. Auf ein Fax von mir erhielt ich eine Liste von etwa 50 Schiffen, welche Passagiere als „Beiladung“ mitnehmen. Die Strecken gehen von Schnupperfahrten - 3 Tage England und zurück - bis einmal rund um die Welt in etwa 3-4 Monaten. Für jeden Geschmack und Geldbeutel also etwas dabei. Ich entschied mich für eine Reise die von Rotterdam über Felixtowe, Antwerpen, Casablanca, Agadir, Tanger, Cadiz und wieder zurück nach Rotterdam führte, 2½ Wochen, 2300.-DM. Daß man als Tourist überhaupt in den Genuß so einer Mitfahrt gelangt, hat folgenden Grund: Die modernen Schiffe sind immer mehr automatisiert und benötigen deshalb auch immer weniger Besatzung. Ich z.B. bekam die Funkerkabine. Funker gibt es auf modernen Handelsschiffen nicht mehr. Die Verständigung mit dem Festland geschieht in Küstennähe (bis 30Km) mit normalem Handy, etwas weiter weg gibt es noch ein Superhandy welches etwa 60 km weit reicht, und endlich das Satellitenhandy, Reichweite weltweit. Zur Unterhaltung mit in der Nähe befindlichen Schiffen sowie mit Häfen hat man an Bord UKW-Sprechfunk, Reichweite etwa 50 km auf 54 MHz. Empfänger immer eingeschaltet, zum Sprechen wird nur eine Taste gedrückt. Ja, und weil so ein Schiff heute mit Autopilot und Satellitennavigation auf 15 m Genau selbstständig gesteuert wird, hat der Wachhabende auf der Brücke genügend Zeit, sein Handy selbst zu bedienen. Außerdem gibt es an Bord noch Fax und E-Mail über Sat., wo alle wichtigen Anweisungen der Reederei schriftlich einlaufen. Ein Funker ist überflüssig und deshalb wird seine Kabine vermietet. Das gleiche galt auf der „Hamburg“ für den Maschinisten. Der große Hauptmotor und die Hilfsmaschinen laufen automatisch. Sie sind mit Sensoren bestückt, welche alle Unregelmäßigkeiten der Drehzahl, Temperatur, Druck usw., an ein Handygroßes Piepsgerät in der Tasche des Cheefling, dem Chefingenieur, weitergeben. Der schaut dann nach dem Rechten. Zum Frachterreisen benötigt man außerdem noch etwas mehr Zeit, wie die Reise dauert. Mir z.B. teilte die Agentur eine Woche vor dem geplanten Abfahrtstermin mit, daß wegen des Todes

von König Hassan II. von Marokko dort das Schiff auf der vorherigen Tour 5 Tage vor Agadir vor Anker liegen mußte, da diese Zeit Staatstrauer angeordnet war und alle Arbeit ruhte. Er rief mich dann täglich an, um mir den gegenwärtigen Standort der „Hamburg“ durchzugeben. Am Mittwoch, den 11.8. hieß es dann, daß das Schiff am Freitag Nachmittag in Rotterdam sein würde und so kauften wir uns Liegewagenkarten für den Donnerstag Abend. Am Freitag früh in Rotterdam nochmals Telefonkontakt mit dem Agenten, der mir aber nur die Handynummer des Kapitäns durchgab, da das Schiff bereits im Funkbereich sei. Ihn anzurufen war kein Problem und er meinte gegen 15.00 Uhr am Kai zu liegen und es wäre ihm angenehm, wenn wir gegen 18.00 Uhr an Bord kämen, bis dahin seien alle Formalitäten erledigt und unsere Kabine wieder hergerichtet und er hätte Zeit für uns.

So hatten wir den ganzen Tag Zeit uns die Stadt Rotterdam und vor Allem seinen Hafen mit einer großen Hafensrundfahrt zu betrachten. Rotterdam ist nach Millionen Tonnen Umschlag der größte Hafen der Welt. Antwerpen beansprucht diese Ränge ebenfalls, ist es aber nur nach Länge der betonierten Kaimauern. Wir sahen also in über drei Stunden nur einen Teil dieses riesigen Hafens mit seinen Raffinerien, seinen Schüttgut Entladeanlagen, seinen Reparaturdocks, seiner Anlage zur Reparatur von Ölbohrinseln, einer Reihe von großen Edelstahl tanks für Orangensaft, welcher doch tatsächlich von Südamerika in Tankschiffen nach Europa kommt. Zweihundert Tanklastzüge können dort gleichzeitig beladen werden und ihre süße Fracht in ganz Europa verteilen. Den größten Teil des Hafens aber nehmen die Containerlager ein. Der Kapitän hatte mir gesagt, daß das Schiff auf Liegeplatz Nr. 2801 liegen würde und daß mich jedes Taxi problemlos dorthin bringen würde. Rotterdam hat immerhin über 5000 Liegeplätze für Seeschiffe. Wir holten also rechtzeitig unser Gepäck aus dem Schließfach und nach etwa 25 Km Fahrt standen wir am Kai vor der „Hamburg“.

Das Schiff

Der Kapitän empfing uns, angetan mit einer Kordhose, einem kariertem Hemd, einem Dreitagebart und barfuß in Sandalen stehend, sehr freundlich. Zwei Boys wie unsere Phillipinischen Matrosen genannt wurden, bemächtigten sich sogleich unseres Gepäcks und schleppten es die drei Stockwerke, Verzeihung „Decks“ zu unserer Kabine. Diese war etwa 15 qm groß, bestand aus einem ausziehbaren Doppelbett, einem Sofa, einem Schreibtisch mit Sessel, einem Schrank und einem Kühlschrank. Außerdem gab es ein Bad mit Dusche, WC und Waschbecken. Zwei Fenster gingen in Fahrtrichtung nach vorn. Das Schiff war 96 m lang und 16 m breit, konnte 435 Container laden, davon die Hälfte auf Deck. Angetrieben wurde es von einem 8 Zylinder Dieselmotor, Hubraum etwa 275 Liter! Betrieben wurde dieser mit Schweröl, einer zähflüssigen Masse, welche als letztes vor dem Teer bei der Erdöldestillation übrigbleibt und die schon in den Tanks auf permanent 40 Grad gehalten werden muß, um überhaupt fließfähig zu sein. Kurz vor dem Einspritzen wird der Treibstoff auf 140 Grad erwärmt. Damit kann er gut zerstäubt werden und zündet auch bereitwillig. Bei 600 Umdrehungen leistet die Maschine 3000 PS und verleiht dem Schiff eine Reise-

geschwindigkeit von 13.5 KNT – ca. 25 km/h. Die Maschine lief immer mit gleicher Drehzahl, dafür hatten wir auf der hohlen Schraubenwelle einen Verstellpropeller, dessen Flügel durch eine in der Welle liegende Schubstange verstellt werden konnten. Damit konnte von Vorwärts bis Rückwärts und langsam und schnell stufenlos geregelt werden. Der Motor treibt außerdem noch den Hauptgenerator für die Stromerzeugung an und muß schon deswegen immer auf gleichbleibender Drehzahl gehalten werden. Im Auspuffstrang besitzt er noch einen gewaltigen Turbolader, ca 1m Ø, der ihm den richtigen Wind einbläst. Außerdem gab es im Maschinenraum noch 2 Hilfsdiesel von Mercedes, welche mit ihren rund 800 PS die Stromversorgung im Hafen übernahmen. Da es bei der Fracht auch etliche Kühlcontainer gibt -ausgestattet mit eigenem Kühlaggregat- welche ihre Innentemperatur auf +4 oder -24 Grad halten sollen, müssen diese während der Fahrt mit Bordstrom versorgt werden, was eine nicht unbeträchtliche Menge an Kilowatt beansprucht. Frischwasser wurde an Bord mit einem Verdampfer erzeugt, etwa 1000 Liter/Std., So duschten wir uns mit destillierten Wasser und tranken unseren Kaffé aus ebendiesem. Das Schiff fuhr unter deutscher Flagge und hatte 11 Mann Besatzung: Den Kapitän, hier MASTER genannt, den Steuermann oder 1. Offizier, hier Chief genannt, und den Cheffingenieur, hier der Cheefing. Diese drei waren Deutsche. Der 2. Offizier, der Koch und 5 Boys waren Phillipinos, kommandiert von einem spanischen Bootsmann namens August, der seine Leute gut im Zug hatte

...Fortsetzung im nächsten ECHO - HDW

„Na, ich bin nirgend's g'fahrr“

hieß es die letzten Monate, wenn mittwochs im Club Manfred Anspann über seine Aktivitäten ausgefragt wurde.

Doch letzten Mittwoch (13.10.) war alles wieder beim Alten:

Manfred fuhr wieder Langstreckenpokal und zwar in der Klasse S2a.

S2a? Ja, stimmt schon. Im VLN gibt es gibt's viele Klassen (H1, V4, A2, N3 und eben auch S2a), um die vielen Fahrzeuge optimal werten zu können. In der Klasse S2a fahren ausschließlich ältere Renault Clio Cup Autos.

Zusammen mit Andre Klein und Michael Heinmann bewegte unser Manfred also so ein Auto. Nach etwas Eingewöhnungsschwierigkeiten kam er dann aber gut zurecht und plazierte das Auto auf den 19. Platz der 3. Startgruppe.

Im Rennen lief alles problemlos, so gewannen sie mit einer Runde Vorsprung ihre Klasse – Gratulation!

Lieber Manfred, unsere Motorradfahrer vermißten Dich als „Neuling“ bei der Edelweiß-Trophäe!

Gruß Th.O.

Man sieht sich?



Sollten Sie auch im kommenden Jahr wieder so zahlreiche Aufträge bringen wie heuer, dann dürfen wir Ihnen jetzt schon versichern, daß wir uns praktisch nicht sehen.

Auch wenn wir uns nicht sehen, schöne Feiertage und einen guten Rutsch ins neue Jahr wünschen
die freundlichen Drucker.

Übrigens, sollten Sie uns gerade während der Feiertage dringend druckend sehen möchten, so können Sie uns da auch nicht sehen, denn wir feiern durch.

druckerei haberl

**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
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 Espressoeröstungen*
- *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

Hier fehlt Ihr Inserat

Kaum ist ein halbes Jahr vergangen, schon haben wir die Ergebnisliste der

QUASIMODO 1999

vorliegen:

Platz	Team	Club	Ges.-Pkte.
1	Botschen Bernd	ACM	182,4
2	Rother Julia	ACB	181,9
3	Diehl Rita	ACM	175,2
4	Gutsmiedl Astrid	ACM	174,9
5	Ostermeier Thomas	ACM	170,9
6	Diescher Matthias	Gast	170,0
7	Wiesender Hans	ACB	169,0
8	Nerbl Georg	ACM	153,8
9	Wagner Thomas	Gast	153,8
10	Bauer Ferdinand	ACM	151,5
11	Gutsmiedl Richard	ACM	143,1
12	Koch Johann	ACM	140,7
13	Mayer Alexander	ACM	137,9
14	Ostermeier Monika	ACM	130,5
15	Mayer Manfred	Gast	129,9
16	Biedermann Karl-Heinz	ACM	128,9
17	Feicht Robert	ACM	116,3
18	Resch Wilhelm	ACM	113,0
19	Odendahl Florian	Gast	104,9
20	Reichel Helmut	ACM	87,3
21	Vogel Klaus	ACM	86,0
22	Lutz Markus	ACB	82,7
23	Littich Ferdinand	ACM	77,6
24	Platter Michael	Gast	66,4
25	Werner Hans-Dieter	ACM	59,1
	Wachter Dieter	ACB	a.d.W.
	Kaufhold Jürgen	Gast	n.g.

Adolf Dingelreiter

MdL (Vorsitzender des Landtagsausschusses für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)

Von den Grenzen des Möglichen

Weiterer Zuwachs zu erwarten

Mobilität hat Zukunft, so ist es dem Themenfeld „Mobilität und Transport“ der Delphi-Zukunftsstudie zu entnehmen. Hat sie die wirklich?

Von der Notwendigkeit her ja, aber auch von ihren Möglichkeiten?

Die Verkehrsentwicklung hat in den vergangenen gut vier Jahrzehnten um rund 900 Prozent zugenommen - die überregionale Verkehrsinfrastruktur ist dagegen nur um 50 Prozent gewachsen. Obwohl wir in Bayern das Angebot der Bahn in den letzten Jahren um 17% ausgeweitet haben, sind je Straßen-Kilometer heute 64 Pkw zugelassen. Und, obwohl im Güterverkehr durch den Einsatz moderner logistischer Konzepte das Verkehrswachstum deutlich hinter dem Wirtschaftswachstum zurückgeblieben ist, hat die Verkehrsbelastung durch internationale Arbeitsteilung und wachsenden Export zugenommen. Im vergangenen Jahr stand im Durchschnitt jeder Pkw-Fahrer rund 65 und jeder Lkw-Fahrer über 200 Stunden im Stau. Ganz abgesehen von dem enormen volkswirtschaftlichen Verlust führt das auch zu erheblichen Umweltbelastungen.

Mobilität ist Voraussetzung und Folge von Wohlstand. Es geht nicht um „freie Fahrt für freie Bürger“, wie Gegner des Straßenverkehrs es immer wieder darstellen wollen. Wirtschaftswissenschaften definieren Kapital, Arbeit und Boden als elementare Faktoren unseres Wirtschaftssystems. Um diese Faktoren zusammenzubringen ist es notwendig, Menschen zum Arbeitsplatz, Rohstoffe zu den Produktionsstätten; sowie Halbfertigwaren und Produktteile im arbeitsteiligen Austausch zu transportieren. Die fertigen Produkte müssen schließlich zum Handel und zum Verbraucher. Das alles löst Mobilität aus.

Europäische Zusammenarbeit und globaler Wettbewerb erhöhen den Kostendruck für die Wirtschaft. Viele Unternehmen verringern deshalb ihre Fertigungstiefe, spezialisieren sich und kaufen zunehmend auf internationalen Märkten Vorprodukte und Dienstleistungen ein. Damit schreitet die Arbeitsteilung in Zukunft noch weiter voran. Wird eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur dabei zum Hemmschuh wirtschaftlicher Entwicklung?

Diese Frage stellt sich insbesondere für Bayern. Seit der Wiedervereinigung und dem Beitritt Österreichs zur EU ist Bayern in noch größerem Maße zur Verkehrsdrehscheibe geworden. Das Verkehrswachstum hat sich seitdem

auf vielen Relationen - insbesondere im Ost-West-Verkehr - ganz erheblich gesteigert. Diese Entwicklung wird mit der Osterweiterung der EU noch einmal einen kräftigen Schub erhalten.

Nach der Trendprognose 1995/2015 für Bayern nimmt der Personenverkehr auf Autobahnen um 25% und auf Bundesstraßen um 18% zu. Für den Güterverkehr wird auf Autobahnen ein Wachstum von 51% und auf Bundesstraßen ein solches von rund 30% prognostiziert. Angesichts dieser Verkehrsentwicklung ist ein weiterer Ausbau des Bundesfernstraßennetzes unverzichtbar.

Es hat keinen Sinn, in der EU für die osteuropäischen Beitrittsländer den Verkehrsinfrastrukturbedarf festzulegen und mit Brüssels Hilfe transeuropäische Netze bis an unsere Grenzen zu bauen, wenn bei uns der Infrastrukturausbau vernachlässigt wird.

Im Interesse der Standortsicherung muss man deshalb fordern, dass die von 1999 bis 2003 geplante Erhöhung der Mineralölsteuer von insgesamt 0,30 Mark nicht nur zum Stopfen von Haushaltslöchern verwendet wird, sondern zu einem erheblichen Teil auch dem Ausbau und dem Unterhalt unseres Fernstraßennetzes zufließt. Mit von Jahr zu Jahr steigenden Beträgen fließt dem Bundesfinanzminister ab 2003 jährlich eine Einnahme von rund 22 Milliarden Mark zu. Dieser Betrag darf dem Straßenverkehr nicht zusätzlich zu den 84 Milliarden Mark, die er bisher bereits an Steuern entrichtet, entzogen werden, ohne dass ein Teil davon in die Verbesserung der Infrastruktur fließt. Richtig wäre es deshalb, anstelle der Mineralölsteuererhöhung im Jahr 2000 eine Vignette einzuführen und dieses Geld zweckgebunden dem Ausbau der Straßeninfrastruktur zusätzlich zur Verfügung zu stellen. Mit den dann auf Bayern treffenden rund 500 Millionen Mark pro Jahr könnten dringend notwendige Baumaßnahmen zeitnah realisiert werden. Das weitere Wachstum einer in Europa arbeitsteiligen Wirtschaft wird wesentlich davon abhängen, ob die dafür notwendige Mobilität für die Menschen - insbesondere aber für Güter - auf Dauer gewährleistet werden kann. Dies gilt insbesondere für Bayern. Wir sind ein hochentwickeltes Land mit einem ausgeprägten Exportanteil unserer Wirtschaft und wir liegen in der Mitte eines sich neu formierenden Europas. Das bringt einen starken Binnen- und einen ausgeprägten Transitverkehr mit sich. Dem müssen wir durch eine zukunftsweisende Verkehrspolitik gerecht werden. Das bedeutet, dass wir Straßen ausbauen, den Flugverkehr weiterentwickeln und ebenso im Güterverkehr die umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Eisenbahn voranbringen müssen.

Eine bessere Eisenbahninfrastruktur kann aber nur Realität werden, wenn wir den Ausbau unseres Schienennetzes voranbringen (-aber auch hier kürzt und verschleppt die neue Bundesregierung-) und wenn es gelingt, in der Nutzung unserer Bahnen nationale Egoismen zu überwinden und gemeinsam die dringend notwendige Modernisierung vorantreiben. Dazu gehört:

- ✘ eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene durch eine verbesserte Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg;
- ✘ eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schiene national und international durch verkehrsgerechte Neu- und Ausbaumaßnahmen;
- ✘ ein Ausbau der Infrastruktur für den kombinierten Verkehr unter Einbeziehung von Luft- und Wasserstraßen mit weitgehenden privaten Betreiberformen und
- ✘ Vernetzung der Verkehrsträger und -systeme.
- ✘ Verbesserung des rollenden Materials und
- ✘ ein Service der Bahn, der in Sachen Sicherheit, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit den Wettbewerb mit der Straße aushält.

Es gilt, den berechtigten Forderungen nach einer möglichst raschen Verwirklichung der für Bayern wichtigen Verkehrsprojekte im Bereich Straße und Schiene noch mehr Nachdruck zu verleihen. Der Bayerische Landtag hat deshalb in einem Dringlichkeitsantrag die Staatsregierung aufgefordert, beim Bund mit allem Nachdruck für die notwendigen Verkehrsbaumaßnahmen in Bayern einzutreten. Bayern darf als Land im Zentrum Europas nicht im Verkehr ersticken. Es muß vielmehr in die Lage versetzt werden, dass es seiner Brückenfunktion nach Osten und Süden durch gut ausgebaute Verkehrswege in der Zukunft voll gerecht werden kann.

ACM *als Club - finde ich Spitze!*
als Investmentfonds ist absolute Spitze!

Beim ACM International Technology Funds hat sich das eingesetzte Kapital in den letzten 12 Monaten mehr als verdoppelt (in den letzten 10 Jahren durchschnittliche Rendite 22,74 % p.a.). Mehr darüber und andere sinnvolle Investitionen Vermögensberatung Berndt F. Botschen, Tel. (089) 60 19 03 65

Am Tag als der Regen kam

Pässehopping nach Salsomaggiore Terme

Sonntag, der 19. Sept. '99 - 8.30 Bad Tölz. Aufziehender Föhn läßt die Tiroler Berge in kräftigen Farben leuchten.

Kurzer Stopp am Gerlos. Über die Wildgerlosspitze schwappt die Föhnrolle - im Süden muß Schlechtwetter sein. Bei Sonnenschein und mildem Lüfterl fahren wir in die Felbertauern-Tunnelröhre ein. Ab Tunnelmitte weht uns eisige Luft entgegen. Am Tunnelausgang die ersten Regentropfen. Bis Huben Steigerung zum Wolkenbruch. Kriegsrat im Café. Richtung Lienz wird es wieder heller. Also lassen wir Stallersattel und dicke Wolken erst einmal rechts liegen und fahren auf wechselnder Fahrbahn über Toblach bis Cortina. Dort wagen wir den Einstieg in die Dolomitenpässe!

Pso Giau, Fila Staulanza - es ist naß, aber es regnet kaum.

Espressopause an der Fila Cebiana. Die Auffahrt zum Panzerfort Monte Rite schenken wir uns, nicht nur wegen des schlechten Wetters. Die Mehrzahl der Mitfahrer gehört nämlich nicht der Fraktion der Stollenritter, sondern eher dem Lager der Asphaltknieschleifer an. Auch einen „Ringerlblaser“ (Zweitaktfahrer) haben wir dabei. Endstation des Tages ist Nevegal. Dies ist keine weiße Schuhcreme, sondern eine Skistation oberhalb von Belluno.

Anderntags Regen satt von Anfang an. Tauchgang über 300 km Autostrada bis Bologna. Dank Heizvisier hat der Tourguide eine Art Minimaldurchblick. Dieser verläßt ihn bei der Abzweigung nach Poretta Terme. Die 30 km-Ehrenrunde kostet am Abend eine Lage Vino rosso.

Thomas Ostermeier mit Navigator H. Gafus ist schon längst (samt Ducato TDi) im Quartier. So sollte es bleiben. Da fällt mir die Fabel vom Hasen und vom Igel ein. Der Igel, das ist der Thomas, der immer schon da ist! Wenn er seinen Haarschnitt noch anpaßt, dann könnten wir ihn auch optisch leichter dieser neuen Rolle zuordnen. Also Thomas, short cut ist angesagt. Wir haben jetzt schon Schwimmhäute zwischen den Zehen, deshalb fällt es nicht auf, daß es auch am Dienstag regnet.

Pso di Oppio, Pso Abetone, Nebel am Pso Radici mit Sichtweite 10 m! Fastkollision mit ausgebrochenen Pferden! Mittagspause im Belvedere. Die Sonne kommt raus - Halleluja! Auf trockener Bahn hinauf auf den Pso Cerreto. Hier passiert es: Rudolf L. unternimmt einen Ausflug in die Botanik. Diese ist ortsüblich sehr steinig und hinterläßt unschöne Scharten im Vorderrad der R 80 RT. Oben auf der Paßhöhe gibt es eine Tankstelle. Dort findet sich ein Vorschlaghammer, mit dessen Hilfe (Fotos) die Scharte wieder zurückgedengelt wird.

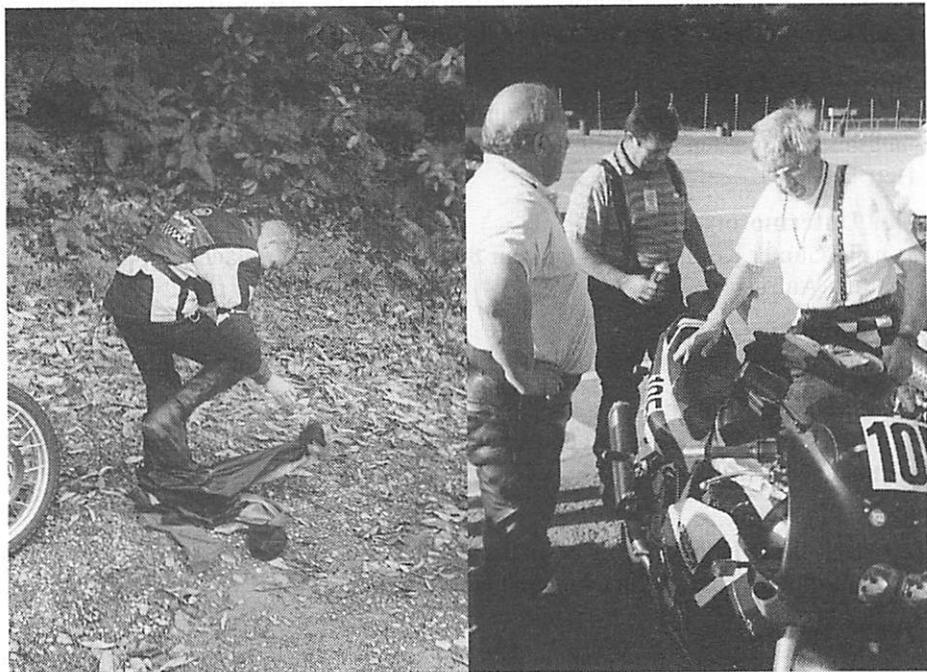
Es geht weiter über den Pso Lagastrello, der von vielen Autos zugeparkt ist. Es sind Schwammerlsucher, die man pralle Säcke voller Porcini schleppen sieht. Bei uns gibt es heuer nichts. Ein weiterer Grund um in die Gegend hier auszuwandern. Wir würden dann der sog. Toskana-Apennin-Fraktion angehören. Aber Leute, hier regnet es auch gelegentlich und gelegentlich auch heftig, wie am Mittwoch früh in Pontremoli.

Auf der nassen Fahrbahn liegt ein Konglomerat von Lärchennadeln und Buchenblättern, das die Biker mit Vorsicht durch die endlose Folge von Haarnadelkurven zittern läßt. Thomas macht sich einen Spaß daraus und drückt bergab mit seinem Lieferwagen die Motorradler vor sich her! ABS sollte man haben! 20 km vor Salsomaggiore Terme endet der Regen. Es folgten 3 Tage ‚sole italiana‘.

Bei der Heimfahrt am Sonntag da goß es wieder. Sch...ßwetter!

Was bringt uns der Sept. 2000? Pässehopping nach Ungarn oder zum Lausitzring!

Euer Tourguide R G



EDELWEISSPLITTER

Gestern Flop - heute Top

Die letztjährige Trophäe lief nicht optimal, die 11. dagegen um so besser. ACM-Meisterschaft mit auswärtiger Beteiligung kann man vielleicht sagen.

Terminator

diesen Titel verdient Julius Ilmberger jun.! Er treibt ein Motorrad (BMW R 1100 S) zum Matchwinner, das die Fachpresse als Pseudosportmaschine abqualifiziert hat. Neidlos konstatiert man: Wir fahren in der 2. und 3. Liga. Wie kann man Julius ausbremsen? Man gebe ihm die Goldwing von Mr. Valium!

Rasender Oldy...

...wer kann damit gemeint sein? Hans Koch auf Suzuki (noch)!

Schräglagenkönig...

...von Varano ist Louis Schneider! Schaffte es bei seiner R 100 GS beidseitig die Zylinderschutzbügel halb durchzuschleifen. Seit 20 Jahren mit der GS sah ich selbiges zum erstenmal! Bei mir zuckte es nur zaghaft an der Seitenstütze. Nächstes Jahr gibt es mehr! Der Louis fährt dann ohne Zylinderköpfe!

Higsider

...sind selten bei unserer Fahrweise. Einen der spektakulären Art demonstrierte Clubkamerad Stanislaw. Wir wünschen Mann und Maschine gute Besserung.

Back to his roots...

...fand Bernd Botschen. Auch auf dem Motorrad war er mit nur 39 PS gar nicht so langsam. Da müßten sich doch auch andere angesprochen fühlen! Wie schaut's aus, Herr Distler?

Der Untermotorisierte...

...heißt Günter Korb. Hat wirklich nur 800 ccm und keiner glaubt es. Abhilfe: Aufrüsten!

Die schnellste Oma...

...von München heißt Irene Geßler-Fuchs. Ein Monster macht's möglich.

Einen Ringerblaser...

...haben wir auch wieder. Er heißt Wagner Franz und ist davon abgesehen ein anständiger Mensch!

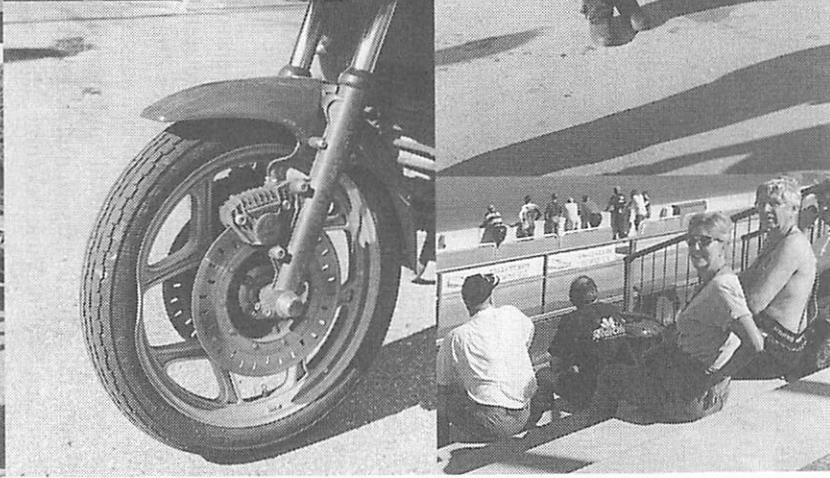
Schneller Willi...

...Resch! Seine HPN GS ging bestialisch. Leider ging auch sein Temperament, nämlich mit ihm durch. Die Gleichmäßigkeit litt darunter. Das Resultat: Ferner liefen

Junge Wilde...

...hatten wir mehrere. Einer davon ist Sascha Schreiber aus Sonneberg. Erst fuhr er 3 Tage brav hinter mir her, dann mit einem Pokal nachhause. Weiter so!

RG



22. bis 25. September 1999

11. ADAC Edelweiß Trophäe 1999

Mittwoch 22.09.1999

Wie jedesmal freuten wir uns schon sehr darauf. Am 22. In der Früh, um 7.20 h starteten wir bei schönem Wetter. Bis Innsbruck wollten wir das erste Stück auf der Autobahn hinter uns bringen, um für die dann wesentlich schönere Strecke mehr Zeit zur Verfügung zu haben. Bis Schwaz funktionierte das auch, dann wichen wir einem Stau auf die Landstraße aus.

Ab dem Brenner ist ja der Anreiseweg sowieso für uns die Kür schlechthin. In Sterzing war Brotzeit angesagt bevor wir das wunderschöne Südtirol unter die Räder nahmen. Zwischendurch legten wir noch eine Kaffeepause und eine kleine Popo-Erholpause bei „Don Camillo, in Memoriam“ in Brecello ein und trafen wie geplant um 19.00 h in Salsomaggiore Terme ein. Natürlich verpaßten wir den vom ADAC beschriebenen Weg zum Hotel. Ein gutgelaunter Polizist schickte uns durch die Fußgängerzone direkt zum Hotel Grande Albergo Centrale Bagni, das mit der bekannten gelben Flagge gekennzeichnet war.

Wir wurden freundlich empfangen, bekamen von Frau Renate Breiholz die Teilnehmerunterlagen und das Helmsiegel (zum letzten Mal für den Schubert Profil) und fanden anschließend unser altherwürdiges Zimmer im 3. Stock. Da es tagsüber sehr warm war, tat die Dusche mit der Warmwasserregulierung einer Fiestakupplung (= ein oder aus), gut. Mit viel Geduld fanden wir die richtige Wassertemperatur und waren bald aufbereitet für das Essen und den ersten Abend mit den vielen zumeist gleichgesinnten Seelen. Viele bekannte, aber auch einige unbekannte Personen waren schon anwesend, einige kamen erst spät am Abend an. Das schon vom ADAC mit der Reservierung des Zimmers für diese Nacht bestellte Essen war reichlich und begann wie in Italien fast immer mit Nudeln. Es bestand aus 3 Gängen wie jedes Menü der folgenden Abende. Die Mahlzeiten waren schmackhaft, da gibt es nichts zu kritisieren. Lediglich das Personal war etwas chaotisch, meines Erachtens absolut überlastet und schlecht organisiert (dafür konnten die Service-Leute nichts, sie waren einfach unterbesetzt).

Nachdem man uns um 22.00 h freundlich hinauskomplimentiert hatte, trafen wir beim Spaziergang durch den Ort immer wieder auf bekannte Gesichter. Ein Dämmer-schoppen mit musikalischer Untermauerung (die Sängerin gefiel einem unserer Mitglieder (BMW-Fahrer aus dem ACM – I Team) so gut) wurde um 0.30 h beendet, wir sollten ja früh aufstehen.

Donnerstag 23.09.1999

6.30 h war Weckzeit und ab 7.00 h Frühstück angesagt. Wir hatten ja um 9.00 h in Varano an der Rennstrecke anzutreten. Das Frühstückbuffet war heftig umzingelt, aber jeder kam zu seinem Recht.

8.00 h Abfahrt zur Rennstrecke. 35 km über eine landschaftlich wunderschön gelegene kleine Straße. Leider ist sie teilweise in sehr schlechtem Zustand. Wer mit einer Enduro unterwegs war, hatte durchaus Vorteile. Gute 40 Minuten brauchte unsere Gruppe. Sofort wurde mit der Fahrzeugabnahme begonnen, jeder holte seinen Transponder (erstmalig die elektronische Zeitmessung) bei der Fahrtleitung ab. Mancher Kabelbinder (auf Neudeutsch Ty-Rap) mußte sein Dasein vorzeitig beenden, bis die Meßgeräte ihren endgültigen Platz behalten durften. Wie immer wurde die Fahrtleitung durch einige Langschläfer und notorische Zuspätkommer aufgehalten.

Vorgruppe 6, die Erste (Damen), war seit 10.00 h schon eine ganze Weile auf dem Kurs als die Letzten endlich eintrafen. Pünktlich brachte Herr Karl Schuchart alle Trainings zur Ermittlung der einzelnen Gruppen bis Mittag durch. Nach einer Stunde Pause ging es dann hurtig mit endgültig nach Rundenzeiten sortierten Teilnehmern im Zeittraining weiter. Die Anzeige der einzelnen Rundenzeiten auf dem Bildschirm war sehr informativ und spannend für eine „nur Sozia“ wie mich. Pünktlich um 15.00 h ging es in Reihenfolge Gruppe 5, 4, 3, 2, 1 weiter mit den Wertungsläufen. Fast alle ärgerten sich über den „Raider-Jackl“ (Prinz Valium) mit der Startnummer 78, auf seiner BMW, K 1200 RS, der sich von der Goldwing „Musikdampfer – Tram-Bahn – u.s.w.“ regelrecht abschleppen lies (Rundenzeit ca. 1 Minute, 40 Sekunden). Prompt führte er damit in der Wertung für den ersten Tag. Im Café ACM war er Dauergast, konnte aber dadurch auch nicht gepusht werden. Leider war ein Ausfall mit verletztem Fahrer zu beklagen. Eine Daumenluxation (eingegipst und in einer Trageschleife ruhiggestellt) zwang ihn zur Aufgabe.

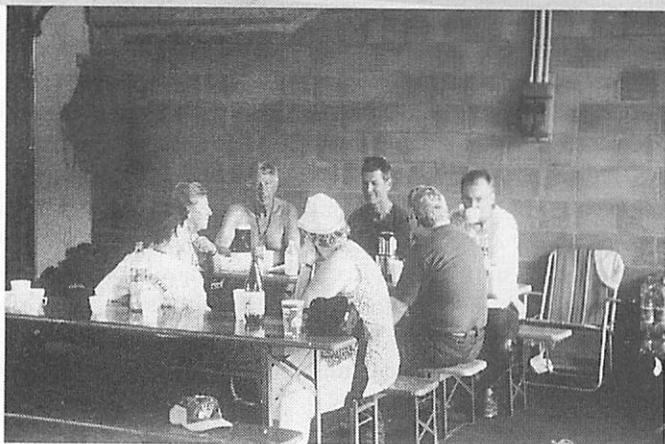
Wir verabschiedeten uns nach dem 3. Lauf und traten den Weg zum Hotel an. Nach einem schönen Tag mit bestem Wetter und ermüdenden Fahrten (vor allem für die aktiven Teilnehmer), trafen wir am Abend beim Essen wieder alle zusammen. Zum Teil heiße Diskussionen und mutmaßende Schlüsse vor den Ergebnislisten beendeten den Abend im Hotel. Wieder verteilte sich die Menge im Ortszentrum.

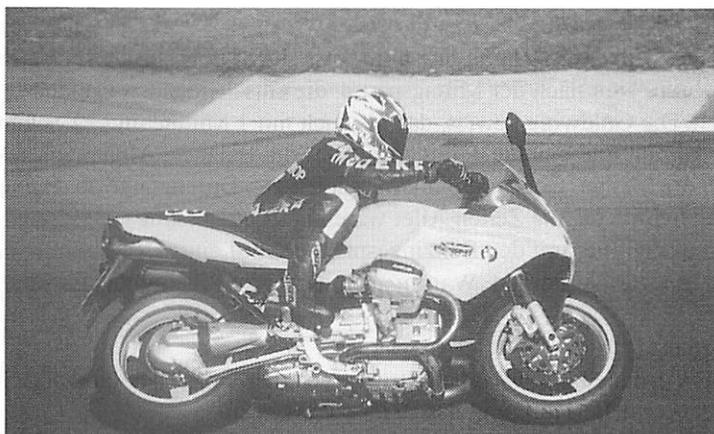
Freitag 24.09.1999

Wie am Vortag, lediglich 1 Stunde später, spielte sich bis zum Eintreffen in Varano alles fast gleich ab. Ein Fotostop, ca. auf dem halben Weg, lies uns Zeuge eines kleinen Unfalls werden. Sand und falsche Reaktion waren die Ursache. Glücklicherweise nur kleine Schäden am Motorrad und eine Ellbogenprellung beim Fahrer.

Osti's Helfer (touristischer Teilnehmer), Heini Gafus mußte hinnehmen, daß die Kaffeemaschine nur die liebevolle Betreuung von Thomas akzeptiert. Der Kaffeesatzige Ölwechsel brauchte eine Hausfrauenhand zur Abhilfe.

Wieder ein freies Training, anschließend eines mit Zeitnahme. Da hatten wir leider noch einmal einen Ausfall zu beklagen. Unser Clubmitglied, Stanislav Panow beschleunigte vermutlich zu stark aus der Rechtskurve heraus und fiel dann einem Heighsider zum Opfer. Gehirnerschütterung und ein Schlüsselbeinbruch waren die Folgen. Wie es aussieht, hat die 888er Ducati den Sturz ohne größere Schäden überstanden. Im Bus von Thomas Ostermeier unserem „ACM-Café-Driver“ fand sie einen





Platz für den Heimweg. Stani konnte mit Hansi Huber (touristischer Teilnehmer), im Auto mitfahren. Nun nach der Mittagspause, die entscheidenden Runden in den Wertungsläufen. Die Goldwing bewies, daß sie auch mit 1 Minute und 22 Sekunden um die Runde kommt und brachte damit Nr. 78 aus der Balance. Allgemeines Aufatmen ging durch die Menge. Gewohnt pünktlich liefen alle Durchgänge ab. Heute waren wir bis zum Schluß da, die Zeiten Aller waren ja so interessant.

Wie üblich das Dinner mit den Benzingesprächen! Für einige Teilnehmer endete der Abend erst am frühen Morgen. Warum auch nicht, die Pflichtübungen waren beendet.

Samstag, 25.09.1999

Dieser Tag war ohne irgendwelchen Streß. Nach dem Frühstück fanden sich die meisten in Varano zur Besichtigung des Dalara-Werkes ein.

In je 2 x 3 Gruppen a 20 Personen wurden wir durch das Werk, das für F1, F3, Indy-Car u.s.w. die Chasis entwirft mit den Vorgängen der Entwicklung dieser vertraut gemacht. Sehr interessant war zu sehen, wie das im Windkanal und in der Abteilung für die Messung der Ab- und Auftriebe von statten geht. In der Konstruktionsabteilung wurde uns erklärt, wie das per PC gleich in Verbindung mit den Teststationen und den Modellen (1:4 bis 1:5) funktioniert. Für mich war das eine sehr interessante Sache. Danach sahen wir, wie die Chassis dann aussehen, wie sie (zum Teil auch außerhalb des Werkes) gefertigt und zusammengebaut werden und alles aufeinander abgestimmt wird. So viel Technik und individuellen Kleinkram wie da zusammen kommt, ist für mich ein Buch mit sieben Siegeln. Eins davon konnte ich öffnen – die anderen sechs werden wohl für einen Laien wie mich verschlossen bleiben.

Da wir das Glück hatten, gleich in der ersten Gruppe zu sein, bekamen wir die Möglichkeit nochmals an der Rennstrecke ein paar Runden eines Alfa-Trainings zu sehen. Das Mittagessen im Lokal war gut durchorganisiert. Vorspeise – Salat, Nudeln – dann warteten alle noch auf des Hauptgericht – Sendepause – Zitronensoorbeet und Schluß! Kaffee gibt's an der Bar! Aber es ist keiner verhungert.

Da mir die Fahrt nach Maranello ins Ferrari-Museum zu stressig aussah, verabschiedeten wir uns offiziell bei der Leitung und machten uns auf eigenen Wegen glücklich. Unterwegs trafen wir auf einige Bekannte mit ihren Motorrädern, unter anderem die geführte Tour, die zur Auswahl gegeben war. Unsere Runde fiel kleiner aus als geplant. wir wichen dem Regen, der ganz offensichtlich am Himmel hing, aus und waren verhältnismäßig früh zurück. Diese Zeit nutzten wir, um zu packen und ausgiebige Körperpflege zu betreiben.

Wie schon vermutet wurde der Termin zum Galaabend mit Siegerehrung um eine Stunde verschoben, damit die Ausflügler auch noch Zeit hatten sich frisch zu machen, das gab uns zusätzliche Zeit für die Eisdielen.

Feierlich war der Einlaß in den Speisesaal um 19.30 h. Im dunkeln mit Geigen- und Klaviermusik. Das Service-Personal war aufgeschlossen und flott, obwohl im anschließenden Konferenzsaal eine Tagung stattfand und die armen angestellten alles dafür – mitten durch unsere Veranstaltung karren mußten.

Die Pokalverleihung begann mit dem Erwähnen und Ehren der schlechtesten - über den Werdegang von Nr. 78. zur Verleihung der Pokale. Als Erste wurde in der Klasse 2. bis 50 PS. Platz 3, Frau Ulrike Feicht aufgerufen. Aber Hallo! – Dann Günter Korb als Zweiter und als Sieger Louis Schneider. – Drei von uns.

Klasse 1, über 50 PS, hier hielt sich der Club noch vornehm zurück.

Die 3 Damenpokale gingen wieder alle an den ACM. Gratulation an Irene, Josefine und Ulrike – ich glaube im Namen aller sprechen zu dürfen.

Außerdem wurde für die Damenmannschaften ein separater Pokal ausgeschrieben. Da leider die einzige „Damenmannschaft“ – strichen wir auch den ein.

Die Mannschaftswertungen fielen alle auf den ACM. – Das ist ja auch nicht so schwer, bei diesen Kapazitäten und den vielen altbewährten Racer'n. Ich persönlich freue mich für Euch alle.

Sonntag, 26.09.1999

Wir waren mal wieder beinahe die letzten, die „On Tour“ gingen. Um 9.00 H fuhren wir los. Die schnelle – kürzere Strecke – also möglichst nur Autobahn. Wir wollten verhältnismäßig schnell nach Hause kommen. Es fing ganz gut an. In Bozen waren wir bald. Da war Mittagspause angesagt. Dann im strömenden Regen bis vor die Haustür. – Gore-Tex – bringt es nur, wenn man etwas erfindet, womit man das Wasser davon abhält, vom Helm direkt in den Kragen zu tropfen. Ich hatte kaum noch einen trockenen Faden am Leib – eigentlich nur die Socken. Alles halb so wild, im Kleiderschrank war jede Menge trockene Auswahl.

Es war wieder sehr schön. Lieber Karl, bitte hilf dem neuen Organisator, Armin Stadler, bei dem Ausrichten der Edelweiß-Trophäe noch ein wenig. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass das nicht gerade eine leichte Aufgabe ist. Danke Die und dem ganzen Team für die wunderbare 11.

Lieber Thomas Ostermeier, besten Dank im Namen aller, die Deinen Service außerhalb des Hotels beanspruchen durften, und den derer, die ihn zusätzlich nutzen mußten – oder wollten. Vielleicht fällt dem Einen oder Anderen sogar auf, daß das restliche Kleingeld aus der Börse eventuell nicht die ausreichende Entlohnung für Deinen Einsatz ist. Du hast Urlaub geopfert, Hotel- und Fahrzeugkosten selbst getragen und auch noch den Vorschuß für die örtliche Verpflegung ausgelegt. Ganz abgesehen von der Zeit, die Du für die Organisation aufwenden mußtest. Übrigens, hat Dir das schon jemand gesagt? Deine Mutter backt ausgezeichneten Marmorkuchen.

Wie schon besprochen, empfehle ich für Deine folgenden Dienstleistungen dieser Art – entweder ein Armbändchen zum Festpreis – oder Direktkasse.

Da ich jeweils nur indirekt an der „A-E-T“ teilnehme, stelle ich mich Dir gerne zeitweise als Kassenwart zur Verfügung, falls Du das wünschst – oder brauchen kannst.

Astrid Röttinger

11. ADAC-Edelweiß Trophäe 1999 – Ergebnisse

Für alle ACMLer, die nicht in den Genuß des ADAC-Ergebniss-Service gekommen sind (ein ca. 15mm dickes Ergebnisheft) hier eine kurze Zusammenfassung der ACM-Erfolge:

Gesamtsieger: Louis Schneider; 3. Günter Korb; 5. Christian Kirtzel; 7. Christian Thoms; 10. Alexander Gerlach; 11. Julius Ilmberger jun.; 13. Irene Gessler-Fuchs (beste Dame!); ...

Mannschaftswertung:

1. ACM I (Günter Korb, Manfred Kiermaier, Schorsch Nerbl, Hans Röttinger)
2. ACM III (Louis Schneider, Julius Ilmberger, Albert Müller, Wilhelm Resch)
3. ACM IV (Christian Kirtzel, Karl-Heinz Biedermann Sascha Schreiber, Richard Staab)
4. ADAC Südbayern II
5. ACM VI (Christian Thoms, Stanislaw Panow, Berndt Botschen, Markus Reicher)
6. ACM VIII (Irene Gessler-Fuchs, Ulrike Feicht, Josefine Biedermann)
7. ACM II (Ferdinand Littich, Robert Feicht, Harald Glück, Hans Koch)
8. MC Gestratz
9. ACM IV (Alexander Gerlach, Rüdiger Gutsche, Karl Josef Warmbrunn)
10. ADAC Südbayern I
11. AC Landshut
12. ACM V (Christine und Peter Preissinger, Franz Wagner, Uli Blaschek)
13. Geyer
- n.g. MC-Ingolstadt

Na, das kann sich doch sehen lassen:

Der ACM stellt den Gesamtsieger, die beste Dame, die beste Herren- und die beste Damen-Mannschaft (ACM VIII)!

Ich gratuliere nochmals recht herzlich den erfolgreichen Teilnehmern und den Veranstaltern zu der gelungenen Edelweiß-Trophäe '99!

Euer Th.O.

Clubmeisterschaft 1999

Für den 9/10 Oktober war mal wieder der Salzburgring angesagt um die Clubpokalsieger und Plazierte zu ermitteln.

Die Heizercrème de la Crème war beinahe vollständig vertreten und am Sonntag auch ich, zwar weniger als Crème, sondern mehr als „De la“.

Da viele Teilnehmer aus allen Ecken Bayerns und darüber hinaus (z.B. Sonneberg) anreisten, konnte ich mich nicht bremsen und mußte auch zu diesem Ereignis. Also nahm ich den Wasserkanal nach Salzburg unter die Räder.

Am Sonntag, kurz nach dem Erwachen, sah das Wetter eigentlich nach „hinter dem Ofen ganz hinten“ aus, aber moderne Motorradbekleidung ließ mich trocken im Vignettenland ankommen.

Viele bekannte Gesichter und ebenso viele Fragen nach meiner Weltbesten Beifahrerin begrüßten mich. Übrigens, auch eine Sozia will und kann nicht immer mit - und außerdem weiß ich noch aus Varano wie ein winziger Transponder bremsen kann! Von einer großen Sozia ganz zu schweigen.

Bei meiner Ankunft waren die wasserfesten ACM-Motorradler schon eifrig unterwegs. Eifrig und auch übereifrig. Das Erste was ich hörte war von einer blauen Kawa, die das Kiesbett der Fahrerlagerkurve genauer untersuchte. Wahrscheinlich hat der Julius jr. wieder erzählt: „Da kann man reinfahren!“ So nach dem Motto: „*Wer da reinpfeift ist ein Gegner weniger...!?*“

Nach der Mittagspause sausten dann gleich die Kradler wieder los und schon bald knatterte (**rängdengdeng!**) in Gruppe zwei die absolute Attraktion mit zwei Takten, Beinschilden, Kofferraum und kleinen Rädern über den Ring! Es war ein Schorsch als Silberpfeil verkleidet beim Hornissen züchtigen. Hier bekamen die Trend-Sportgeräte „Roller-Blades“ eine ganz neue Bedeutung. Wie sich später herausstellte, hatte er endlich ein Gefährt gefunden; das er so gut beherrscht, daß er auch gleich noch Clubpokalsieger werden sollte! Eigentlich gibt es aber kostengünstigere Methoden das passende Fahrzeug zu finden. Bleibt mir jetzt nur die Hoffnung daß im *Toilettenjahr* (00) nicht alle Rollern. Ich habe nämlich keinen und jetzt kaufe ich mir erst recht nicht sowas!!

Ganz wichtig! Ich wohne jetzt mit einem echten Clubpokalsieger unter einem Dach!

Boah ay, mir wird ganz warm um's Gestell.

Hoffentlich seid Ihr alle gut nach Hause gekommen und freut Euch schon auf's nächste Mal.

Euer J. R.





ACM-Clubpokal Salzburgring 99 – Ergebnisse Motorräder

ACMler sind fettgedruckt

Platz	Fahrer	Richtzeit	Punkte
1.	Rainer Wisuschil	1.49,099	35,1
2.	Schorsch Nerbl (Clubmeister)	2.42,730	48,7
3.	Irene Gessler (beste Dame)	2.18,861	50,8
4.	Ferdinand Littich	1.50,770	61,4
5.	Andreas Bovensiepen	1.50,690	78,4
6.	Klaus Vogel	1.59,830	83,7
7.	Harald Glück	2.20,353	87,8
8.	Martin Mattusch	2.09,726	93,5
9.	Rudolf Hierold	1.59,571	96,9
10.	Klaus Straßberger	1.48,033	97,6
11.	Alexander Ned	2.55,576	104,2
12.	Julius Ilmberger jun.	1.43,889	113,2
13.	Stefan Sperber	2.11,151	138,4
14.	Tanja Widmann	2.03,317	153,9
15.	Johann Past	2.25,774	154,2
16.	Wilhelm Resch	2.13,581	174,1
17.	Manfred Fink	2.10,190	181,6
18.	Herbert Schleiss	1.46,175	200,6
19.	Herbert Epp	2.18,516	219,7
20.	Werner Röhrner	2.04,108	220,7
21.	Peter Baehrend	2.05,103	223,0
22.	Willi Resch jun.	2.09,843	224,8
23.	Christian Kirtzel	1.46,202	226,3
24.	Günter Korb	1.55,078	252,0
25.	Robert Feicht	1.54,870	255,1
26.	Albert Müller	1.58,464	262,4
27.	Franz Wagner	2.14,808	293,2
28.	Michael Flormann	2.04,023	306,9
29.	Ulrich Blascheck	1.59,075	310,8
30.	Michael Aumann	1.42,792	320,0
31.	Rainer Hartmann	1.52,772	323,3
32.	Helmut Frank	2.00,900	341,4
33.	Gila Steffan	2.31,472	344,6
34.	Ulrike Feicht	2.31,661	352,0
35.	Karl Schuhardt	2.20,210	374,8
36.	Alexander Gerlach	1.56,038	388,8
37.	Thilo Lachner	1.59,422	399,8
38.	Michael Schandl	2.15,056	430,2
39.	Stefan Lander	2.23,208	460,9
40.	Peter Pietzak	2.17,972	466,9
41.	Lutz Prinzing	2.01,997	766,4

ACM-Clubpokal Salzburgring 99 – Ergebnisse Autos

ACMler fettgedruckt, Slalom: 1 sek. = 1 Punkt inkl. Strafsekunden

Platz	Fahrer	Slalom	Richtzeit	Punkte	Ges.-Pkt.
1.	Franz Hocheder	149,31	1.43,960	28,5	177,88
2.	Karl Dirschedl	148,19	1.49,005	60,2	208,39
3.	Roland Tögel	149,63	1.54,507	67,6	216,93
4.	Albert Schiller	164,53	2.04,137	61,3	225,83
5.	Sebastian Widauer	144,63	1.53,761	81,9	226,53
6.	Robert Kleiner	161,31	2.06,277	75,5	236,81
7.	Thomas Völkl	150,66	1.48,492	87,4	238,06
8.	Florian Trüg	160,37	1.57,360	81,4	241,77
9.	Claus Weber	152,94	1.42,261	93,8	246,74
10.	Robert Raab	153,71	1.44,712	98,9	252,61
11.	Manfred Völkl	154,27	1.49,362	108,4	262,67
12.	Wolfgang Vogel	192,69	2.04,980	76,3	268,99
13.	Tschuli Wagenführer	148,93	2.19,102	133,7	282,63
14.	Heinrich Gafus	157,53	1.57,132	129,2	286,73
15.	Klaus Burger	152,18	1.48,546	140,4	292,58
16.	Claudio Schwaiger	177,27	1.53,586	119,9	297,17
17.	Robert Lichtmanecker	161,0	2.03,830	143,6	304,60
18.	Franz Krautbacher	185,21	2.09,073	125,2	310,41
19.	Fritz Mehringer	155,44	1.45,053	155,1	310,54
20.	Markus Gsimsl	154,75	2.04,951	155,8	310,55
21.	Klaus Redlbacher	154,49	2.06,897	227,5	381,79
22.	Georg Redlbacher	186,25	2.14,003	206,4	392,65
23.	Jürgen Bodenschatz	153,18	2.03,651	257,4	410,58
24.	Christine Wiedemann	195,07	2.06,618	265,4	460,47
25.	Ida Rambichler	271,30	2.59,406	202,1	473,40
26.	Michael Weber	178,79	2.11,072	362,1	540,89
27.	Elisabeth Sturm	260,79	2.41,284	356,8	617,59
n.gew.	M. Platter, Chr. Houzer, J. Dick				

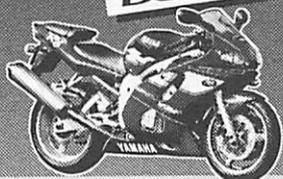
Die YZF-R6 von YAMAHA.

Der kraftvolle Supersportler
in der 600er Klasse.

- 169 kg Trockengewicht
- höchste Drehzahlregionen
mit 15.500/min
- kürzester Radstand mit
1.380 mm

Dreams. Powered by
YAMAHA.

So neu, so heiß,
so gut.
Bei uns.



MOTO-VÖLKL GdbR

Zwischen München und Rosenheim

MOTO-VOELKL@t-online.de

Münchener Straße 16

83620 Feldkirchen

Tel. 0 80 63 / 72 72 · Fax 72 20

Montags geschlossen

Alle ACM-Mitglieder, Freunde und
Bekannte sind herzlich eingeladen!

Jubiläumstage

vom Samstag, 6. Nov.

bis

Freitag, 19. Nov.

Jubiläumspreise

25 JAHRE

Uhren-Schmuck-Fachgeschäft
Goldschmiedemeister

KÖSSLER

Wasserburger Landstr. 245

81827 München

Tel./Fax (0 89) 4 30 56 28

U n f a l l ?!

Sachverständigenbüro Wagenführer

PKW-LKW-Busse-Motorräder-Wohnmobile-Sonderfahrzeuge

82110 Germering – Spitzwegstr. 19

Tel.: 089 / 84 05 94 00 Fax: 089 / 84 05 95 00

Info@Wagenfuehrer.de

Enduro 99

Oder wer will der kann....

Wieder geht eine Enduro Saison zu Ende. Ein Sportjahr, das für mich so vielseitig war wie noch nie, denn ich habe meines Erachtens nach fast alles ausprobiert, was dieser Sport noch oder wieder zu bieten hat. Vor ich aber über meine Saison 99 berichte, möchte ich kurz zurückblicken, denn unser Sport hat ein bewegtes Jahrzehnt hinter sich.

Konnten 1989 noch einmal die SIX Days in Deutschland ausgetragen werden, so wäre dies in den 90er Jahren undenkbar gewesen. Unüberwindliche Auflagen der Genehmigungsbehörden, kaum Entgegenkommen der Naturschutzbehörden und dazu noch ein Abkommen, das in Zusammenarbeit von Regierung, Bundeswehr und ADAC erarbeitet wurde und welches das Befahren von Truppenübungsplätzen auf unbefestigten Wegen verbietet, haben dazu geführt, daß der klassische Endurosport in Deutschland fast nicht mehr durchführbar war. Echte Geländeveranstaltungen konnten Anfang der 90er Jahre fast nur noch in den neuen Bundesländern durchgeführt werden. Aber als sich auch hier die „westdeutsche Mentalität“ durchsetzte, hatte der echte Endurosport auch hier keine Chance mehr.

Den Clubs, die noch Veranstaltung auf die Beine stellen konnten, möchte ich an dieser Stelle meine Hochachtung aussprechen.

Alternativen mußten gefunden werden.

Die **IGE** (Interessengemeinschaft Enduro) wurde gegründet und bietet deutschlandweit 3 Stunden Enduroveranstaltungen an.

Die **klassischen Enduroläufe**, die nach den Regularien des **DMSB** (früher **OMK**) durchgeführt werden, bestehen auch weiterhin.

Sog. **genehmigungsfreie Veranstaltungen** die weder IGE noch DMSB angehören werden durchgeführt.

Die **Classic Klasse** wird gegründet und als eigene Veranstaltung durchgeführt oder als zusätzliche Klasse an die o.g. Veranstaltung angehängt.

Als letztes möchte ich noch die **Enduro Rallies** nennen, gemischte Veranstaltungen für Auto und Motorräder. Nun aber wieder zurück ins Jahr 99 und zu mir.

Meine Überlegungen Anfang des Jahres waren:

1. Ich wollte auch weiterhin Enduro fahren (Ich betreibe diesen Sport ohne Unterbrechung seit 1977)

2. An Motorrädern standen mir eine Yamaha TT 350 und ein 4-Takt Oldtimer von 1977 zur Verfügung.
3. Die Anfahrtszeiten zu den Veranstaltungen sollten nicht länger als ca. 4 Stunden betragen.

Unter Berücksichtigung meiner Kriterien habe ich dann auf folgenden Veranstaltung teilgenommen.

Genehmigungsfreie Veranstaltungen:

	Penzberg: 2x2 Stunden Enduro	jeweils Platz 4
	2 Tage Fahrt Bechtal/Weißenburg	Platz 2
Oldtimer:	2 Tage Fahrt Isny	Platz 4
	Sonneberg/Thüringen	Platz 3
	Suhl/Thüringen	Platz 1
IGE:	3 Stunden Enduro Goldbach/Aschaffenburg	Platz 10
DMSB Enduro:	Deutsche Senioren Cup / Dachsbach	Ergebnis nicht bekannt
	Streitberg/Fränk. Schweiz	Ergebnis nicht bekannt

Alle Veranstaltungen hatten Geländeanteile aufzuweisen, wie man es schon gar nicht mehr für möglich gehalten hat. Besonders erwähnen möchte ich hier die beiden „Enduroklassiker“ Dachsbach und Streitberg. Rundkurse mit ca. 50 km gespickt mit Auf- und Abfahrten, Schlammdurchfahrten und selektiven Sonderprüfungen. Tagelanger Regen hat dann die Strecke noch schwerer gemacht.

In Streitberg waren z.B. in der Seniorenklasse 41 Fahrer am Start. Am Ende der Fahrt haben gerade noch 9 Fahrer ihr Motorrad zur Schlußabnahme wieder in den Park Ferme geschoben und so mancher Fahrer wird erleichtert gewesen sein, als er nach dem Waschen festgestellt hat, daß er auch wirklich sein eigenes Motorrad wieder mit nach Hause genommen hat, denn unmittelbar nach der Veranstaltung waren die Motorräder kaum mehr wiederzuerkennen.

Ich würde mich freuen wenn in den nächsten Jahren wieder mehr ACMler den Weg zum Endurosport finden würden. Denn ich weiß von einigen „alten Geländefahrern“, daß ihre alten Motorräder noch in den Garagen stehen und nur darauf warten, in der Classic Klasse wieder an den Start zu gehen.

Sollte ein Neueinsteiger Fragen zum Endurosport haben, stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Kontaktadresse: Heinz Egerland, Tel. 089/ 466 166, Fax 089/ 46 040 64

Euer Heinz Egerland

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
Vermögensberatung · Immobilien · Investmentfonds
Telefon (0 89) 60 19 03 65

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

LEO HOLY, VESPA-STÜTZPUNKT, STIHL-DIENST
Schlipfhausen 1, 85567 Bruck, Telefon 0 80 93 - 14 12

MAX JUNG
METALLBAU/SCHLOSSEREI

81825 München, Bognerhofweg 6, Tel. (0 89) 42 13 37 · Fax 42 13 34

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

4 Jahre Ferrari-Racing-Days

begann für uns 1996 am Nürburgring. Anlässlich einer Weltpremiere stellte Michael Schumacher an diesem Wochenende den Ferrari 550 Maranello am Sonntag 44.000 staunenden Ferrari-Fans vor. Es kamen zu diesem Anlaß über 4.500 Ferraristi mit ihren Ferraris zum Nürburgring. Alle Parkplätze am Ringgelände waren dafür reserviert und – rot. Weit vor dem Nürburgringgelände hieß es bereits auf großen Plakaten „only Ferrari → right“ und „other cars ← left“. An diesem Wochenende wurden auf der Grand-Prix-Strecke die Ferrari Shell Historical Challenge und die Ferrari F355 Challenge – Trofeo Pirelli durchgeführt.

Die Nordschleife wurde zwei Stunden ausschließlich für private Ferraris mit Straßenzulassung kostenlos zur Verfügung gestellt. Mit nur einer Einführungsrunde auf der Nordschleife begann der Spaß nun auch für uns. Marcus Frey und ich donnerten nun das erste Mal mit einem roten Ferrari F355 GTS durch die grüne Hölle – bis die Kupplung stank...

Michael Schumacher drehte derweil noch immer als Chauffeur seine Presserunden mit dem 550 Maranello auf dem Grand Prix Kurs...

1997 hieß es wieder Ferrari-Racing-Days am Nürburgring – es gab die gewohnten historischen Rennläufe und natürlich die spannenden Ferrari-Challenge-Rennen, die ausschließlich mit dem Ferrari F355 gefahren werden. Neu war aber dieses Jahr, daß auch private Ferraris mit Straßenzulassung den Grand Prix Kurs anlässlich einer Gleichmäßigkeitsprüfung befahren durften. Marcus Frey und ich meldeten für dieses Event und fieberten bereits Wochen zuvor auf dieses Ereignis zu. Es waren 22 Fahrzeuge am Start, ich erreichte Platz 9. Bemuttert wurde ich von Marcus Frey am Wochenende und dem Autohaus Gohm an der Rennstrecke...

Ach ja – auch in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag drehten diverse Ferraristi die Gänge ihrer Ferraris voll aus und dröhnten durch die ganze Nacht...

Ein Jahr später geht's nun in die neuen Bundesländer. 1998 Ferrari-Racing-Days in Oschersleben. Motopark Oschersleben – eine neue Retortenrennstrecke in Deutschland nahe Markteburg und Bitterfeld. Sehr abenteuerlich war bereits die Anfahrt per Achse für uns mit einem neuen Ferrari F355 GTS. Die Panzerstraßen waren eine besondere Herausforderung für Ferrari und Ferraristi zugleich. Tip von einem F50-Piloten: Noch mehr Gas geben um schnell drüber zukommen! Er meinte wahrscheinlich – vielleicht ohne Bodenberührung?

Die Rennstrecke Motopark zeigte sich an diesem Wochenende von seiner schlechtesten Seite: Dauerregen, die organisation und das Ringpersonal von seiner vorbildlichsten Seite. Es gab die gewohnte Ferrari 355 Challenge und die leider sehr kleine Gruppe historischer Ferrarifahrzeuge. Neu war jedoch dieses Jahr ein Formel 1 test. Sonntag – Race Day, gleich zu Beginn zerlegte es einen Formel 1 Rennwagen eingangs der Zielgeraden. Jetzt wurden die Rennläufe offiziell zum Wet Race erklärt. Nun witterten wir bei diesen Wetterverhältnissen auch eine Chance auf vordere Plätze

ze. In zwei Läufen waren 37 Fahrer am Start, ich errang Platz 5, eigentlich Platz 4, da sich in unserer Gruppe ein Ferrari-Club-Mitglied einschlich, die wollten nämlich zwei erste Plätze erreichen.

Die Infrastruktur in Oschersleben läßt in allen Bereichen zu wünschen übrig, es kamen nur ca. 250 Besucher und Zuschauer – ein Fiasko für die Ferrari Deutschland GmbH – man beschloß noch in Oschersleben diese Veranstaltung nur noch am Nürburgring auszurichten, da man halt normalerweise mit 30.000 bis 50.000 Besuchern rechnet.

Ursula Bischof lud mich 1995 zum „International Oldtimer Grand prix“ nach Salzburg ein. Uschi besorgte uns Eintrittskarten, einen Fahrerlagerstellplatz für meinen Mercedes 450SLC und eine Pitt Wall Karte für die Boxengasse. Damit waren die Weichen gestellt. Am Salzburgring startete nämlich ihr Freund Mike Barrette in einem McLaren 10B Rennwagen und mit einer Corvette Stingray 1965. Uschi selbst pilotierte eine Greenwood Corvette Big Block Wide Body von 1975 mit 7,4 ltr. Hubraum und 560 PS hielt sie dagegen.

Marcus und ich waren von nun an dem Motorsport verfallen.... Sogleich meldeten wir Wochen später anläßlich dem Garo-Race den Mercedes 450 SLC an. Das Schmunzeln der anderen war groß, aber die Wette, eine Rennstrecke unter 2 Minuten, haben wir gewonnen. Um einige Erfahrungen reicher, wußten wir zu handeln – neue Autos mußten her – einen weißen Porsche 911 Turboversion und einen roten Ferrari F355.

Aber nun zurück zu den Ferrari-Racing-Days 1999 am Nürburgring. Zur Weltpremiere des neuen Ferrari F360 Challenge Rennwagen, Einsatz ab der Saison 2000, flog Michael Schumacher im Hubschrauber pünktlich um 12²⁰ Uhr direkt auf die Start-Zielgerade ein. Sein ganzes Formel 1 Team inklusive sein Arbeitsgerät, ein Ferrari F1, standen bereit, um eine Demonstration vom allerfeinsten zu erleben. Es vergehen kaum mehr als 2 Minuten vom Aussteigen aus dem Hubschrauber bis zum Start im Formel 1 Ferrari und den ersten Rennrunden, die Michael Schumacher im Qualifying-Speed beendete.

Aus Erfahrung der letzten 3 Jahre und einer gehörigen Portion Wut im Bauch ging es am 3. und 4. Juli wieder zum Rennen. Mit einem Ferrari F355 GTS Baujahr 1998, bei dem bereits ein Getriebe, eine Kupplungsanlage, drei Antriebsachsen, eine Auspuffanlage, eine Drosselklappe und zwei Sicherheitsgurtanlagen mit Garantie getauscht worden sind, ging es an den Start. Nicht zu vergessen, die ausgetauschten Verschleißteile wie drei Sätze Reifen, 4 Sätze Bremsklötze und zwei Sätze Bremscheiben ohne Garantie. Mit allen nur erdenklichen Tricks versuchten Marcus Frey und ich das Starterfeld von 83 Fahrern in drei Läufen auszubremsen. Angefangen vom unerlaubten Training Test 1 zusammen mit der Ferrari Challenge F355, bis hin zur selbstgebauten Telemetrie, die Marcus an der Pitt Wall plazierte. So schafften wir es bis in die zweite Reihe der Startaufstellung. Vor mir also noch drei Konkurrenten ging der Start und das Feld ab.

Gemeinsam wie an der Perlenkette passierten wir die Castrol-S-Kurve. Jetzt, bei der Conti-Spange, verließ ich die Ideallinie und bremste vor der Ford-Kurve zwei meiner

vorausfahrenden Ferraristi aus. Nur noch ein ferrari mit 105 PS mehr als ich vor mir. Nun schossen mir die Gedanken durch den Sturzhelm: Nur nicht verschalten, Ideallinie halten, kurze Bremspunkte, Motordrehzahl beachten, Temperatur im Auge behalten - so flogen wir vorbei an der Dunlopkehre, hinauf zur RTL-Kurve, hinauf zur RTL-Kurve, vorbei an der Bitkurve, hinein in den Bilstein-Bogen und durch die Veedol Schikane hin zur Coca-Cola-Kurve. Die erste Runde war geschafft. Eingang der Zielgeraden wurde ich auf Platz zwei gehandelt. Nun das gleiche Spiel von vorne und noch 11 Runden immer mit Blickkontakt zum Maranello, bis ich ihn in den Auspuff hiß. Jetzt bekam er bereits blaue Flaggen und fuhr Kampflinie - ich hinterher, bis ich merkte, daß der Fahrer mit der RTL-Kurve so seine Schwierigkeiten hatte. Das Feld war nun so in der sechsten Runde ziemlich durcheinander, man hatte permanent Verkehr. Durch die Dunlop-Kehre hinauf zur Conti-Spange merkte ich plötzlich, wie sich mein Vordermann vor der RTL-Kurve verschaltete - jetzt oder nie - und vorbeigezittert geht's wieder in die Bit-Kurve. Mein größter Feind, der Rückspiegel - jetzt galt es - keine Gnade, keine fehler - und noch 6 Runden zu überleben. Schon wieder schlugen die Gedanken durch die Scheibe: Mike Barretta - erst kommen die Curps, dann ein kleines Stück Wiese und danach erst das Kiesbett, Reifenstapel und Mauer; Dieter Steinlein - bremsen, bis sich die Pedale verbiegen; Alfons Wagner - Gas gehen, bis sich die reifen auf der felge drehen; so wußte ich nicht mehr, in welcher Runde ich war - gefahren hat sowieso schon seit Sekunden ein anderer Ferrari, glaubt es mir, liebe ACMLer, es gibt manchmal nichts schöneres als die schwarz-weiß karierte Flagge...

Euer Stefan Künstner

Blut gelect??

Dann sehen wir uns am Mi., 10. November zum Diavortrag „4 Jahre Ferrari-Racing-Days“ mit wunderbaren Dias von unserem Clubkameraden Marcus Frey. Gezeigt werden ca. 2 Stunden lang ausgesuchte Bilder u.a. von Oldtimer-Grand-Prix, Garo-Race und natürlich den Ferrari-Racing-Days.

i.A. Th.O.



ACM-Nikolausfeier 1999



Heuer zum 25. Mal:
ACM-Theater

Am Freitag, den 3.12.99 wird die traditionelle ACM-Nikolausfeier zum **27. Mal** stattfinden.

Der Nikolaus ist bestellt - die Musiker üben fleißig - die Theaterfreunde lernen schon - der Bühnenbildner sägt und hämmert - der neue Wirt freut sich schon auf hungrige Gäste. Musikalische Unterhaltung auch heuer wieder durch Andi und Michael!

Ort der Veranstaltung ist der Festsaal der Gaststätte

"Neue Schießstätte" (jetzt: "Münchner Haupt")

in München-Sendling, Zielstattstr. 6.

Beginn: 19.30 Uhr, Karten zu DM 15,- gibt es am Clubabend oder telefonische Bestellung beim Nikolausteam Trudl Pesl (4305326), Ferdinand Littich (434732) oder Alex Mayer (8415698).

Wir möchten hiermit alle ACMler mit Familie und Freunden recht herzlich dazu einladen.

Euer ACM-Nikolausteam



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



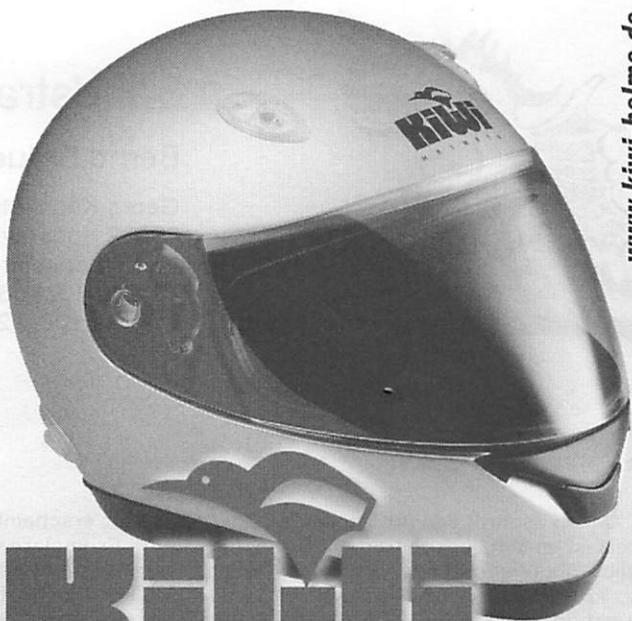
Sandstrahlerei

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.



www.kiwi-helme.de

Kiwi

So stellen wir uns die neue Helm-Generation vor:

Visierwechsel in weniger als 10 Sekunden bei unserem neuen Duroplast-Helm KIWI K500! Weitere Merkmale: 2 Außenschalengrößen in der bewährten Composite-Technik, geräuscharm, ca. 1300 g leicht, herausnehmbares, antiallergisch behandeltes Innenfutter, antiscratch-antifog-Visier (Supravision-Technik).

KIWI Vertrieb GmbH, Lohenstraße 8, 82166 Gräfelfing
Tel. 089/89 80 92 52, Fax 089/89 80 92 53, kiwi.vertrieb@t-online.de