

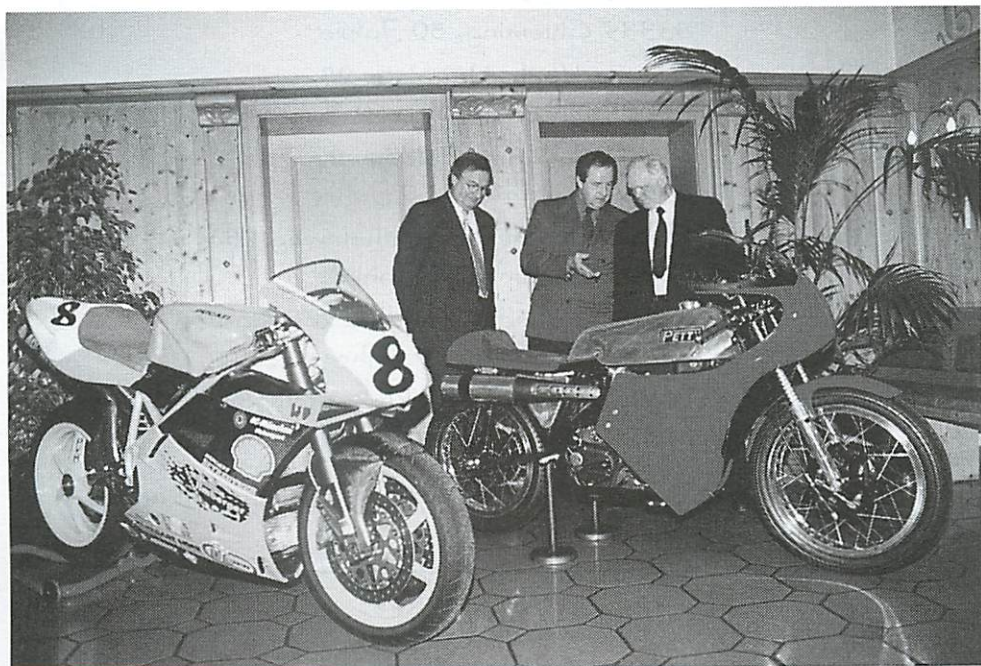
ACM-ECHO

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

61. Jahrgang

Nr. 5

Dezember 1999



*Der ACM wünscht allen
alten und jungen Aktiven
ein erfolgreiches Jahr 2000*

TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

Liste der runden Geburtstage:

12. Januar Karl-Friedrich Schmid, Kufsteiner Platz 3/II,
81679 München, 80 Jahre
19. Januar Hermann Demuth, Sommerstr. 29,
81543 München, 65 Jahre
4. Februar Sepp Greger, Verdistr. 130,
81247 München, 85 Jahre
6. Februar Hermann Sulzenbacher, Waldweg 9,
83339 Chieming, 80 Jahre
24. Februar Renate Koch, Hauptstr. 28,
82008 Unterhaching, 60 Jahre
12. März Manfred Jäger, Feldstr. 2,
85640 Putzbrunn, 50 Jahre
14. März Richard Bauer, Feichtholzweg 18a,
82205 Gilching, 50 Jahre
16. März Louis Schneider, Heldhackerweg 25,
81827 München, 70 Jahre
16. März Wolfgang Vogel, Goldregenstr. 8a,
81377 München, 50 Jahre

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

Termine:

- Mi. 16. Februar „Sterne der Ägäis“ – Diavortrag mit/von Max Hollerith (S. 7)
- Mi. 23. Februar ACM-Hauptversammlung (nächste Seite)
- Sa. 6. Mai ACM-Schützenmeisterschaft in Isen
- 29.6. bis 2.7. ACM-Ausfahrt Schwarzwald-Süd mit Besuch des Automuseums Schlumpf in Mühlhausen / Elsaß – schorschgesteuert!
- 20.9. bis 24.9. 12. ADAC-Edelweiß-Trophäe nach Budapest / Hungaroring
- vorauss. 8.10. ACM-Clubmeisterschaft auf dem Salzburging

Liebe ACMler,

Der Vorstand und die Beiräte des Automobil-Club München wünschen den Clubmitgliedern und deren Familien so wie allen Freunden und Gönnern ein glückliches Neues Jahr 2000!

J.N. Koch
Präsident

EINLADUNG

zur ACM Hauptversammlung 2000

Sehr geehrte Clubmitglieder,

am **Mittwoch, den 23. Febr. 2000** findet um 20 Uhr im Clublokal Löwenbräukeller am Stieglmaierplatz in den Dachauer Stuben die ordentliche

96. Mitgliederversammlung

statt. Wir erlauben uns, Sie dazu ganz herzlich einzuladen. Da hier immer wichtige Dinge entschieden werden, sollte es für Sie selbstverständliche Pflicht sein, daran teilzunehmen.

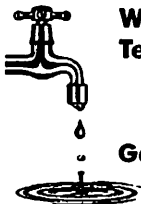
T A G E S O R D N U N G

- 1.) Feststellung der Stimmberechtigten (Stimmliste)
- 2.) Berichte: a) des Präsidenten und der Referenten
b) des Schatzmeisters und der Rechnungsprüfer
- 3.) Entlastung der Vorstandschaft
- 4.) Vorstandswahlen
- 5.) Haushaltsvorschlag für 2000
- 6.) Anträge (Frist lt. Satzung 16.02.2000)
- 7.) Verschiedenes

Teilnahme und stimmberechtigt sind nur Mitglieder!

Johann N. Koch – Präsident

**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
W über 350 Düfte
W Geschenkboutique
W Bademoden
W Kosmetikkabinen
W Schminkurse

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

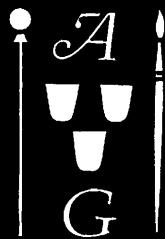
Gebr. Wagenführer

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

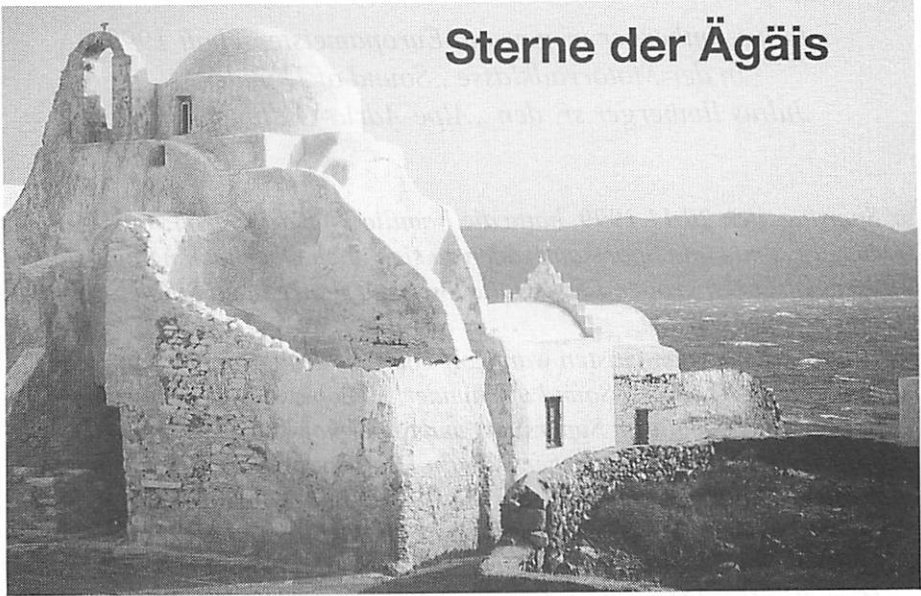
Julius Ilmberger & Sohn
Hahilingastr. 5
82041 Oberhaching

Bei uns
sind Sie immer
in guten Händen

(089)

6131658

Sterne der Ägäis



Diesjährige Diashow mit 300 Bildern über die griechischen Inseln

Die besonders sehenswerten Inseln der Ägäis hat Polyglott mit drei Sternen ausgezeichnet. Santorini, die Insel aus Feuer geboren; Mykonos mit seinen weißen Häusern und Windmühlen; Delos, die kleinste Insel der Kykladen, aber einst Mittelpunkt der griechischen Welt. Ein Abstecher führt uns zur Insel Tinos, die nur einen Stern bekommen hat, aber das nationale Heiligtum der Griechen, die Wallfahrtskirche Pangia Evangelistria, aufzuweisen hat. – Die Reisen sind schon einige Jahre her und aus dem Archiv bearbeitet worden.

Mit Aufnahmen aus dem Jahr 1999 und weil es auch gut in die Faschingszeit paßt folgt dann in einem zweiten Teil die „Basler Fastnacht“. Menschen hinter Masken hab ich die kurze Diashow mit 16 Minuten Laufzeit genannt. In 100 Bildern werden traditionelle Masken der Basler Fastnacht und ein bißchen vom Ablauf der drei närrischen Tage in Basel gezeigt.

Da nach einer guten Stunde vielleicht noch etwas Zeit bleibt, habe ich exklusiv für den ACM ein „ACM-Spezial“ vorbereitet mit Bildern, die üblicherweise nicht bei einem Diaabend gezeigt werden und so freue ich mich auf eine vollbesetzte Dachauer Stub'n im Löwenbräukeller am **16. Februar 2000**.

Max Hollerith

Große Feier bei den Ilmberger's

*Julius Ilmberger jr. gewann Europameisterschaft 1999
in der Motorradklasse „Sound of Thunder“,
Julius Ilmberger sr. den „Alpe-Adria-Oldtimer-Cup“.*

*Für Samstag, den 20.11.1999, hatte die Familie Ilmberger großzügig die
ACMler, Freunde und Sportkameraden zu sich nach Oberhaching eingeladen.
Eine der heizbaren großen LKW-Hallen war mit Bänken und Stühlen gemüt-
lich eingerichtet worden.*

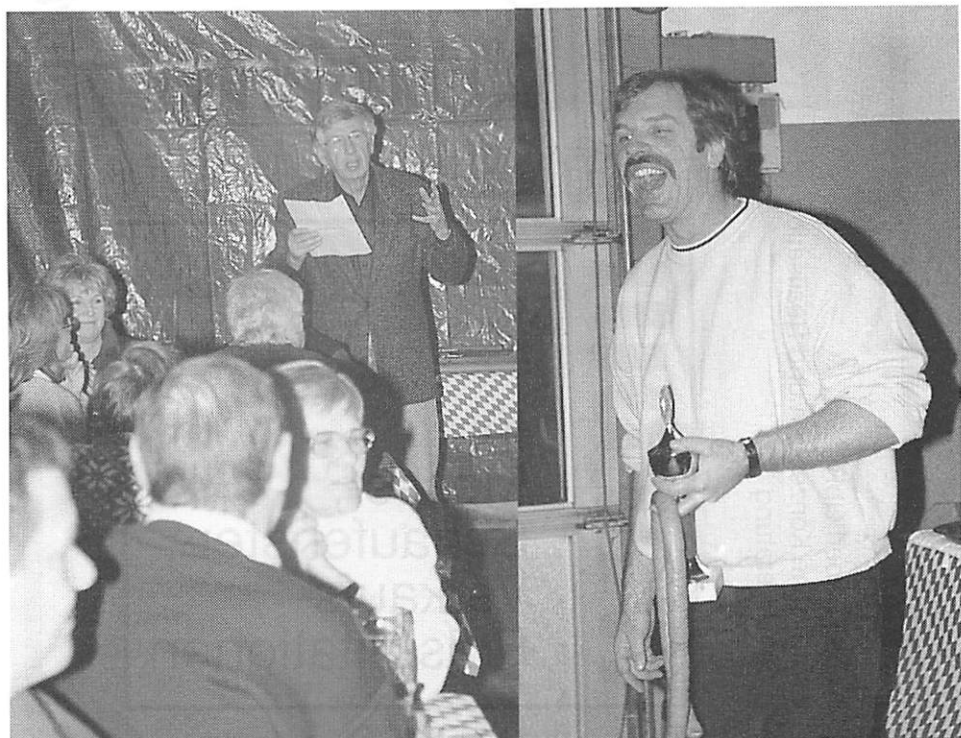
*Viele kamen. Unter den Gästen war Wolf Töns, Vertreter und Organisator für
Deutschland im Komitee „Sound of Thunder“, Thomas Körner, mehrfacher
Deutscher Meister 600ccm Supersport und Supermono, Werner Hausner,
Formula Twin Europa-Cup Sieger, Martin Kratzer, langjähriger Freund und
Teamkollege, Volker Klett und Peter Backmund, Fahrer in der Klasse „Sound
of Thunder“, dann die Herren Karl Ibscher, ACM-Ehrenmitglied und 4-facher
Deutscher Seitenwagengeländemeister, altinternationale und Deutsche Mei-
ster Hans Bartl und Hans Pesl, 6-maliger Gewinner der Dolomiten-Rallye
Louis Schneider, Max Demmel und Hans Schwind.*

*Die Ilmbergers bedankten sich bei allen Helfern, insbesondere bei „Schrau-
ber“ und Betreuer Sigi Ringer, bei den stets hilfsbereiten Mitarbeitern Rudi
Handschuher, Helmut Brosch und Matthias Müller, die durch viel Mehrarbeit
in der Heizölfirma einsprangen, wenn die Ilmbergers zu den Rennen unter-
wegs waren und natürlich bei ihren Ehefrauen, die so vieles mit Geduld und
Engagement organisierten – eine große und großartige „Familie“!*

*Allen Gästen, ich denke es waren ca. 150 Personen, gefiel es sehr gut. Sie
wurden bestens und reichlich versorgt mit Essen und Trinken. 240 Maß Bier,
viel Tee mit Rum, Kaffee und Mineralwasser wurden konsumiert. Bis zum frü-
hen Sonntagmorgen war für Stimmung gesorgt.*

*Wir bedanken uns für den schönen, zünftigen und langen Abend bei der Fami-
lie Ilmberger!*

J. N. Koch, Präsident des ACM



Blickpunkt

Werbung

für
Messe-,
Schaufenster-,
Verkaufs-
Präsentationen

K. & P. Haberl GbR

- Grafische Konzeption und Realisation
- Druckberatung

druckerei haberl

bis 1,3 m Breite bis 7,0 m Länge

Telefon
(0 89) 3 00 93 92

Fax
(0 89) 3 07 13 73

e-mail
haberldruck@t-online.de

**AUTO
MÜNCH
IN MÜNCHEN**

VAG



- 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 0 89 / 22 41 13
Telefax 0 89 / 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 GRÜN WALD

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

... August machte seinem Namen alle Ehre. Er trug stets eine kurze – selbst abgeschnittene – Jeans, ein T-Shirt und einen Tirolerhut und sprach ein köstliches Gemisch aus Spanisch, Englisch, Deutsch und Philippinisch. Die Boys hatten ihre Hauptarbeit in den Häfen, denn jeder Container wurde sofort nach dem Laden mit seinem Nachbarn mit speziellen Verbindungsstücken verschraubt, so daß die ganze Decksladung ein kompakter Klotz war. Während der Seetage wurden Schiffserhaltungsarbeiten gemacht, das heißt, im wesentlichen gestrichen. Auf Schiffen sind immer ein Teil der Leute mit Malerarbeiten beschäftigt. Wenn Sie vom Bug beginnend am Heck angelangt sind, bilden sich vorn bereits wieder die ersten Roststellen und man beginnt vom Neuen. 1200kg Farbe werden so im Jahr verstrichen. Dafür sieht das Schiff immer proper aus. Zu Essen bekamen wir alle das gleiche Menü. Der philippinische Koch hatte in den letzten drei Monaten, seit er an Bord war, vom Master entsprechenden Unterricht in der Zubereitung europäischer Speisen erhalten. Vorher konnte er nur asiatisch kochen. Was so alles Aufgaben des Masters sind...

Da bedingt durch den Schichtdienst 3 mal täglich warm gekocht wurde, gab es in der „Messe“ der Offiziere und der Passagiere (also 5 Mann) einen Kühlschrank, in welchem sich immer Hausbrot, Toast, Butter, Wurst, Schinken, Käse, Marmelade, Joghurt, Cornflakes usw. befanden und zur Selbstbedienung einluden. Kaffee stand immer in großen Thermoskannen herum und war das Bord-Standardgetränk. Für die Besatzung war während der Fahrt Alkoholverbot, was aber nicht für die Passagiere galt. So hatten wir unserem Kühlschrank in der Kabine immer trefflich mit Bier, Campari und Mineralwasser gefüllt. Zum Nachmittagskaffee stand noch eine große Dose Kekes mit auf dem Tisch, das ganze also etwa so wie daheim bei Muttern. An den Tagen ohne Landgang auf See sah unser Tag etwa folgendermaßen aus: 8.00 Uhr Frühstück, gemütlich mit viel Ratscherei, 9.00 Abstieg in den Maschinenraum zu Chefig, nachschauen, ob der Motor noch läuft. Dabei entdeckte ich jeden Tag etwas für mich Neues. Zum Beispiel, daß sich im Auspufftrakt ein Wärmetauscher befand, welcher, gefüllt mit einer glyzerinähnlichen, synthetischen Flüssigkeit das ganze Schiff von der Treibstoffvorwärmung über die Warmwasserbereitung bis zur Heizung mit Wärme versorgte. Im Hafen mit eigenem Heizölbrenner betrieben. Auch der Motorstarter war interessant. Er bestand aus einem Druckluftbehälter von etwa 4m Länge und 60cm Ø, gefüllt mit 400 Atü Druckluft. Diese wurde zum Start auf alle 8 Zylinder gegeben und schon lief das Ding. Anschließend wurde der Druck mittels eines Freikolbenkompressors wieder aufgefüllt. Dann ging man 8 Decks aufwärts auf die Brücke. Auch hier eine Stunde Unterhaltung mit dem „Wachhabenden“, dabei sitzen in einem der beiden Pilotensitze und das gleiche tun wie der Kapitän – nichts. Nur ab und zu ein Blick in den vor mir stehenden Radarschirm um zu sehen, was sich so alles in der Nähe herumtreibt. Der Radarschirm wird etwa zu $\frac{2}{3}$ vom Radar ausgefüllt, während auf der rechten Seite dauernd wechselnde Angaben über Position, Geschwindigkeit, Meerestiefe, Wind usw. erscheinen. Bis wir dann wieder auf dem Hauptdeck herunten waren, hatte August schon unsere beiden, sehr bequeme Liegestühle an der Sonnenseite des Schiffes aufgestellt. Auf dem Weg hinunter nahmen wir dann noch aus unserem Kabinen-Kühlschrank ein Bier oder einen Campari mit nach unten, damit uns der Seewind nicht so austrocknete. Punkt 12 war Mittagessenszeit, und vorher nochmals in die Kabine. Das Essen bestand immer aus Suppe, Hauptgericht und Nachspeise; Obst, Eis oder auch mal nur einem Apfel. Beim Essen blieb man natürlich immer noch eine Weile zum Ratschen sitzen, da die drei Deutschen jeder von jedem schon alles wußte und neuer Gesprächsstoff ganz erwünscht war. Da wir hauptsächlich auf Nord-Südkurs waren, hatte August inzwischen die Liegestühle auf die andere, Nachmittags-Sonnenseite gestellt. Aber vorher nochmals ein Gang auf die Brücke, wo jetzt ein anderer Wache hatte und auch etwas mit uns unterhalten sein wollte. Um 15 Uhr gab es

Nachmittagskaffee mit Keksen aus einer riesigen Dose. Ja, und die Zeit von 16-18 Uhr – Abendessen – verging dann doch im Flug. Den Abend nach dem Abendessen verbrachten wir immer auf der Brücke, um den täglichen, grandiosen Sonnenuntergang im Westen zu bewundern.

Die Reise

Dies alles galt aber nur für die Tage auf See. Schon an dem Abend, als wir an Bord gingen, bot sich ein gespenstischer Anblick: Sattelschlepper auf Sattelschlepper fuhren am Kai vor, jeder mit einem Container beladen, aber ohne Fahrer. Gelenkt wurden sie über ein in die Fahrbahn eingelassenes Kabel auf einer Rundstrecke Kai – Containerlager – Kai. Punktgenau hielten sie unter einem riesigen Portalkran, etwa 70m hoch, von welchem eine containergroße Plattform aus der Dunkelheit herabschwebte und sich dem Container auf etwa 10cm näherte, dann klappten an den vier Ecken eine Art Ohren herab, welche die fliegende Untertasse genau zentrierten. Die Plattform wurde ganz abgesenkt und paßte dann mit ihren ovalen Bolzen genau in die Langlöcher im Container. Sie wurden automatisch um 90° gedreht und schon hing der Container am Kran und schwebte aufs Schiff und verschwand in dessen Bauch. Dies alles, ohne einen sichtbaren Menschen, denn der Kranführer hockte irgendwo da oben in der Dunkelheit. Auf meine Frage an den „Master“, wann wir auslaufen, blickte er auf seine Sandalen und meinte: „Ich seh zwar aus wie Jesus, bins aber nicht. Ein Kolbenring ist gebrochen und wann der Chefung mit der Reparatur fertig ist, weiß nur er. Also 9 Decks hinunter in den Maschinenraum, um die Lage zu peilen. Dort war der Chefung mit einem der Boys gerade dabei, den Zylinderkopf für den dritten Zylinder wieder aufzusetzen. Eine neue Laufbuchse hatte er dem Zylinder auch noch spendiert, die ganze Arbeit hatte etwa 4 Stunden gedauert. So liefen wir um Mitternacht aus und erreichten am nächsten Vormittag Felixtowe in England. Dies ist ein riesiges Containerterminal auf der grünen Wiese, gegenüber von Harwich. Felixtowe dagegen ein kleines Straßendorf, welches dem Terminal seinen Namen gegeben hat. Außerdem gibt es dort noch ein modernes Hochsicherheitsgefängnis und von diesen beiden Einrichtungen leben die Felixtower vermutlich. Ich habe zwar einen Spaziergang in den Ort unternommen, aber nichts sehenswertes entdeckt. So ging es am späten Nachmittag wieder auf die Reise und wir erreichten am nächsten Morgen Antwerpen. Über Handy bestellten wir uns ein Taxi, welches uns durch den auch etwa 20km langen Hafen zur Stadtmitte brachte. Der Taxifahrer meinte, daß ja heute, am Sonntag, alles geschlossen wäre mit Ausnahme des Sonntagmarktes. Dorthin ließen wir uns dann auch bringen. Er umfaßte das ganze Innenstadtviertel und die meisten Besucher waren Einheimische, welche dort ihren Sonntagsbedarf deckten. Antwerpen wurde vom Krieg nicht sehr betroffen, und so gibt es noch viele alte Patrizierhäuser mit reichlich Goldverzierungen. Nach einem opulentem Mittagessen spazierten wir noch zum Hauptbahnhof um nach deutschen Zeitungen für den Chief zu schauen. Nicht umsonst, Bild am Sonntag war schon da. Gegen 17.00 Uhr waren wir wieder an Bord und sahen gerade noch, wie ein Raupenbagger aufs Vordeck gehievt wurde. Auch er stand auf einer Containerbodenplatte welche auf dem Deck einrasten konnte, aber ohne Seitenwände und Deckel. Durch eine riesige Schleuse, in welcher gleichzeitig zwei Schiffe unserer Größe (5000 To) geschleust werden konnten, ging es am Abend wieder Richtung Meer. Vier Tage nach Casablanca standen bevor. Und die Biscaya, welche ihrem schlechten Ruf alle Ehre machte. Sie empfing uns mit 8 Windstärken und unsere Hamburg drehte und wendete sich durch die hohen Wellenberge. Die Gischt ging hoch über das Vorschiff, die auf dem Deck geladenen Container und den Bagger. Da diesen in Marokko aber sowieso nur eine minimale Pflege erwartete, machte das bißchen Salz kaum etwas aus. Gut, daß uns beiden die Seekrankheit nichts ausmachte. Wir schliefen sogar so gut, daß wir erst am nächsten Morgen beim Frühstück erfuhren, daß sich der Bagger von seinem Untergestell losgerissen hatte und nun mit der rechten Raupe auf Deck stand. Das Schiff hatte mitten in der Nacht gestoppt und August mit seinen Boys hatte den Bagger mit Drahtseilen

und Ketten soweit gesichert, daß er nicht mehr weiter abrutschen und eventuell über Bord gehen konnte. Aber wir hatten Kap Finisterre an der Nordwestküste von Spanien erreicht, die Biscaya lag hinter uns, die Sonne schien, der Seegang war erträglich und wir ließen wieder die Liegestühle in Position bringen. Als Kurs lagen 180° an, also genau nach Süden und so wurde es auch mit jeder Seemeile wärmer. Als wir um Freitag früh um 7.00 Uhr vor Casablanca lagen, hatten wir immerhin schon 35° Celsius. Aber wir lagen vor, nicht im Hafen von Casablanca. Dem Master wurde mitgeteilt, daß die Trauerzeit für den verstorbenen König zwar vorbei sei, daß aber der neue King heute Geburtstag habe und deshalb alle Arbeit ruhe. Dito morgen am Samstag, islamischer Feiertag und sonntags arbeitet ja sowieso niemand. Wir können also damit rechnen, am Montag früh in den Hafen gelassen zu werden. Neben uns lagen noch etwa 10 andere Schiffe an den Ankerketten, und mit deren Masters begann nun ein heftiges Telefonieren, wie hoch man mit dem Bakschisch gehen sollte, um eher in den Hafen zu gelangen. Um 14.00 Uhr bekamen wir das OK, und zwar für zwei Stangen Zigaretten, je eine für den Lotsen und den Hafenmeister – tiefster Orient. Sogar der Kranführer zum Entladen war zur Stelle. leider war der Portalkran nach dem Entladen von zwei Containern kaputt und so wurde Ersatz in Form eines Autokrans angefordert. Schon 2 Stunden später war dieser zur Stelle und entlud als erstes unseren ver-rutschten Bagger. Als dieser an Land auf einem Tieflader stand, wollten unsere Boys die in der stürmischen Nacht angelegten Ketten und Seile wieder abmontieren, aber die Marokkaner verweigerten die Herausgabe. „Was auf dem Schiff ist, gehört dem Schiff, was an Land ist, gehört Marokko“, lautete das ganz einfache Gesetz. Dies war auch dem Master bekannt, der grimmig zuschauen mußte, wie Material im Wert von etwa DM 500,- DM auf scheinbar Nimmerwiedersehen entschwand. Aber kein Gesetz ohne Lücke. Am Abend nahm der Chief das Bordfahrrad und zog eine Runde um das Containerlager und entdeckte den Bagger ohne Zugmaschine ca. 500m weiter abgestellt. Mit August und 5 Boys waren es nur gute 5 Minuten, bis unser Material wieder an Bord war, und wie hieß das Gesetz? Was an Bord ist, gehört dem Schiff. So einfach ist das. Am nächsten Morgen fuhren wir mit dem Agenten bis zum Hafentor, ca. 10km, und dann mit dem Taxi ins Stadtzentrum. Die Ein- und Ausfuhr von Marokkanischer Währung ist streng verboten, aber alle Welt nimmt ohne weiteres DM oder Dollar an und zwar zu einem etwa 20% besserem Kurs als die Banken. In der Stadtmitte gibt es eine elegante Fußgängerzone mit Marmorpflasterung, die von den Anliegern laufend gereinigt wird. Kein Zigarettenstummel und kein Kaugummi oder ähnliches verschandelt das Bild. Nach wiederholter Suche nach deutschen Zeitungen für den Chief verwies man uns an den Zeitungsstand im Hyat-Hotel, aber auch dort nur arabisches und französisches. Das Mittagsmenü – Käseomelette, Steak mit Kartoffeln und Gemüse, Fruchtsalat – kostete ganze 15,- DM. Alkohol wurde nicht serviert – immer noch halbe Trauer um den alten König – und so gabs dazu nur Mineralwasser. Dann ein Taxi zur Medina, der Altstadt. Tausende von Händlern und kleinen Handwerkern bieten dicht an dicht ihre selbstge-hämmerten Messingtablets und silbernen Teekannen an. Übrigens sollten Sie arabischen Tee auf alle Fälle einmal versuchen, wenn Sie einmal ein arabisches Land bereisen. Er besteht aus einer Kanne voll frischer Pfefferminzblätter, welche mit schwarzem Tee aufge-gossen werden und mit viel Zucker. Hervorragend! Aber es gab natürlich auch jede Menge Kleidung, Lederwa-ren, Schnitzereien und Souvenirs in der Medina. Nach 2 Stunden hat man den Kopf und einige Plastiktüten voll und wir strebten dem Ausgang zu, denn wir wollten unbedingt noch die große Mosche „Hassan II“ besichtigen. Angeblich die größte Mosche im arabischen Raum. Der Turm ist 200m hoch, im Inneren haben 25.000 Personen Platz und auf dem Vorplatz noch einmal 85.000. Bei hohen islamischen Feiertagen sind beide voll. Die Böden in der Mosche und des Vorplatzes bestehen aus poliertem Marmor und ganze Putzkolonnen sind permanent mit der Sauberhaltung beschäftigt. Unter dem ganzen Gelände befindet sich eine riesige Tiefgarage, in welche nicht weniger als 5 Spuren hinein und herausführen. Da hat sich der Hassan wahrlich ein

monumentales Denkmal gesetzt. Inzwischen war es Spätnachmittag und es ging per Taxi zurück zum Schiff. Trotz Samstag war die Laderei im vollsten Gang. Dem Reservekran war inzwischen der Treibstoff ausgegangen, was eine zweistündige Pause bedingte, bis ein paar Kanister Diesel herbeigeschafft waren. Eigentlich wollten wir am Sonntag nochmals an Land gehen und bei einem neben der Moschee liegenden eleganten Strandhotels schwimmen, jedoch war der Kranfahrer wieder mit einer Stange Zigaretten vom Master bestochen worden und arbeitete die ganze Nacht durch. So konnten wir am Sonntag um 11.00 Uhr auslaufen – nichts mehr mit dem Schwimmen.

Nach eineinhalb Tagen Fahrt nach Norden erreichten wir am Dienstag Tangerang, wo wir hauptsächlich Leercontainer übernehmen mußten. Es werden eben viel mehr Waren von Europa nach Afrika geschickt als umgekehrt. Liegezeit daher leider nur 6 Stunden. Aber für einen Bummel über die Strandpromenade langte es allemal. So kamen wir gegen 22.00 Uhr zum Schiff zurück und gerade recht, als der Chief die leeren Container auf wirkliche Leere kontrollierte und in einem prompt drei blinde Passagiere vorfand. Da sie den Container freiwillig nicht verlassen wollten, wurde ein Hafenzwangsbeamter gerufen. Er kam und hatte eine Figur wie Cassius Clay in seinen besten Tagen. Als sie auch seiner Aufforderung, herauszukommen nicht folgten, nahm er sich kurzerhand ein meterlanges Kantholz und stieg zu ihnen hinein. Ein kurzes Geschrei, und die drei kamen mit blutigen Köpfen heraus. Eine Viertelstunde später erschienen sie auf einer neben dem Schiff in Bau befindlichen Hafenzwangsmauer. Der Master sah dies mit äußerstem Mißfallen. „Wenn sie beim Ablegen, wenn keine Verbindung zwischen dem Schiff und der Zwangsmauer mehr besteht noch schnell aufs Schiff springen, müssen wir nochmals anlegen. Neue Gebühren, ein Protokoll und einige Stunden Verspätung sind die Folge.“ Also mußten sie von der Mauer herunter. Gerade da tauchte unser Hafenzwangsbeamter wieder auf. Auf seine Aufforderung, herunterzukommen reagierten sie nicht. Sie waren sogar dumm genug, ihn auszulachen und ihm den Vogel zu zeigen. Wir waren auf seine Reaktion gespannt. Obwohl er einen schweren Colt am Gürtel hängen hatte, suchte er sich einige faustgroße Steine. Er war ein Köhler, jeder Wurf ein Treffer. Da waren unsere Drei in einer schlechten Lage. Vorn das Kai mit dem Zwangsbeamten, hinten das Hafenbecken und oben eine 50cm starke Mauer, aus welcher auch noch Betoneisen herausragten, man also nicht schnell laufen konnte. Als der Zwangsbeamte weitere Steine auf sammelte, sprangen sie ins Wasser. Wir sahen sie ums Schiff schwimmen, dann verschwanden sie in der Dunkelheit. Der Master hatte außer der üblichen Wache am Fallreep auch noch an die Festmachtaue je einen Boy zur Wache aufgestellt. Nicht umsonst, denn nach einer weiteren Viertelstunde sahen wir von der Reling aus Hand vor Hand an einem Tau aufs Schiff zukommen. Unser Boy wartete ab, bis sie auf Schlagdistanz nähergekommen waren, dann gabs mit einer Latte ein paar auf die Finger und schon schwammen sie wieder im Hafen. Unser Chief kam hinzu und meinte: „Denen habe ich das Leben gerettet. Dieser Container war zur Verladung ganz unten am Bug bestimmt, kein Mensch hätte unterwegs Klopfen oder Rufen gehört, weil noch sieben Schichten weitere Container darüber geladen wurden und ohne Luft, Wasser und Lebensmittel 8 Tage bis Rotterdam? --- So liefen wir gegen Mitternacht ohne Blinde Passagiere von Tangerang aus und erreichten gegen 4 Uhr früh Cadix in Spanien. Hier betrug die Liegezeit nur 6 Stunden, also bis 10.00 Uhr. Da die Altstadt direkt am Hafen beginnt, die Geschäfte in Spanien aber nicht vor 10.00 Uhr öffnen, machten wir nach dem Frühstück nur einen kurzen Stadtbummel und verfügten uns dann wieder aufs Schiff. Dreieinhalb Tage Fahrzeit bis Rotterdam lagen vor uns, und die Biscaya! Sie zeigte sich aber im Gegensatz zur Hinreise glatt wie ein Spiegel. Delphine umspielten das Schiff und wir nutzten die Zeit nochmals zum Sonnentanken und Erholen. Am Samstag nachmittag erreichten wir wieder unseren Liegeplatz 2801 und dann hieß es: Rotterdam. Endstation, alles Aussteigen. Wir erreichten sogar noch den Nachtzug nach München, bekamen noch Liegeplätze und waren am Sonntag Vormittag wieder daheim.

Wie war's? Es war gemütlich, informativ, hochinteressant und man fühlte sich bei allen Widrigkeiten schon fast als Teil der Crew. Die Mitfahrt auf einem Frachtschiff verhält sich wie die Mitfahrt in einem Luxusbus zur Mitfahrt in einem Fernlaster. es ist nichts vorprogrammiert und man muß sich immer vor Augen halten, daß die Passagiere nur eine kleine „Beiladung“ sind, dafür zum halben Preis.

Sollte sich einer meiner geneigten Leser aber für so etwas interessieren, stehe ich gern mit weiteren Auskünften bereit.

Euer HDW (Tel.: 089 / 8123142)

K'radler halten z'samm!

Und das ist der Beweis:

Dieses Mal bei der Edelweißtrophäe vom ADAC, in Varano, gab es wieder jede Zeit für Benzingespräche. Dabei wurde der Wunsch geäußert, daß wir Euch alle im Echo mit diesem Erlebnis beglücken sollen. – Also dann:

Wir planten schon seit längerer Zeit einen Campingurlaub mit dem Motorrad im Süden Spaniens. In Frühjahr 1991 war das Ziel gesetzt. Wunschziel Andalusien, Grand-Prix für Motorräder in Jerez und dann an der Küste entlang Stück für Stück wieder nach Hause. Stippvisite in Saarbrücken bei meinen Eltern für die erste Nacht. Vater kennt sich sehr gut aus mit den schönsten Strecken innerhalb Frankreichs, empfahl uns das Zentralmassiv nach Grenoble und dann über die Pyrenäen rein nach Spanien. In Grenoble fanden wir einen annehmbaren Zeltplatz, der im Touristenrummel zwar eng war, uns aber für diese eine Nacht ausreichte. Das Zentralmassiv war eine Katastrophe für uns. Straßen und Landschaften wären sicher schön anzusehen gewesen. Schnee und Hagel machten das für uns unmöglich. Nun freuten wir uns schon sehr auf Andorra. Die Pyrenäen in einem Sturzbach von Regen und außerdem war es saukalt. Das erleichterte unsere Entscheidung in ein Hotel an der Bundesstraße nach Narbonne auszuweichen. Die nächste Etappe brachten wir bis Valencia über die Autobahn hinter uns. Glücklicherweise wurde es in Küstennähe und weiter im Süden deutlich wärmer und es war trocken. Nach dem Verlassen der Autobahn fanden wir ein wunderschönes Zitronenfeld um eine Pinkelpause einzulegen. Ich erinnere mich noch sehr gut an mein Obdach und würde es jederzeit wiedererkennen. Quer durch Andalusien, das wirklich beeindruckende Landschaften aufzuweisen hat, mit seinen Oliven- und Zitrusbäumen, linker Hand die schneebedeckten Gipfel der Sierra Madre kamen wir nach vier popostressigen Tagen in Puerto de Santa Maria, bei Cadiz an. Donnerstags-Abends war es noch sehr ruhig aber bestens. In aller Ruhe genossen wir die Tage, schauten uns die Trainingsrunden der Boliden an und genossen das schöne Wetter. Jeden Abend, wenn wir zu unserer Villa „Duck Dich“ zurückkamen waren mehr Camper da. Wir hatten wunderschöne Abende mit den anwesenden Personen aus vielen Bundesländern unserer mittlerweile ge-

wachsenen BRD. Wer feiern will, sollte diese Marke Rotwein – DON GARCIA – meiden. Für mich war das „Don Garstig“, Mensch war mir schlecht. Aber der Nudelsalat von mir an diesem Abend – die Nudeln durch eine gelöcherte Einkaufsstüte abgeseiht bzw. geschleudert, hatte keinem der vielen Esser geschadet.

Auch der GP an sich war für uns ein ganz besonderes Ereignis. Diese Begeisterung. Die Spanier, zwischen denen wir auf unserem Platz saßen feuerten Ihre Idole mit sehr viel Elan an, waren mehr als enttäuscht, als Sito Pons, Garriga und andere nur auf die 4. bzw. 5. Oder 6. Platz durchgereicht wurden, während Helmut Bradl seinen ersten GP gewann. Ein ganz besonderes Erlebnis war es, daß sie rundherum alle dazu fähig waren, uns zu dem deutschen Sieg zu gratulieren. Vorerst unheimlich war für uns das Ende der Veranstaltung. Die Kühlboxen wurden jeweils nach vorn über die nächsten zwei bis drei Zuschauerreihen gleichmäßig verteilt. Zuerst Schock, dann empfanden wir es nach dem heißen Tag als Erfrischung. Ein tolles Erlebnis in Jerez, wir möchten die Tage nicht missen.

Nach einem Wasch- und Pausentag setzten wir unsere Fahrt vorerst nach Süden weiter fort. Wir sahen vom Gipfel Gibraltar Flugzeuge landen. Ein komisches Gefühl, das von oben zu beobachten. Um die Halbinsel sind wir natürlich auch herumgefahren. Das ist für unsereins lohnender als die Touristenmache da oben, die auch noch teuer zu bezahlen ist. Nächstes Ziel war ein Zeltplatz etwas außerhalb der gehobenen Gesellschaft. Ca. 30 km nach Málaga mieteten wir uns in Torre del Mar ein. Kiesstrand, aber gut ansonsten. Katzen in jeder Farbe und Menge bereicherten unsere Freizeit. Wenn wir aus dem Ort kamen mit auch nur einer Tasche in der Hand – wurden wir die Katzenfänger von Torre del Mar, verfolgt von ca. 20 bis 30 wilden Miezen die auf Futter hofften. Eine halbwüchsige hatten wir uns rausgesucht und für die Zeit mit Braekys aufgezappelt. Eine Katzenmutter setzte uns ihren Säugling in einen unserer Helme, als ob sie sagen wollte – ihr könnt das besser als ich -. So viel Pflicht konnten wir uns allerdings nicht leisten. Abends hatten wir nach unserer Rückkehr vom Abendessen – „mmm Muscheln“ – einen Plausch mit einer alleinerziehenden Mutter, Schweizerin, mit ca. 7-jährigem Sohn und gingen dann zu „Luftmatratze“ usw. Wir vermuten, daß sie uns in ihrem Abschiedstrunk ein Betäubungsmittel zugeführt hat.

Jedenfalls hatte ich Nachts geträumt, daß Katzen durch das Zelt gehuscht sind. Früh um Sieben war meine Handtasche, mit all unseren Mitteln und Ausweisen spurlos verschwunden. Die Rezeption wurde erst um 9.00 h geöffnet, wir bekamen erst mal Kredit und Begleitung zur Polizeistation. Da hatte die freundliche Diebin (wir vermuten, daß es die Schweizerin mit ihrem Sohn war,) meine Handtasche mit den Ausweisen als Finderin schon bei der Polizei abgegeben. Wir wissen nur sicher, daß eine Frau die Tasche abgeben hatte. Das Geld und die Schecks waren natürlich weg. Mittellos, was nun? Auf zum Konsulat nach Málaga. Ein freundlicher Diensthabender zeigt uns mit seinem sehr elegant hin und her schwingenden Zeigefinger an: „In Deutschland heute Feiertag!“ – Pfingstmontag – Mist! Die freundlichen Leute an der Rezeption unsres Zeltplatzes gewährten uns Kredit, wir fingen wieder an zu rauchen! Dienstags konnte ich von der Botschaft aus mit meinem Arbeitgeber telefonieren und wir bekamen, weil wir nur einen Paß vorlegen können, (der andere war ja am Zeltplatz) sage und schreibe ca. DM 20,00 pro Tag zur Verfügung gestellt. Am nächsten Tag durften wir uns wieder diese üppige Summe abholen, falls die Hilfe noch nicht eingetroffen sei. Glücklicherweise war dann am 3. Tag nach dem Malheur das Geld da. Ca. 35 km zum Konsulat – und wieder zurück, dafür braucht man ja auch Sprit. Beim vierten Konsulatsbesuch hatten wir endlich das Bißchen Geld. (Wenn ich gewußt hät-

te, wie lange das dauert, hätte ich sicher etwas mehr beantragt.) Wir bekamen – nach dem Feiertag in Deutschland, zwei unerträglich langen Tagen die wir zum größten Teil in den nicht enden wollenden Warteschlangen verbrachten, am dritten Tag endlich die DM 1.000,00. Nach Abzug von DM 40,00 für die beiden Verpflegungspauschalen die das Konsulat großzügiger Weise zur Verfügung gestellt hatte, Gebühr für die Bearbeitung und notwendigen Telefonate = DM 125,00. Nach dem begleichen der Camping-Rechnung für eine Woche einschl. Kredit, blieben uns noch ca. DM 650,00 für den Nachhauseweg. Nicht die Welt für noch 3.500 km nach Hause.

Quer durch Spanien, in Madrid war eine Temperaturanzeige 42° um 16.00 Uhr, Pausen nur wenn Tanken oder persönliche Notwendigkeiten vorlagen, 1100 km bis Lleida waren unsere geplante Tagesetappe. 1.080 km bis Fraga schaffen wir, da traf uns ein massiver Felgenschaden durch einen Steinbrocken mitten auf der Straße, den Hans in der Dunkelheit zu spät gesehen hatte. Es war Nacht, etwa 21.00 h kein Laden hatte noch offen. Wir fanden unseren ADAC-Schutzbrief in der Verwirrung nicht, hatten ihn aber dabei (und sollten ihn 2 Monate später im absperrbaren Werkzeughfach der Kawasaki ZX 10 finden). Also suchten wir uns ein Hotel, gingen sehr sparsam mit unserem wenigen Geld um und buchten nur Übernachtung ohne Frühstück. Um 8.00 h fuhren wir mit dem komplett beladene Motorrad bei der Michelin-Station, ausgerüstet vom kleinsten Moped bis zum LKW, ca. 500 m vom Hotel entfernt vor.

Der Chef des Unternehmens deutete uns sofort an, daß das Vorderrad ausgebaut werden müsse und verschwand damit und einem seiner Mitarbeiter irgendwo nach hinten. Inzwischen konnten wir uns die absolut professionelle Werkstatt ansehen. Es dauerte 30 Minuten, 40 Minuten, 45 Minuten und wir hörten nur Hammergeräusche und ein Gebläse. Nachdem wir so von einem Fuß auf den anderen tretend neugierig in die Richtung dieser Geräusche gingen bekamen wir durch das Handzeichen eines Angestellten die Erlaubnis weiter nach hinten zu gehen. Da bekamen wir erst mal große Augen. Ca. 20 Oldtimer von Ducati und BMW standen da säuberlich aufgereiht. Die Ducatis wurden eindeutig noch benutzt und offensichtlich sehr schnell gefahren, so wie die Reifen (Slicks) aussahen. Ganz hinten in der Motorradwerkstatt wurde unsere Felge mit Hammer und Föhn behandelt. Das Ende der Prozedur war schon in Sicht. Bald war der Reifen wieder aufgezoogen und so gut wie möglich ausgewuchtet. Unsere Rechnung dafür betrug umgerechnet etwa DM 20,00. Wir bekamen im Büro Kaffee und Kekse, anschließend noch ein Bier und bewunderten eine Vitrine mit sehr vielen Siegestrophäen. Der Besitzer der Reifenstation, Ramon Zapater, der international an Oldi-Rennen teilnimmt. Wenn wir hier nicht in den besten Händen waren, konnte uns niemand helfen. Gegen 11.00 h traten wir die Reise wieder an und gelangten über Andorra, Toulouse, Albi weit nach Frankreich hinein bis Rodez. Eine ganz neue Camping-Anlage beherbergte uns für diese Nacht. Was tun, wir hatten fast nur Peseten, ein paar müde Francs und es war Samstag Abend. Es gab Tütensuppe zum Abendbrot, löslichen Kaffee zum Frühstück und beim begleichen der Rechnung für die Übernachtung legte ich vertrauensvoll Peseten hin, in der Hoffnung als Wechselgeld Francs zurückzubekommen. Dem war nicht so, und nachdem ich mit Händen und Füßen unser Mißgeschick erklärt hatte, schenkte man mir die 30 Francs die ich zu bezahlen hatte. Es wäre uns lieber gewesen, wenn man uns die Peseten umgetauscht hätte, so mußten wir wieder den ganzen Tag knausern. Das wenige Geld brauchten wir hauptsächlich für Benzin. Schon später am Abend konnte ich in Saarbrücken an der Grenze die Peseten dann endlich in Mark umtau-

schen und meldete uns telefonisch bei meinen Eltern an. Puh, geschafft, hier brauchten wir kein Diridari. Mit unserer Woche Resturlaub erholten wir uns dort von den Strapazen der letzten Tage. Das Rad hielt durch bis nach Hause, lediglich ein einziges Mal brauchte das Rad Luft. Gute Arbeit, Ramon. Herzlichen Dank übermittelten wir dann per Postkarte.

Sieben Jahre später:

Wir wollten wieder nach Jerez, dieses Mal mit der nagelneuen Triumph Sprint executive. Sie hatte gerade die 1.000 km Inspektion hinter sich. Die Anreise verlief ähnlich aber wir wollten näher bei der Rennstrecke campen. Direkt bei der Haupteinfahrt vermietete ein Hotel den Rasen rund um den Pool. Als wir unsere Hütte aufgebaut hatten, kam der Hausmeister zum kassieren. Umgerechnet DM 70,00 wollte er pro Nase und Nacht haben. Das fanden wir einstimmig einfach unverschämt und packten geübt innerhalb von 30 Minuten wieder auf und beschlossen, den bekannten Zeltplatz in Puerto de Santa Maria aufzusuchen. Dieser war mittlerweile schon um einiges größer geworden. Trotzdem war er bis zum Samstag voll. An der Rennstrecke war die Stimmung ähnlich gut, in den Pausen wurde Wasserball gespielt und wehe dem, der den Ball nicht weitergab. Zur Abwechslung Loa. Das sorgte für Bewegung.

Am Montag ließen wir zu einem sehr günstigen Preis die 5.000 km Wartung in Cadiz durchführen. Passende Adressen hatten wir uns vorsorglich mitgenommen. Ursprünglich wollten wir weiter nach Norden, ein Stückchen durch Portugal und anschließend nach Osten und Fraga. Bei Badajoz machten wir Pause. Die Feststellung von Hans: „Hast Du gesehen, das sind ja nur noch 220 km bis Lisabonn“! Warum nicht, unser Zeitplan ließ das durchaus zu. Nach einem gründlichen Umweg durch verfahren suchten wir in Cascars nah bei Estoril einen Zeltplatz auf. Daß wir an der Rennstrecke dort vorbeischaun mußten, ist doch selbstverständlich. Außerdem lud die Küste Portugals zu Motorradausflügen ein. Mit Sanddünen, die sich ganz plötzlich auf der Straße wüstenartig breit machten war nicht zu rechnen und ein Gefühl von Paris – Dakar in unseren Köpfen nicht zu vermeiden.

Über Castelo Branco, Cáeres, Trujillo liefen wir in Toledo für eine wietere Übernachtung ein. Am nächsten Morgen ging es durch wilde Landschaften an Madrid vorbei bis Zaragoza und Fraga. Hier übernachteten wir in dem uns schon bekannten Hotel, dieses Mal mit Frühstück. Gegenüber in einem Laden erstanden wir eine Geschenkpackung Vino Tinto und machten uns auf den Weg zu Ramon. Als wir die Helme absetzten, wurden wir sofort erkannt und gefragt, ob wir ein Problem hätten. Wir bedankten uns nochmals in aller Form für die 1991 geleistete Hilfe. Ramon konnte es nicht fassen, daß wir dafür bei ihm vorbeigekommen sind. Seine Freude war offensichtlich. Wir sind froh, daß wir ihn besucht haben. Anschließend wollten wir noch ein paar Tage am Meer verbringen und suchten uns einen Campingplatz etwas oberhalb Barcelonas aus. Da es noch recht kühl für die Jahreszeit war, langweilten wir uns und kamen zwei Tage später wohlbehalten zu Hause an.

Sollte es uns wieder in diese Richtung treiben, werden wir Jerez und Frage ganz bestimmt nicht auslassen!

Astrid und Hans Röttinger

27. ACM-Nikolausfeier, 03.12.1999

Wie Euch ja sicher bekannt ist, ist es mit einigem Aufwand verbunden, einen Abend dieser Art so zu gestalten, daß er abwechslungsreich und so auf keinen Fall langweilig wird. Heuer durfte ich zum zweiten Mal mit dazu beitragen und kann nur sagen, es hat mir wieder viel Spaß gemacht. Gleich von Anfang an hatte ich die anspruchsvolle Aufgabe, im Hintergrund des Theaterstücks zu agieren.

Das hieß, bei den Lese- und Bühnenproben für einen fehlenden Schauspieler einzuspringen, Erdbeben, Telefonläuten oder Explosion in Szene zu setzen. Zu der bereits vorhandenen Dekoration, die jeweils auf das neue Stück angepaßt wird, durfte ich unterschiedliche Accessoires liefern. Kreativität ist immer gefragt und wird gerne angenommen. Wir benötigten einen 1.000,00 Mark-Schein in einer für die Bühne geeigneten Größe. Farbfotokopie – ging nicht. – Verboten! – Also wurde eine schwarz/weiße Vergrößerung angemalt. Herz ist Trumpf bereitete keine Probleme, der Herzkönig ließ sich farbig fotokopieren und vergrößern. Dem mit Theaterblut beschmierten Messer gab Ferdinand den letzten, tropfenden Schliff. Im „Schiffer!“ bauen wurde ich zum Perfektionisten. Die Zeitung brauchte auf Seite 3 die Sensationsmeldung über den Heiratschwindler, die Schorsch nicht auf den Leib geschrieben war.

Die Akteure mußten zu Ihrem Stichwort auf die Bühne. Es war meine Aufgabe, dafür zu sorgen und aufzupassen, daß sie auch die entsprechenden Utensilien dabei hatten.

Wie üblich fanden die einzelnen Proben abwechselnd bei den einzelnen Darstellern zu Hause oder auf der Bühne statt. Germering, bei Alex Mayer und Claudia Wagenführer, waren für die meisten Mitwirkenden die beiden weitesten Anreisen. An diesen Abenden sammelte Schorsch mit seinem Familienbus uns alle ein und lieferte uns spät in der Nacht alle wieder wohlbehalten zu Hause ab. Vielen Dank dafür im Namen des Ensembles.

Ebenso praktizierten Claudia und Alex die Fahrgemeinschaft, wenn die Proben auf der Bühne oder in München-Waldperlach, Haar bzw. Höhenkirchen stattfanden. Bei unserer Fahrt von Alex nach Hause grübelte Trudl Pesl, wer ihr einen Text zu einer bestimmten Melodie dichten könnte. Auf meine Bemerkung hin, daß ich es gerne versuchen wolle, hatte ich die Musik zwei Tage später auf MC im Briefkasten. Einige Entwürfe landeten im Papierkorb bevor der Knoten aufging. Das Ergebnis wurde allerdings sofort akzeptiert.

Mittwoch, 01.12.99 um 19.00 h Generalprobe auf der Bühne. Unbeschreiblich! Nur H.D.W. hatte keine Patzer mit seinen, wie gewohnt bei der ACM-Nikolausfeier, - abergewöhnlichen Weihnachtsgeschichten.

– Aber das soll ja ein besonders gutes Omen für die Aufführung sein.

Am 3. Dezember 1999 war es dann so weit.

Andy und Michael sorgten für die musikalische Unterhaltung.

Alex Mayer begrüßte liebenswert die Anwesenden.

Um 20.00 h fand sich der 16-köpfige Damenchor auf der Bühne ein.

Nach der ersten Weihnachtsgeschichte, die von einer Vereins-Weihnachtsfeier handelte, (zum Glück ist es beim ACM schöner – da gibt es ja auch kein Klo-Papier zu gewinnen), sangen wir das Lied vom weißen Winterwald, wobei uns Evi Botschen auf dem Akkordeon begleitete. Die zweite Geschichte mit dem Christbaum und seinem spektakulären Abgang kam beim Publikum gut an.

Nun war unser Lied (Trudel's Wunsch-Melodie mit meinem Text), dran. Ich hatte nicht zu hoffen gewagt, daß es so gut ankommen würde. Ich freue mich sehr über das unerwartete, vielseitige Lob. Danke!

Die Erzählung von der Flucht einer Familie am Heiligen Abend über die innerdeutsche Grenze in den Westen bewirkte Rührung. Dazu harmonierte das folgende, gemeinsame Lied: „Süßer die Glocken nie klingen“.

Dann trug Laura Nerbl ein Weihnachtsgedicht vor, das die Liebe vor das üppige Feiern stellt. – Ein schöner Vortrag. Gut gemacht, herzlichen Dank an Laura!

Während sich der Nikolaus vorbereitete spielten Andy und Michael wieder auf.

Ulrike Feicht erzählte überzeugend vom Nikolaus-Brauch und wie es in der heutigen Zeit wohl mit dem Weihnachtsstreich im Himmel zugehe. Der „Chef“, alias Ferdinand Bauer, kündigte Personaleinsparungen an und trieb zur Eile. Nikolo und Knecht Ruprecht hatten es nicht leicht mit ihrem Pensum. Nachdem zwei Kinder reumütig um Güte baten, zogen sie müde und hungrig weiter. Zu guter Letzt trafen sie beim ACM, mit dem es sich gut feiern läßt, ein. Der Nikolaus fand viel Lob für uns, hatte aber auch einige Tadel vorzubringen. Dann vergaßen Nikolaus und Ruprecht im Verlauf der Feier ihre Aufgaben und kehrten - bereits im Morgengrauen in den Himmel zurück. Da sie ihren Auftrag nicht vollständig ausgeführt hatten, wurden sie vom lieben Gott gründlich ausgeschimpft und zurückgeschickt um die Geschenke an die Kinder auszuteilen.

Da war wie zu erwarten – viel junges Leben vor der Bühne.

Nun wurde wieder musiziert, das Theaterensemble machte sich bereit.

Bühne frei!

Der Erfinderbauer (Alex Mayer) sitzt in der Stube und grübelt. Seine Frau (Evi Botschen) kommt dazu, schimpft ihn wegen der Unordnung aus. Zenzi (Trudl Pesl) seine ledige Schwester bezeichnet seine bisher noch unbekannte, atomare Erfindung als Kaiserschmarrn. Um seine Schwester aus dem Haus zu bekommen, muß er sie verheiraten und verspricht, daß das in Kürze sein wird. Es rumpelt und wackelt. Man vermutet ein Erdbeben. Dem rückt Zenzi mit einem Holzhammer zu Leibe.

Für seine Tochter Leni (Claudia Wagenführer) hat der Bauer bereits die Verlobung mit einem Fabrikbesitzer arrangiert und Wastl (Ferdinand Littich), der Knecht meldet, daß er die Girlanden für die Feier bereits aufgehängt habe. Leni ist mit dieser Verbindung nicht einverstanden. Wieder zittern die Wände.

Zenzi erklärt, daß sie den Verlobungskandidaten mit Schlafpulver unschädlich gemacht habe und im Keller gefangen halte. Die drei Damen des Hauses planen, einen dreifachen Selbstmord vorzutäuschen, um den Bauern umzustimmen und schreiben einen ergreifenden Abschiedsbrief.





Da kommt Vinzenz (Alexander Gerlach) auf die Bühne und trumpft mit Herz auf. Er wird in das Vorhaben eingeweiht. Nun bereitet der Bauer den Knecht auf die Liebeserklärung vor, die er Zenzi machen soll und übt dies eingehend mit ihm ein. Natürlich kann Zenzi diesen Antrag nicht gleich annehmen. Während der Bauer mit seinem Knecht draußen zu tun haben, bereiten die Bäuerin, Leni, Zenzi und Vinzenz ihr Komplott vor und verstecken sich letztendlich hinter dem Sofa.

Der Bauer findet auf dem Tisch den Brief vor. Außerdem Strick, leere Giftflasche und ein blutiges Messer. Er reagiert wütend, ist dann aber verunsichert und will sich mit einem Strick erschießen. Verzweifelt kommt er in die Stube zurück und glaubt Gespenster zu sehen, weil die vier wieder aufgetaucht sind, bzw. seine totgeglaubte Frau vor ihm steht.

Das Telefon läutet im Hintergrund. Zenzi geht um zu telefonieren ab und kommt mit der Nachricht, daß in der Zeitung etwas wichtiges über den Besuch, der im Keller eingesperrt ist, stehe wieder zurück. Man sucht, faltet Papierschiffchen auseinander und findet dann die richtige Seite. Ein falscher Fabrikbesitzer, Hochstapler und Heiratschwindler wird beschrieben. Das scheint auf den Gefangenen im Keller zu passen.

Es stellt sich heraus, daß der Bauer diesem DM 1.000,00 geliehen hat, die Zenzi nun aus der Tasche zieht. Da habe sie doch gleich einen Schwindel bzgl. dieser Person vermutet und das Geld sichergestellt. Der Bauer droht, den Schlawiner zu erschlagen, wenn er käme und Leni freut sich, daß aus der Verlobung nichts wird.

Wastl und Zenzi zerran den gefesselten Kandidaten (Schorsch Nerbl) auf die Bühne. Dieser entpuppt sich als Vater von Vinzenz, der die Verhältnisse in Leni's Familie auskundschaften wollte. Er ist ein Großbauer aus dem Nachbardorf und Fabrikbesitzer.

Zenzi vergleicht den Zeitungsbericht mit ihrem Opfer. Die Widersprüche sind überdeutlich. Enttäuscht verläßt sie mit Wastl den Raum. Vinzenz und Leni wird ein großzügiges Hochzeitsgeschenk und die Fabrik versprochen. Leni findet mehr Gefallen an dem Opfer als Schwiegervater. Es rumpelt und kracht fürchterlich. Kurz darauf betreten Zenzi und Wastl rußverschmiert die Bühne und verkünden, daß sie sich soeben verlobt hätten. Auf die Bemerkung hin, daß das doch nicht so gekracht haben könne, erzählt Zenzi, Wastl hätte sie nach einem Bussl in die Luft geworfen und sie sei anschließend auf einer großen Kiste gelandet. Dann habe es auch schon gekracht.

Es stellt sich heraus, das war des Erfinderbauers „ASUAS“ – Alois – Sägers – Universal – Semmelbrösel – Reibmaschine. Vinzenz' Vater verspricht, die Erfindung zu finanzieren und, falls sie funktioniert, zu übernehmen. = Happyend =

Die guten Brösel von Leimer – bei dene Brösel do blei'm ma!

Nach dem Vorhang – reichlich Applaus! - Danke an das Publikum! -

Der Präsident, Johann Koch, bedankte sich herzlich, lobte das Szenario und überreichte den Damen Blumen. Claudia Wagenführer wurde für ihr Debüt in der Theatergruppe mit der „Maske“ geehrt.

- Danke an den Präsidenten - für die Ehre, die er uns erwiesen hat. –

Mir hat der Abend gut gefallen - und hoffe sehr – Euch auch!

Euere Astrid Röttinger

Sprüche vom Nikolaus zur Feier am 3.12.1999

Jed's Jahr spiel'n die Theaterleut' unter Trudls Regie mit großer Freud.

Doch nach 25 Jahr' haut's as glatt vom Sitz: Die Trudl hat plötzlich a neuen Lieblingswitz! Sie kann selber darüber am besten lacha. De andern müass'n mitdo a - wos soll'ns aa anders macha?

In Salsomaggiore is der Präsident ganz vorn dro', gibt sauber Gas, is aa als erster in Verano. Damit er's richtig macht und ja sauber kracha lasst, hat auf'm Sozius die Renate aufgepasst.

Wennst a Wasser brauchst zum Putzen oder dir waar a Kettenschmier von Nutzen, dann muasst zum Ostermeier Thomas geh' bei dem kriegst oiß, des is so schee! Und wennst was brauchst fürn leeren Bauch, dann hat der Thomas sowas auch. Ob Weißbier, Kaffee oder Kuchen - An solchen Service muaßt fei suchen!

Viel Glück im Unglück ist es g'wen beim Gieshoidt Martin, do brauch' ma gor ned red'n. Aber er sagt "Humor ist, wer da trotzdem lacht" und hat damit sogar die Ärzte stutzig g'macht. Schee ist, dass'd heut' aa kemma bist. A kloans biss'l ham's die fei scho vermisst!

In der Formel 3 is aa oana vom Club dabei. Ob in Hockenheim oder Oschersleben, überall tuat der Jäger Thomas richtig Gas geben. Die andern woll'n mit Tricks ihn foppen, doch der Thomas läßt sich so nicht stoppen. Mit Superzeiten schockt er die Konkurrenz, das merkt sogar Mercedes Benz. Vielleicht dauert's nur noch kurze Weil', bis er siegt auf Silberfeil.

An Ferdinand sei' Radlralley begeistert jedes Jahr fast alle. Vergessen hat's der Präsident, dass er's als Sportveranstaltung erwähnt. Am Koch Hans tuat's scho furchtbar

leid. Macht nix, Ferdinand, mia lob'n di dafür heid.

Bei der Radlralley aa oana mitfährt, den hat die Schaltung ganz schee g'narrt. Wie er an dera biagt mit aller Macht, hat a scho der Kettenspanner kracht. Drum moant der Alex von der BMW: A Zwoaradl kann nur mit am Kardan geh'.

Zur Edelweiß-Trophy nach Varano fuhren alle noch sehr piano. Aber dann nach ein paar Runden hat auch der letzte sei' Linie g'funden. Das Ganze macht an Heiden-spass, vom Schwitzen werd'n die Prätzen nass.

Der Schneider Louis war schon bombastisch, er fuhr die Runden ganz fantastisch. Am Schluss konnt' er sich freu'n ganz leis, übers goldene Edelweiß.

Gottseidank war wieder heia de Dolomiten vor der Jahresfeier. Weil da war dea Dähne no guad drauf, hod aufzog'n mit'm Louis an Superlauf. Perfekt hams oiss in Szene g'setzt, doch zur Jahresschlussfeier is er mit Alzheimer g'wetzt. Er hod im Lokal an Mant'l auszog'n und do erst g'merkt, des is ned g'log'n, dass er hod vergess'n as Sokko-Anziag'n und musst' sich zur Ehrung im Hemd präsentier'n.

Der Lazi steht do mit seinem Karr'n. Er is zum Clubpokal hing'fahr'n. Doch am Salzburgering is alloa dea Mo, denn er is' a ganze Woch z'spät dro. Vielleicht is de Idee gar ned so dumm, wennst vorher telefonierst a bisserl rum.

Es wird Zeit, dass ich a Lob anbring' für alle fleißig'n Damen, z.B. die aus Trudering. D'Ulrike hilft aus, wo sie nur ko' Und steht sogar als Motorradlerin ihren Mo'. Sie dichtet und singt, hilft bei der Radltour und läßt sich net bringa aus der Ruah!

27. ACM Nikolausfeier

Es wird ja bereits an anderer Stelle in diesem Heft über unsere Familienfeier vom 03. Dezember durch Astrid Röttinger berichtet. Da ich aber immer dafür war, verschiedene Ansichten und Schreibstile vorzutragen, möchte auch ich ein paar Zeilen dazu schreiben.

Da in den ersten beiden Jahren der ACM Nikolausfeier eine fremde Theatertruppe engagiert worden war, bevor man sich selbst daran traute, konnte die Schauspieltruppe die 25. Aufführung vortragen. Wahrlich ein stolzer Erfolg ! Trudl und Hans Pesl haben dafür Dank und Anerkennung verdient, was sie in einem Vierteljahrhundert damit für den ACM geleistet haben. Darin schließe ich natürlich gerne auch Ferdinand Littich und Alex Mayer ein, die nicht nur viele Jahre schon sehr professionell Hauptrollen besetzen, sondern darüber hinaus sich auch seit einigen Jahren in die Organisation eingeschaltet haben.

Welcher Aufwand und Mühe dahintersteckt, wissen alle, die jemals dabei mitgewirkt haben, sei es als Schauspieler, Vorleser, Nikolaus, „Einsager“, Kulissenbauer oder in sonst einer „tragenden Rolle“.

Auch Ihnen gebührt unser Dank, daß Sie durch finanziellen Einsatz und Verzicht auf viel Freizeit zum Gelingen der jeweiligen Veranstaltung beigetragen haben. Dabei darf man auch nicht Karl Ibscher vergessen, der viele Jahre seinen Beitrag durch Aufbau der Tombola erbracht hat, und unseren leider zu früh verstorbenen Freund Franz Erb, der viele Jahre als Schnorrer durch die Lande gezogen ist, um das Tombola-Gestell auch ordentlich zu füllen.

Die Damen und Herren, die jahrelang Plätzchen geliefert und die Tische dekoriert haben, sollen ebenfalls dankend erwähnt werden.

Was wäre für die Mitwirkenden dieser Abend, könnten sie ihn nicht später per Video genießen (weil sie ja am Abend selbst zu wenig mitkriegen). Daß dies möglich ist, verdanken wir unserem Hausfilmer Tschuli Wagenführer und seinen Vorgängern.

Heuer hat uns Stefan Künstler eine hervorragende Lautsprecheranlage (mit drahtlosem Mikro) zur Verfügung gestellt – eine weitere Verbesserung, für die Stefan Dank verdient hat.

Sollte ich jetzt noch jemand vergessen haben, bitte ich schon an dieser Stelle um Nachsicht. Alle, also auch die Vergessenen haben viel dazu beigetragen, die zweifellos erfolgreichste Feier des ACM zu ermöglichen und mitzugestalten. Und ich wünsche den Verantwortlichen, aber auch allen ACMlern mit Freunden und Bekannten, daß wir unsere Nikolausfeier noch viele Jahre genießen dürfen und freue mich deshalb bereits auf die nächste.

Ferdinand Bauer

Ich geh´ mit meiner Laterne...

Bericht über die Dolomiten-Rallye in Tourenfahrer 1/2000

Sie ist nur Insidern bekannt, obwohl sie schon seit 32 Jahren stattfindet. Ende Oktober riefen der Automobil-Club München und die Metzeler Reifen GmbH zur 27. Dolomiten-Rallye – und 127 Starter machten sich auf den Weg. Auch ein TF-Team versuchte sein Glück.

Die Illusion, die Ehre der Redaktion retten zu können, zerplatzt um 10.58 Uhr an einem spitzen Stein auf dem Weg zum Kontrollpunkt 21. Nach einem kleinen Ausrutscher liegt die BMW auf der Seite und mit der Illusion ist auch der linke Ventildeckel geplatzt. Aus zwei daumendicken Löchern spritzt das Öl in lustigen Fontänen und in einem vormals euphorischen Journalisten reißt zwei Stunden, vierunddreißig Minuten nach dem Start die Erkenntnis, daß die 27. Dolomiten-Rallye für ihn keinen Pokal vorgesehen hat. Daß ein Motorrad, mit dem vor einigen Jahren die Dakar gewonnen wurde, nicht automatisch auch einen schwächlichen Journalisten Sektionen des Schwierigkeitsgrades sechs bewältigen läßt, habe ich schon am vorherigen Kontrollpunkt erfahren, aber diese Lektion hier ist bitterer. Diese Lektion könnte das Aus bedeuten. So sicher, wie der gestandene GS-Fahrer immer einen Ersatzdeckel mitführt, so sicher hat nämlich der halbherzig vorbereitete Journalist auf einem Testmotorrad keinen dabei. Ein anderer Teilnehmer leiht mir seinen. Der paßt aber nicht an die Spezial-BMW und nach gut einer Stunde erfolgloser Schrauberei bleibt nur noch eine Möglichkeit: ein Notverband aus Tape und hoffen, daß sich unten im Dorf einer findet, der die Löcher kitten kann. Aber vorher noch ein Versuch, den Kontrollpunkt 21 zu erreichen. Kollege Testchef – mit dem Bonus des Vierzigjährigen gesegnet und damit befugt, einen leichten Einzylinder zu pilotieren – stürmt mit seinem weltmeisterlichen Material uneinholbar davon und mit ebenfalls geöffneten Gasschiebern nehme ich kurz darauf Lektion vier in Empfang, die mir die Einsicht beschert, daß man unbekannte Gewässer vor der Durchfahrt erst in Augenschein nehmen sollte. Gut einen halben Meter tief taucht das Vorderrad spritzend in den quer über die Piste strömenden Gebirgsbach ein, rumpelt dank des Tempos aber gerade eben noch aus der Senke ans rettende Ufer. Das Hinterrad nicht. Abrupt wie ein Kampfjet am Flugzeugträgerfangseil wird die BMW gestoppt und nach Halt suchend strampeln meine Beine im Naß. Bilder der untergehenden Titanic ziehen vor meinem geistigen Auge vorbei, aber kurz bevor ich runde 40.000 Mark den Fluten übergebe, findet mein Stiefel halt an einem Stein und gebietet dem drohenden Untergang Einhalt. Gerettet! Mit geflutetem Heck und beachtlichem Neigungswinkel steht die BMW von allein im sprudelnden Wasser und erlaubt mir, die eiskalten Fluten zu verlassen. Kann ja nicht lange dauern, bis der Testchef zurückkommt und so sitzt ein triefend nasser Journalist untätig am Ufer und ist froh, daß keiner der alten Recken das Szenario beobachten kann.

Haudegen wie Schorsch Meier, der im zarten Alter von 74 Jahren einen vierten Platz einfuhr. Oder der jetzige Mitveranstalter Louis Schneider, der 1987 seine Barbara auf den Rücksitz pflanzt, um die Sozsiuswertung zu gewinnen und dabei so angast, daß er gleich Gesamtsieger wird. Oder Dakar-Legende Herbert Schek, der auch heute dabei

ist. Die älteren Semester scheinen aus anderem Holz geschnitzt. 1966, als Klaus Becker, Aktiver in der Beiwagen-Gelände-DM, erstmals eine Fahrt in die Dolomiten unter dem Namen DICO-Rallye organisiert, geht man mit Straßenmotorrädern und -reifen an den Start. Sieger wird ein noch unbeschriebenes Blatt namens Helmut Dähne, der den unverhofften Erfolg richtig deutet und fortan seine Karriere dem Motorsport widmet. Ein Jahr später will Dähne Zeit sparen und seilt die R69S vom Fedaiia-Sattel ab – wieder holt er den Pokal. Drei Jahre später ist er selbst Veranstalter. 1970 hebt er den Namen „ACM-Dolomiten-Rallye“ aus der Taufe. Dähne rührt die Werbetrommel bei seinem damaligen Brötchengeber BMW und 1972 pflügt erstmals eine stattliche Anzahl Entwicklungsleiter, Personalchefs und selbst Vorstand Bob Lutz durch die Dolomiten. Die daraufhin jährlich wachsende Zahl hoffnungslos lädiertes BMW-Versuchsmotorräder gibt den Münchnern zu denken und führt schließlich zur Entwicklung der G/S, die fortan für Straßenmotorräder bei der Rallye nur noch eine Statistenrolle übrig läßt. 87 von 127 Fahrern haben auch heute morgen eine Boxer-Enduro an den Start geschoben, obwohl die meisten jenseits der vierzig sind und einen leichten Einzylinder fahren dürften. Markentreue halt, außerdem ist die richtige Taktik bei dieser Veranstaltung entscheidender als das Material. 34 anzufahrende Punkte stehen im Road-Book, die Schwierigkeitsgrade reichen von eins bis sechs, von Asphaltstraße bis zu extremer Steilauffahrt. Alle anzufahren schafft keiner in acht Stunden. Nur wer am Vorabend viel gerechnet und eine günstige Route zusammengestellt hat, hat Chancen auf eine gute Platzierung, selbst wenn er die heftigen Passagen ausläßt.

Letzteres hätten wir vielleicht auch tun sollen. Vier Stunden liegt der Start zurück, jeder ordentliche italienische Mechaniker läßt just in diesem Moment die Schraubenschlüssel fallen und wird in erst in einigen Stunden wieder anpacken. Mit einem lächerlichen angefahrenen Punkt werde ich ins Ziel kommen. Falls der Motor nicht zuviel Öl verliert. Falls wir die BMW aus den Fluten bergen können. Falls der Testchef überhaupt zurückkommt.

Er kommt nach einer guten halben Stunde. Hat den Kontrollpunkt zwar nicht gefunden, aber gemeinsam können wir die GS dem Naß entreißen. Der Startversuch beschert eine Fontäne aus dem Endtopf, die auch verwöhnten Wasserspiel-Liebhabern einen Applaus entlockt hätte und einen deutlichen Hinweis darstellt, zur Entleerung die komplette Anlage zu demontieren. Spielt jetzt auch keine Rolle mehr.

Auf halben Weg zurück finden wir sogar noch einen Mechaniker, der sich – mit einer Stange Knetmetall bewaffnet – in rührender Weise des Ventildeckels annimmt. Den Hinweis, daß wir uns gerade in einem Rennen befinden, nimmt er interessiert zur Kenntnis, ohne seine Akribie aufzugeben. Der Mann will ein Kunstwerk schaffen – und eine dreiviertel Stunde später hat er es auch geschafft. Drei Kontrollpunkte fahren wir noch kurzentschlossen an, damit die Stempelkarte nicht ganz so beschämend aussieht, dann ergeben wir uns dem opulenten Buffet am Ziel.

Das Resultat fällt wie erwartet aus: Als Schlußlicht der 27. Dolomiten-Rallye darf ich mir unter den Blicken der feixenden Menge die Laterne abholen, während tosender Applaus und Siegerpokale an Christian Auer (Solowertung), Irene Gessler (Damen) und das Team Hübeler/Hoffmann in der Soziuswertung vergeben werden.

Spaß hat der glücklose Journalist trotzdem gehabt. In zwei Jahren wird er wieder am Start stehen und einen Ventildeckel wird er auch im Gepäck haben. Vielleicht wird ja doch noch mal ein alter Hase aus ihm.

Christoph Driesen / Tourenfahrer 1/2000-01-16

Ergebnisse der 27. ACM METZELER DOLOMITEN-RALLYE '99

Damen:

Pl.	Fahrerin	Motorrad	Punkte
1.	Irene Gessler	BMW R100 GS	458,39
2.	Angela Weigang	BMW R80 GS	457,38
3.	Ursula Jocham	Yamaha XT600	457,38
4.	Christine Meier	BMW R80 GS	446,47
5.	Andrea Stemmer	BMW R80 GS	420,64
6.	Susanne Volkheimer	BMW R80 GS	370,23
7.	Anne Rieke	BMW R80 GS	321,67
8.	Kirstin Koracic	BMW R80 GS	319,81
9.	Sibylle Grabo	Suzuki DR350	0,00

Beifahrer:

Pl. Fahrer Beifahrer Motorrad Punkte

1.	Norbert Höbeler	Helga Hoffmann	Yamaha TT600	826.81
2.	Peter Wolf	Evi Renoth-Wolf	BMW R80 GS	791.27
3.	Heinz Egerland	Doris Egerland	BMW R80 GS	720.53
4.	Alfred Weikert	Margit Weikert	BMW R1100 GS	720.53
5.	Bernd Wohletz	Petra Hahn	BMW R80 ST	720.53
6.	Robert Feicht	Peter Feicht	BMW R80 GS	709.17
7.	Romolo Liebchen	Christine Loider	BMW R80 GS	698.69
8.	Franco Gansser	Nadja Gansser	BMW R80 GS	666.87
9.	Peter Schorer	Eleonore Schorer	BMW R80 GS	639.87
10.	Rudi Diepold	Ingeborg Diepold	BMW R80 GS	639.87
11.	Jens Rosebrock	Ernst Trinkl	BMW R80 GS	630.14
12.	Reinhard Schmid	Marion Niggemann	BMW R100 GS	617.40
13.	Roland Sedlmair	Alexander Sedlmair	BMW R1100 GS	615.40
14.	Florian Spaett	Alexander Behl	Suzuki DR350	605.50
15.	Stephan Spaett	Stephanie Merten	Honda	555.91
16.	Thomas Walther	Heidi Walther	BMW R100 GS	530.01
17.	Ulrich Sedlmair	Claudia Sedlmair	Yamaha XT600	487.98
18.	Günther Dreier	Felix Dreier	BMW R1100 GS	479.38
19.	Günter Korb	Rafael Korb	BMW R80 GS	442.91
20.	Michael Käseberg	Mario Schöne	Honda XRV750	407.47
21.	Edmund Czihak	Ingrid Schmitz	Honda Transalp	342.67
22.	Herbert Hutter	Gerlinde Hutter	BMW R80 GS	329.04
23.	Tommy Wagner	Yvonne Harnisch	Yamaha TT600	327.67
24.	Wolf Busch	Gerti Pfaff	BMW R80 GS Basic	323.67
25.	Axel Zimmermann	Heidi Zimmermann	BMW R1100 GS	301.45

Solo: Pl. Fahrer - Motorrad - Punkte

1. Christian Auer - BMW R80 GS - 921,78
2. Karl E. Taprogge - BMW R80 GS - 915,78
3. Volker Wohlfahrt - Honda XR - 823,81
4. Jürgen Lubos - BMW R100 GS - 783,27
5. Herbert Schek - BMW R80 GS - 754,68
6. Thomas Vogel - Honda XR600 - 716,17
7. Heinrich Prinz - BMW R80 GS - 710,65
8. Chr. Dietrich - BMW R80 GS - 708,51
9. Hartmut Rieger - BMW R80 GS - 706,68
10. Peter John - BMW R1100 GS - 700,69
11. H. Osterhammer - BMW R1100 GS - 698,69
12. Jochen Worthmann - BMW Basic - 695,62
13. Dietrich Herzog - BMW R80 GS - 691,87
14. Norbert Przybylowicz - Yamaha XT - 691,43
15. Dr. Stefan Schroeble - BMW R80 GS - 686,65
16. Günter Steenbock - Husaberg - 681,14
17. Florian Dietrich - BMW R80 GS - 678,51
18. Ingo Baruschka - Honda XR600 R - 673,13
19. Alfred Kogler - Honda XR650 - 673,13
20. Hermann Juppenlatz - Suzuki DR350 - 666,14
21. Dieter Lindinger - KTM LC4 - 663,51
22. Rudolf Nyvlt - Suzuki DR350 - 663,51
23. Gerhard Woiczinski - Honda TLR200 - 661,51
24. Falkmar Kreutzer - KTM LC4 - 659,62
25. Günter Liebhardt - Yamaha WR 400 - 658,87
26. Hans Meier jr. - BMW R100 GS - 658,87
27. Thomas Spaett - KTM LC4 - 658,87
28. Hans-Peter Hofmann - BMW R80 GS - 654,87
29. Jörg Vogt - BMW R100 GS - 653,51
30. Dietmar Neugebauer - BMW R80 GS - 652,51
31. Alex Mayer - BMW R80 GS - 648,14
32. Hans-Reiner Jung - BMW R100 GS - 638,27
33. Klaus Peterreins - Suzuki SRC - 626,50
34. Peter Spaett - Honda SLR 650 - 624,50
35. Wolfgang Häußler - BMW R100 GS - 615,70
36. Wolfgang Wurst - BMW R90 S - 610,57
37. Martin Peterreins - BMW R80 GS - 605,50
38. Klaus Usinger - BMW R1100 GS - 600,70
39. Alexander Werner - BMW R100 GS - 586,57
40. Robert Homann - Honda TLR200 - 574,24
41. Paul Spaett - Yamaha TT600 - 558,91
42. Ferdinand Littich - BMW R80 GS - 557,87
43. Ralf Lewien - BMW R100 GS - 554,04
44. Franz Dietl - KTM 640 - 554,04
45. Martin Anrig - BMW R100 GS - 554,04
46. Rüdiger Gutsche - BMW R80 GS - 527,84
47. Willy Kössler - BMW R80 GS - 525,24
48. Manfred Kiermaier - KTM LC4 - 524,87
49. Bernd Botschen - Honda XR650 - 524,83
50. Hans Meier - BMW R100 GS - 509,47
51. Walter Ladurner - BMW R100 GS - 509,39
52. Wilhelm Gradl - Honda Afrika Twin - 472,91
53. Alfons Bauer - Honda Afrika Twin - 469,91
54. Robert Hegele - BMW R100 GS - 464,46
55. Tobias Brütting - BMW R80 GS - 452,76
56. Wilhelm Resch - BMW HPN - 449,83
57. Jörg Gerstenberg - BMW R100 GS - 446,47
58. Albert Müller - BMW R80 GS - 445,27
59. Georg Nerbl - Suzuki Freewind - 442,91
60. Milan Lazeta - Yamaha TT600 - 437,27
61. Helmut Angerer - BMW R100 GS - 423,73
62. Andreas Brütting - BMW R100 GS - 422,75
63. Werner Schuegraf - BMW R100 GS - 419,64
64. Karl Schuhardt - BMW R80 GS Basic - 416,83
65. Matthias Trache - Yamaha XTZ - 407,47
66. Hans Seybold - BMW R80 GS - 397,72
67. Frieder Bucholtz - BMW R80 GS - 392,56
68. Dankmar Scheuchl - BMW R100 GS - 378,88
69. Joachim Redetzki - BMW R80 GS - 370,23
70. Ulf Böhrringer - BMW R1150 GS - 349,88
71. Karim Kortlander - BMW R100 GS - 349,88
72. Dietmar Beinbauer - BMW R100 GS - 348,67
73. Norbert Spitzauer - BMW R80 GS - 343,51
74. Holger Gangnus - BMW R100 GS PD - 342,67
75. Reinhold Girg - BMW R80 GS - 327,67
76. Hans Pröiß - BMW R80 GS - 318,62
77. Christian Kufner - BMW R100 GS - 318,62
78. Richard Bauer - Yamaha TDM 850 - 313,15
79. Ekkehart Rapelius - BMW R100 GS - 308,98
80. Till Kohlmeier - KTM LC 4 640 - 307,11
81. Kai Bornkamp - BMW R100 GS - 240,37
82. Christoph Driesen - BMW HPN - 239,42
86. Volker Weltz - Yamaha TDM 850 - 0,00
87. Ruprecht Müller - BMW R80 GS - 0,00
83. Werner Reichelt - BMW R100 GS - 0,00
84. Jochen Luck - BMW R80 GS - 0,00
85. Werner Uhl - Yamaha TT600 - 0,00
88. Hermann Herzog - BMW R100 GS - 0,00
89. Gebhard Haberkern - BMW R850 R - 0,00
90. Sepp Leismüller - BMW R80 GS - 0,00
91. Ekkehard Geisel - Honda XR600 - 0,00
92. Christian Pulst - BMW R65 - 0,00
93. Chr. Köstlmeier - Honda Afrika Twin - 0,00



Vielen Dank an Helmut Dähne und Louis Schneider,
den Veranstaltern der Dolomiten-Rallye

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.



YAMAHA

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

Hier fehlt

Ihr Inserat

AUTO 2000 - Greger Racing Show

Am 20. Januar 2000 ist es wieder soweit. Nach einem Jahr Vorbereitung, Verhandlungen mit Messe, Ausstellern, Vereinen und vielen Aktiven (um nur einen kleinen Teil der Arbeit zu nennen) kann Sepp Greger den **25. Internationalen Autosalon München** eröffnen. Bis zum 23. Januar kann man in vier Hallen der Neuen Messe in München (fast) alles besichtigen und bestaunen, was einen Benzin- (oder auch Diesel-) Schlucker interessiert und erfreut.

Auf mehr als 55.000 qm Ausstellerfläche zeigen mehr als 520 Firmen ihre Produkte und Dienstleistungen. Unter dem Motto „Vision & Tradition“ werden von allen namhaften internationalen Herstellern umfassende Informationen über automobile Neuheiten, Weltpremieren und Studien, Off Road, Tuning, Formel 1, Renn- und Sportwagen sowie Oldtimer und Freizeitfahrzeuge angeboten.

Als besonderer Magnet für Auto- und Sportexperten hat sich in den vergangenen Jahren die Formel 1-Action-Area erwiesen. Dieses interaktive Erlebnis-Center rund um das Thema Formel 1 wurde für die Jubiläumsmesse nochmals erweitert. In der Formel 1-Action-Area können sich Besucher selbst sportlich betätigen. Bei Boxenstopp-Wettbewerben an echten Formel 1-Rennwagen, bei Formel 1-Simulator-Rennen oder an Modellauto-Rennbahnen. Show-Inseln zeigen aus verschiedenen Epochen automobile Raritäten, Motorräder und aktuelle Motorsportfahrzeuge. Verrückte Funny-Cars von spleenigen Designern werden ebenso gezeigt wie zukunftsweisende Design-Studien.

Die Tuning-Fans kommen natürlich ebenfalls voll auf ihre Kosten auf der größten Tuning-Show im süddeutschen Raum.

Sonderschauen, Informationsveranstaltungen, Prominententreffs und Autogrammstunden erhöhen zusätzlich die Attraktion der Jubiläumsveranstaltung.

Am Samstag, den 22. Januar ab 19 Uhr steigt in der Action-Area die große Formel 1-Party mit vielen Überraschungen. Und jeden Tag winken tolle Gewinne bei der Besucherbefragung.

Ich bin sicher, daß jeder Motorsportfan sich diese Messe nicht entgehen läßt. Um trotzdem den (eigentlich nicht mehr nötigen) zusätzlichen Anreiz zu geben, hat uns Sepp Greger 700 Ermäßigungskarten gestiftet, die wir eigentlich jeweils dem ECHO beilegen wollten. Aber durch unseren Versand ohne Kuvert besteht die Gefahr, daß sie herausfallen, und zudem hätte sich das Porto erhöht. Wir haben deshalb entschieden, diese Karten im Clubbüro und an allen Clubabenden zu verteilen. Bitte melden Sie sich deshalb im Büro oder bei Thomas Ostermeier an den Clubabenden, wenn Sie Karten wünschen.

Unserem Freund Sepp herzlichen Dank für die Spende !

Aufgrund des doch langen Erscheinungszeitraumes unserer Zeitschrift ist es leider nicht möglich, Sie noch einmal zu informieren.

Bitte verfolgen Sie dazu die bestimmt reichliche erscheinenden Presseberichte in den Tageszeitungen.

Verbleibt nur, unserem Clubfreund viel Erfolg zu wünschen und allen Besuchern viel Spaß.

Ferdinand Bauer

Jahresschlußfeier des ACM am 27. November 1999

Da war sie wieder, diese feierliche Stimmung, als die ACM-Mitglieder – nicht wie sonst in T-Shirt und Fahreranzug – um 19.00 Uhr zur Jahresschlußfeier im Taxisgarten eintrafen - die Herren mit Fliege, die Damen in lang oder im festlichen Kostüm – und bei einem Glas Sekt vom Präsidenten und seiner Gattin begrüßt wurden.

Die Tische im festlich beleuchteten Saal waren sehr einladend gedeckt und die Menükarten versprachen kulinarische Genüsse.

Für den technischen Augenschmaus sorgten die im vorderen Teil des Saals ausgestellten Rennmotorräder: Die Sieger-Ducati 748 von Julius Ilmberger jr. und die Norton Ray Petty 500ccm, Baujahr Anfang 60er, von Max Hirthammer. Für den Ohrenschmaus war die Kapelle Joe Danzl, und für kurze Zeit der Sound und Geruch der Ducati zuständig.

Die Speisekarten hatten nicht zuviel versprochen. Die gastronomische Betreuung durch die Fam. Haberl war ausgezeichnet. Das Nachspeisenbuffet wurde, wie immer, á la Traumschiff serviert und leergegessen, wie immer.

Nach dieser Stärkung zum Auftakt des Abends begrüßte Präsident Hans Koch die Ehrenmitglieder und die Honoratioren des Clubs. Im Auftrag des ADAC-Südbayern ehrte der Präsident die ACM-Mitglieder Herrn Hans Pesl für besondere Verdienste um den Motorsport durch die Verleihung der Ewald-Kroth-Medaille in Bronze, Herrn Julius Ilmberger sen. durch Überreichung der silbernen Gauehrennadel, sowie Frau Eleonore Hötzl und die Herren Manfred Anspann, Max Demmel sen. mit der Gauverdienstnadel. Anschließend nahm er zusammen mit Sportleiter Alex Mayer die Verleihung der ACM-Pokale vor. Zur Ermittlung der Preisträger waren die aktiven Rennfahrer gebeten worden, die von ihnen erzielten Ergebnisse der Sportsaison 1999 bei Alex Mayer oder Thomas Ostermeier abzugeben.

In der ACM-Clubmeisterschaft 1999 wurden geehrt:

Automobile

Thomas Jäger

ACM-Clubmeister
3 Erste Plätze und
12 weitere Erfolge in der
Internationalen Formel 3 Meisterschaft
(194 Punkte)

Manfred Anspann

2 Erste Plätze und
5 weitere Erfolge bei Langstreckenrennen
(97 Punkte)

Motorrad

Julius Ilmberger jr.

ACM-Clubmeister
6 Erste Plätze und
5 weitere Erfolge bei Rundstreckenrennen
Sound of Thunder Europameister
und Slowakischer Meister Superbike
(147 Punkte)

Helmut Dähne

9 Erfolge bei der Dt. Rallye-Meisterschaft
(91 Punkte)

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!***

Dieter Steinlein

5 Erste Plätze und
3 weitere Erfolge bei Int. Rundstreckenrennen
Roadster-Cup 2000 Europameister (BMW Z3)
(88 Punkte)

Clubsport Automobile

Stefan Künstner

2 Erste Plätze und 9 weitere Erfolge bei
Clubsport-Rundstreckenrennen
(89,5 Punkte)

Clubsport Motorrad

Christian Kirtzel

2 Erfolge bei Rundstreckenrennen

Robert Klotz

2 Erfolge bei Rundstreckenrennen

Herbert Schleiss

1 Erfolg bei Rundstreckenrennen

Enduro

Heinz Egerland

8 Erfolge bei verschiedenen
Enduro-Veranstaltungen

Laszlo Peres

1. Platz bei der
Transdanubia Enduro Rallye

Ralf Schäfer

1 Erster Platz und
7 weitere Erfolge im Dt. Seriensport Cup
(84 Punkte)

Christian Bischof

7 Erfolge im Deutschen Seriensport Cup
(64 Punkte)

Julius Ilmberger sen.

5 Erfolge bei Internationalen Klassik-Rund-
streckenrennen und Gewinner des Alpe-Adria-
Cups (52 Punkte)

Max Hirthammer

4 Erfolge bei Internationalen
Klassik-Rundstreckenrennen
(24 Punkte)

Martin Mattusch

2 Erfolge bei Internationalen
Klassik-Rundstreckenrennen
(18 Punkte)

Louis Schneider

1 Erster Platz und 3 weitere Erfolge
3. Platz der VFFV Meisterschaft
(13,5 Punkte)

Manfred Fink

1 Erfolg bei Internationalen
Klassik-Rundstreckenrennen
(8 Punkte)

Den ACM-Clubpokal des Jahres 1999 auf dem Salzburgring errangen

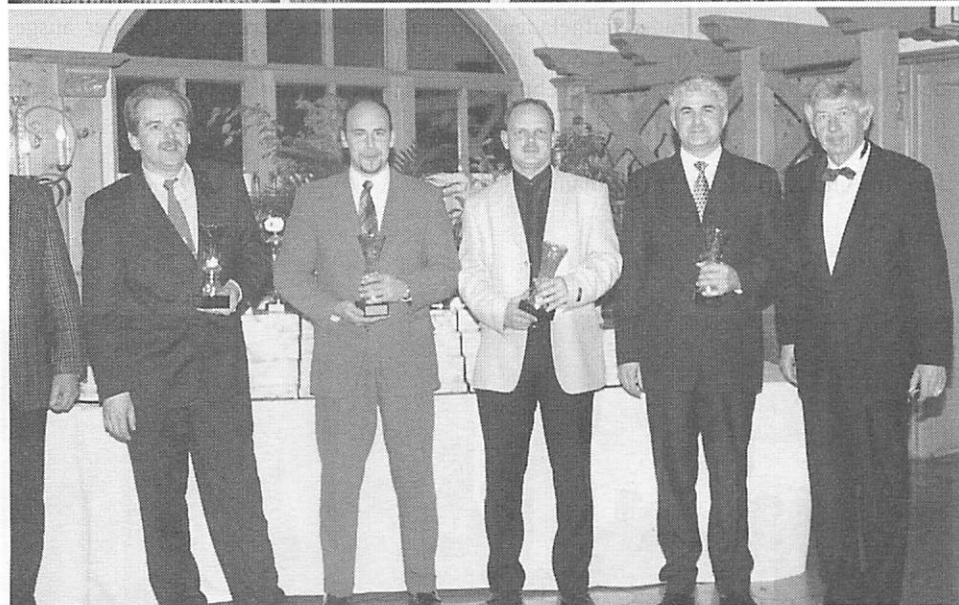
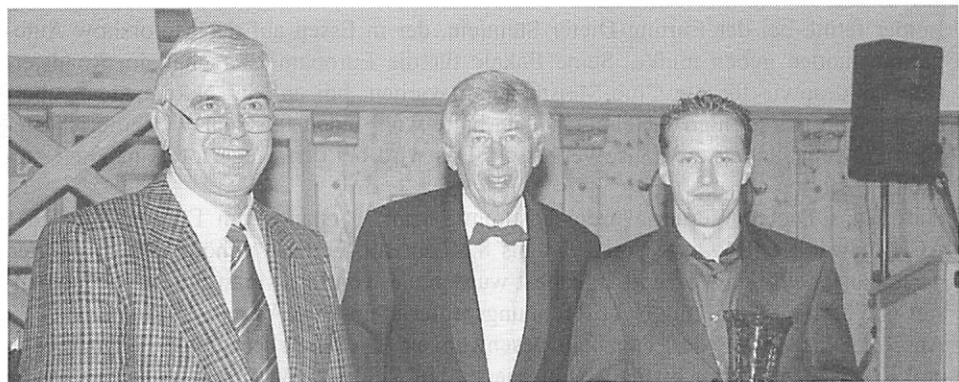
Automobile

Franz Hocheder

„Motorrad“

Georg Nerbl

Den Preisträgern gratulieren wir ganz herzlich und wünschen ihnen weiterhin viele Erfolge und allzeit gute Fahrt auf 2 oder auf 4 Rädern!



Leider fehlte bei der Ehrung Dieter Steinlein, der in Essen auf der Motorshow Autogrammstunden geben mußte. Seine Pokale für die Europameisterschaft im Roadster-Cup 2000 sowie für die Club-Meisterschaft wurden ihm auf der Nikolausfeier überreicht. Apropos „fehlen“: Helmut Dähne hatte wohl einen falschen Wetterbericht gehört und sein Jackett zu Hause vergessen. Das wird bei den Siegerfotos ins Auge stehen.

Herr Hans Dieter Werner wurde einstimmig vom Vorstand zum Ehrenmitglied des ACM gewählt. HDW war von 1974 bis 82 Touristik-Leiter – schöne Clubausfahrten nach Einsiedeln/Schweiz und Budapest wurden u.a. von ihm veranstaltet – Schatzmeister von 82 bis 88 und nun ist er Rechnungsprüfer in unserem Verein.

Anschließend wurde das Tanzbein geschwungen. Die Kapelle spielte Tango, Swing und Englischen Walzer bis nach Mitternacht. Um 2.00 Uhr wurden langsam die Stühle hochgestellt, die Motorräder aufgeladen und rings um uns herum die Lichter ausgemacht. Irgendwie wollten einige noch immer nicht nach Hause. Denn es war ein wunderschöner Abend in äußerst angenehmer Gesellschaft und mit hervorragender Bewirtung!

Josefine und Karl-Heinz Biedermann



Der Motorrad-Zubehör Profi

**Einkauf im
Fachgeschäft
bringt Vorteile:**

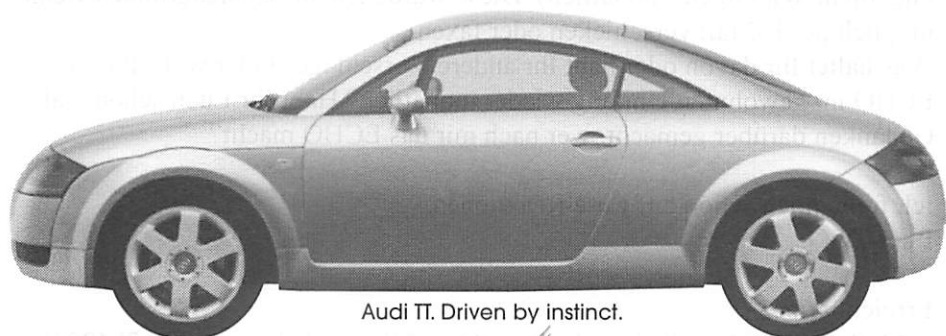
**Inhaber: Michael Aumann
Schwanthalerstraße 5
D-80336 München
Telefon (0 89) 55 56 40
Telefax (0 89) 59 57 79**

südmotor

- optimale Auswahl
- kompetente Beratung
- Qualität nach Maß

Großhandel · Import · Export

südmotor



Audi TT. Driven by instinct.

TT

autohaus
FEICHT



Audi

Autohaus
Feicht GmbH

Münchner Straße 39
85540 Haar-München

Telefon (0 89) 45 30 37-0
Telefax (0 89) 45 30 37 55

In eigener Sache

Liebe ACMler,

es ist bereits Ende Januar und Ihr habt das ECHO mit der Bezeichnung 12/99 vor Euch. Wieso so spät, werden sich einige von Euch gefragt haben – da gibt es mehrere Gründe:

Einer liegt an mir – ich hatte in den letzten Monaten nicht mehr die Zeit, daß ich zu unseren Sportlern auf Wunsch komme und mich mit Ihnen zusammehocke, um zu Artikeln zu kommen – daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern.

Ein anderer sind Artikel, auf die ich bis jetzt warte oder erst nach Hl. Drei König bekam. So warte ich immer noch auf die Artikel zur Dolomiten-Rallye, die mir zwei ACMler versprochen haben – als Notlösung habe ich deshalb einfach einen Zeitschriftenartikel übernommen.

Bedanken möchte ich mich hiermit bei meinen regelmäßigen Schreibern den Biedermanns und den Röttingers, die mir die Artikel sogar per E-Mail zukommen lassen und mir somit auch ungeliebte Tipparbeit sparen – Danke! Da die ECHOs sowieso immer weiter auseinanderliegen ergibt sich ein weiteres Problem: Wie sage ich den ACMlern wichtige Termine?

Meine Lösung wäre folgende:

Zwei bis drei ECHOs im Jahr und regelmäßige Infoblätter mit den Terminen und allem Wichtigen (monatlich). Diese würde ich aus Kostengründen wenn möglich per E-Mail verschicken oder faxen.

Was haltet Ihr davon oder habt Ihr andere Vorschläge? Oder wollt Ihr das ECHO im gewohnten Umfang wieder monatlich? Habt Ihr Euch schon mal Gedanken darüber gemacht, wer nach mir das ECHO macht?

Ich freue mich schon auf Eure Reaktionen
Euer Th.O.

Erreichbar per

E-Mail: ACM@Osti-Online.de, Fax: 089 / 788119, Telefon: 089 / 7849548
oder Post: Kistlerhofstr. 161, 81379 München

P.S.: Eine Homepage für den ACM entsteht unter www.Osti-Online.de
(Einfach ACM-Logo anklicken)

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



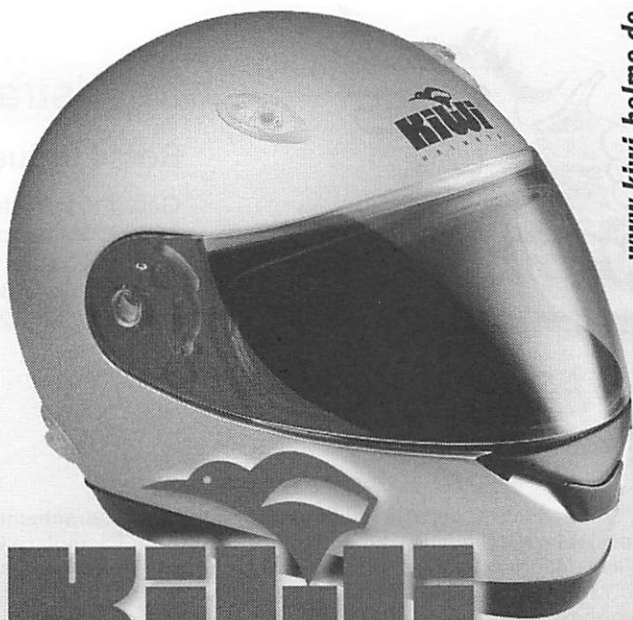
Sandstrahlerei

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