

ACM-ECHO

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

62. Jahrgang

Nr. 3

Mai / Juni 2000



www.Automobilclub-Muenchen.de

TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

Termine 2000:

Mi. 20. Sept. 12. ADAC-Edelweißtrophäe für Motorräder
bis So. 24. Sept. diesmal Hungaroring – mit Pässehopping ab So., 17. Sept.

So. 8. Oktober ACM-Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring

Sa. 14. Oktober In Planung: 1. ACM Oldtimer-Kirta

22. Oktober Go-Kart-Sausen des AC Bavaria in der HansasträÙe

Ende Oktober ACM-Metzeler-Dolomitenrallye

Sa. 18. Nov. Nacht-Orientierungsfahrt des AC-Bavaria

Sa. 25. Nov. **ACM-Jahresschlußfeier**

Anfang Dez. **ACM-Nikolausfeier**

Kurzinfos:

12. ADAC-Edelweißtrophäe und Pässehopping

Pässehopping mit Rüdiger Gutsche als Tourguide:

Mo. 18.9. Abfahrt in Bad Tölz nach Villach / Kärnten

Di. 19.9. Weiterfahrt nach Fürstenfeld / Plattensee

Mi. 20.9. Tour bis zum Hotel Polus (Budapest) der Edelweiß-Trophäe

Genauere Infos mit der Nennbestätigung.

Nennung bis spätestens 2.9. an Rüdiger Gutsche, Tel.: 08104 / 666000.

ACM-Servicefahrzeug mit Thomas Ostermeier

Auch heuer ist wieder ein ACM-Servicefahrzeug bei der Edelweißtrophäe dabei.

Ob es schon das Pässehopping begleitet, ist ungewiß, es steht aber auf jeden Fall ab

Mittwoch abend in Budapest zur Verfügung. Genauere Infos (Gepäckabgabemöglichkeiten) bei an den Clubabenden vor der Edelweißtrophäe oder bei Thomas Ostermeier,

Tel.: 089 / 7849548.

ACM-Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring

Änderungen im zeitlichen Ablauf (mehr Zeit zum Fahren!!) und andere kleinere Änderungen führten zu Verzögerungen bei der Gestaltung der Ausschreibung.

Ihr findet sie deshalb erst im nächsten ECHO, das aber schon Anfang September erscheint. Also: Termin 7./8. Oktober fest einplanen!

Aktuelle Infos und News im Internet:
www.Automobilclub-Muenchen.de

Liste der runden Geburtstage:

30. Juli Dr. Herrmann Fichtner, Baubergerstr. 30,
80992 München, 70 Jahre
19. August Johann N. Koch, Hauptstr. 28,
82008 Unterhaching, 70 Jahre
1. September Günter Korb, Weiherweg 28,
85244 Röhrmoos, 50 Jahre
3. September Wilhelm Resch, Josef-Wechselberger-Weg 1
82140 Olching, 65 Jahre

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

Als neue ACM Clubmitglieder begrüßen wir ...

Max Jung, der III.

ACM-Mitglied seit 09.05.2000

Das derzeit jüngste Clubmitglied wurde am 02.10.1998 geboren. Sein stolzer Großvater Max Jung (selbst seit 01.01.1979 ACM-Mitglied) hat Max III. kurzerhand beim ACM angemeldet.

Leider wird auch Max III. den Altersdurchschnitt der ACM-Mitglieder nicht merklich drücken können.
(Zitat Hans N. Koch).



Norbert Mertens, Paderborn

ACM-Mitglied seit 14.05.2000

Eigentlich wollte Norbert bei Ilmbergers nur eine Ducati kaufen. Bei der Übergabe wurden neben den technischen Details auch der auf dem Motorrad angebrachte ACM-Aufkleber besprochen. Um diesen Aufkleber nicht abmachen zu müssen (es wäre ja auch zu schade!) unterschrieb Norbert lieber den ACM-Aufnahmeantrag, den Hans Koch, der bei der Übergabe ebenfalls anwesend war, immer in seiner Tasche dabei hat.

Josefine Biedermann

SEI SCHLAU UND SCHAU

Asika Home playmobil

Wiking

LEGO

LEINWANDPUPPE

sigikid



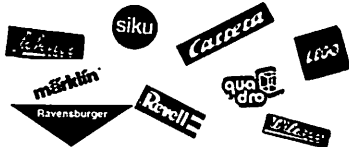
81825 München

Truderinger Straße 314

Tel. 089 - 42 12 89

Fax 089 - 427 13 76

Irene Gessler-Fuchs



83512 Wasserburg

Ledererzeile 32

Tel. 0 80 71 - 40 14 3

Fax 0 80 71 - 50 69 1

**Sanitäre Anlagen
Gasheizungen
Altbausanierung
Reparaturen**



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

Georg Nerbl

Gas- und Wasserinstallateurmeister

*Bei nicht verschuldetem
Unfall rechnen wir mit der
jeweiligen Versicherung ab.*

Leihwagen werden gestellt

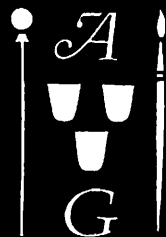
Gebr. Wagenführer

Inh. Julius Wagenführer

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



Hirschbergstraße 21-23
80634 München, Tel. 161372



GERLACH Alexander MALEREIBETRIEB

Innungsfachbetrieb

Seit 1932 im Familienbesitz

FACHGESCHÄFT FÜR ANSTRICH UND LACKIERUNGEN

85540 Haar

Untere Parkstraße 16a

Telefon (089) 4605555

Telefax (089) 46089204

Ausführung sämtlicher Malerarbeiten Innen und Außen



Shell Heizöl

Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn
Hahilingastr. 5
82041 Oberhaching



☎ (089)

6131658

1. ACM OLDTIMER - KIRTA

am Samstag, den 14. Oktober 2000



Wir planen einen kleinen Corso mit „Ihren verborgenen Schätzen“ an Autos und Motorrädern mit Treffpunkt in Haar zum Frühschoppen, dann über Gronsdorf, Salmdorf, Ottendichl, Weißenfeld nach Parsdorf in Spitzauer´s Pferdeanwesen, um mit anschließender Siegerehrung und Kirchweihschmankerl zu feiern.

Wenn Interesse besteht, sagt mir bitte Bescheid, mit welchem Fahrzeug Ihr teilnehmen werdet. Es sind auch Freunde und Bekannte willkommen.

Ob, -wann, -wo, -wie wird im nächsten ACM-Echo bekanntgegeben.



Infos: Robert Feicht Tel.: 089 / 453 03 711
Fax: 089 / 453 03 755

Euer Robert Feicht

VORSICHT Blitzschlag !!!

Eine Gruppe Münchner Motorradfahrer war auf dem Weg nach Südtirol. Am Reschenpass näherten sie sich einer Gewitterfront. Sie suchten sich sofort einen Platz zum Regengwand anziehen.

Als sie sich auf der Paßhöhe vor dem alten Zollhaus befanden, schlug plötzlich ein Blitz in den Helm eines Motorradfahrers ein. Dieser erlitt einen Herzstillstand, wurde wiederbelebt und in das Krankenhaus Meran transportiert: Dort erneuter Herzstillstand und das Gehirn geschädigt! Im Augenblick kämpft er dort noch um sein Leben.

Also seid vorsichtig und macht lieber mal eine kleine Pause im sicheren Wirtshaus, damit ihr gesund das Ziel erreicht.

Eure Ulrike

Sound of Thunder 2000

Nachdem Julius Ilmberger jr. in 1999 die Rennsaison als Europameister beenden konnte, wird er in diesem Jahr versuchen, seinen Titel zu verteidigen. Wir werden in jedem ECHO für unsere motorradsportbegeisterten Mitglieder aktuell von den einzelnen Läufen, die an folgenden Terminen gestartet werden, berichten:

06./07. Mai	Vallelunga (Rom)
08./09. Juli	Rijeka
15./16. Juli	Le Mans
02./03. Sept.	Oschersleben
16./17. Sept.	Assen
01./02. Okt.	Spa Francorchamps
06./07. Okt.	Lausitzring

Grundsätzlich sind für die Klasse "Sound of Thunder" alle 1-, 2- und 3-Zylinder-Motorräder mit 4-Takt-Motor zugelassen, für die das Reglement völlig offen ist. Lediglich alle Superbike-homologierten Motorräder müssen ein Mindestgewicht von 165 kg und einen maximalen Einlaßquerschnitt von 50 mm vorweisen. Je nach Rennstrecke gehen zwischen 20 und 50 Fahrer an den Start.

Julius fährt wieder mit seiner Ducati, nachdem er sich von der BMW R 1100 S "R" erfolgreich "entwöhnt" hat (siehe ECHO März/April 2000). Die 748 ist aufgebohrt auf 890 ccm, hat ca. 130 PS und ein Gewicht von ca. 160 kg.

Vallelunga (Rom) - 07. Mai 2000

Am Sonntagmorgen beim Warm up regnete es zunächst heftig. Innerhalb weniger Minuten ließ der Regen jedoch nach, die Strecke trocknete aufgrund der Hitze von 30 °C schnell ab. Und das war das Problem: Welche Reifen zieht man auf?

Slicks? Wenn es dann auch nur kurz regnet, wird der Rennkurs zur Seifenbahn.

Regenreifen? Wenn die nasse Fahrbahn abtrocknet, ist der Abrieb so groß, daß sich der Gummi bei der Belastung äußerst schnell auflöst.

Pünktlich zum Start um 16.00 Uhr setzte der Regen ein. Alle Fahrer hatten Slicks aufgezogen, in der Hoffnung, daß - wie in der Früh - gleich die Sonne den Regen ablöst und die Strecke wieder schnell abtrocknet.

Aber der Regen ließ nicht nach! Während der Einführungsrunde entschied sich Julius daher, mit dem zweiten Motorrad, das mit Regenreifen bestückt war, von der Boxengasse aus zu starten. Also, Abzweig in Richtung Box, einem Zuschauer das Motorrad in die Hand gedrückt und auf die andere Maschine. Kaum wieder mit der Zweit-Ducati auf der Strecke kam das Schild "START DELAYED", d. h. das Rennen wurde abgebrochen, um allen Fahrern Gelegenheit zum Reifenwechseln zu geben - jetzt zogen alle Regenreifen auf.

In den 15 Min. bis zum Neustart des Rennens ließ der Regen jedoch wesentlich nach. Julius führte das Feld nach dem Start zunächst an. Während der ersten 2 Runden hörte der Regen ganz auf, in der 3. Runde war die Strecke abgetrocknet. Eine harte Prüfung für Fahrer und Reifen, denn das Motorrad war jetzt nur schwer auf der Linie zu halten. Bis zur 4. Runde lag Julius in Führung. Dann wurde er von Wolfgang Bax (dem letztjährigen Vize-Europameister "Sound of Thunder") überholt. Julius blieb hinter ihm. Und dann fing es wieder an zu regnen.

Wolfgang Bax stürzte in der 8. Runde. Julius war also wieder vorne. Nachdem die Regenreifen von den trockenen Runden sehr stark in Mitleidenschaft gezogen waren, betete Julius, daß er das Rennen zu Ende fahren kann. Nachdem der Vatikan nahe ist, wurden seine Gebete auch schnell erhört und Julius überfuhr mit 3 sec. Vorsprung als Sieger die Ziellinie. Herzlichen Glückwunsch!

Rennergebnis:

Platz	Name	Pkte.
1.	Julius Ilmberger jr.	25
2.	Ralph Schwickerath	20
3.	Volker Klett	16

Gesamtklassement:

Platz	Name	Pkte.
1.	Julius Ilmberger jr.	25
2.	Ralph Schwickerath	20
3.	Volker Klett	16



Motorrad-Meisterbetrieb mit moderner Werkstatt

*Honda Motostar, dieser Tip
ist heiß, denn hier stimmt
die Leistung und der Preis!*

TOP SERVICE!

- Das gesamte Honda Modellprogramm auf Lager!
- Gebrauchtmotorräder aller Marken!
- Motorrad-Spezialumbauten!
- Hol-Bringservice!

Öffnungszeiten:

Mo - Fr
9.00 - 18.00 Uhr
Samstag
9.00 - 13.00 Uhr

MOTOSTAR München

W. Wegmann GmbH

Bognerhofweg 14
81825 München-Trudering
Telefon

(0 89) 42 01 98 23 - 25

Fax

(0 89) 42 01 93 70

U-S-Bahnanschluß Trudering

Internet: www.motostar.de

**AUSSTELLUNG:
350 m²**

**AUTO
MÜNCH
IN MÜNCHEN**

V-A-G



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

AUTO MÜNCH GMBH

Hansastraße 41
81373 München
Telefon 089 / 57 30 06

*»Wir führen
Aral Super Tronic Öle.«*

24h grüne Hölle

Heuer war es mal wieder so weit:

Am letzten Juni-Wochende fand das **24h-Rennen Nürburgring** statt – heuer wieder mit mir als Unterstützung für das Team Steinlein-Hilger. Als ACMLer waren mit dabei Dieter Steinlein, Alfred Hilger, Manfred Anspann und Guido Keller, der aber nur im Rahmenprogramm (Puma-Cup) vertreten war.

Anfangen möchte ich mit Manfred Anspann, der einen BMW M3 fuhr, zusammen mit Uwe Springer im Team Kowalik. Im Training erreichten sie einen 78. Platz (von 210 zugelassenen und über 300 gestarteten Teilnehmern). Leider kam im Rennen schon früh das Aus – Motorschaden. Das Fahrzeug konnte nicht mehr repariert werden.

Dieter Steinlein und Alfred Hilger wollten insgesamt vier Fahrzeuge an den Start bringen. Leider hatte aber der BMW 325 zwei Wochen zuvor einen Motorschaden, den sie auf die schnelle nicht instandsetzen konnten. Also brachten sie „nur“ einen BMW Z3 (das Auto mit dem Dieter letztes Jahr Europameister wurde), einen seriennahen und einen Gruppe A BMW M3 E36 mit zum Nürburgring.

Das 1. Training begann bereits mit viel Pech – kapitaler Motorschaden am Z3. Bis der Roadster in der Box war, hatte man sich bereits geeinigt, daß man einen Serienmotor zum Austausch besorgen und einbauen will. Nach wilder Schrauberei, nahm der Ersatzmotor – fertig eingebaut – kurz vor Ende des zweiten Trainings seinen Dienst auf. Leider konnte aber die Vorschrift, daß jeder Fahrer mindestens zwei gezeitete Runden absolvieren muß, nicht eingehalten

werden, was eine Nichtzulassung zum Start zur Folge hatte. Es wäre übrigens der 105. Platz gewesen.

Besser sah es dann schon mit Hilgers BMW M3 Gruppe A aus – ein sehr schnelles und schön aufgebautes Auto mit allem, was schnell macht. So gerüstet fuhr man auf den 50. Startplatz – so stand zumindest in der vorläufigen Starterliste. Durch Probleme mit der Zeitnahme fand sich dieses Fahrzeug aber in der Startaufstellung nicht. Also – auf zur Rennleitung, klären was das soll, Protest einlegen – alles sinnlos: auch dieses Rennauto durfte nicht im Kreis fahren und mußte in der Box bleiben. So standen sie nun, der gelbe Z3 und der rote M3 – Museumsstücke für die Fans.

Aber da war ja noch ein M3 da – ein gelber – der das Wettrennen mitmachen durfte. Gefahren von R. Palmer, B. Lynton, A. Mechtler und A. Hilger stand er am 63. Platz in der Startaufstellung – für einen seriennahen M3 nicht schlecht.

Mit am Start einige schnelle Porsche, die Zakspeed-Viper, BMWs, Opels, VWs, ein Gas-Audi (ABT), viele Diesel, Ferrari, Lotus Seven & Co. bis zu Mini-Cooper und sogar einem VW-Bus. Knapp 200.000 Zuschauer kannten am Samstag Nachmittag den Start dieses bunten Feldes bewundern. In drei Startgruppen ging's los, nach drei Runden pflügten bereits die schnellsten durch das letzte Starterfeld.



Dem M3 von Steinlein Motorsport ging's recht gut, er drehte seine Runden und absolvierte Routinestops mit Tanken, Reifen-, Bremsen und Fahrerwechseln. Man arbeitete sich vor auf den 4. Platz in der Klasse bis es zu einem größeren Problem kam. Es kam die Meldung, daß ein Rad fehlt. Der BMW hatte Einfahrt Nordschleife sein rechtes Hinterrad verloren. Es dauerte endlose Minuten, bis das Auto in der Box war. Es mußten alle Radbolzen ersetzt werden – inklusive dem Ausbohren der Reste und Gewindenachschneiden. Wer das schon mal machen mußte, der weiß wie lange so was in der Werkstatt dauert. Aber wenn man muß, geht's auch schneller, so befand sich der gelbe Renner am 9. Platz in der Klasse, als er wieder hinausdurfte.

Bis zum Rennende konnten sich die Fahrer durch ausgeklügelte Boxenstops und durchdachten Fahrerwechseln (der schnellste Fahrer fuhr jeden zweiten Turn) wieder bis zum sechsten Platz in der Klasse vorarbeiten. Das machte den 79. Platz in der Gesamtwertung aus – ein Grund zum Feiern.

Vor Ort bekommt man natürlich das Renngeschehen der Anderen nicht so mit, aber die Fernsehübertragung war ja vom Feinsten, so daß einige ACMler besser informiert waren, wie ich. Die Gesamtwertung gewann übrigens Mayländer/Bartels/Alzen/Heger auf Porsche 996 GT3R gefolgt von Zakowski/Huisman/Beltoise mit der Viper – übrigens mit 30 Runden Vorsprung auf unseren M3...

Die schnellsten Runden der Teams reichten übrigens 8:58 von der Viper, über 10:05 von unserem M3 bis zu 12:31 vom VW-Bus! Über weitere Einzelheiten und die einzigartige Atmosphäre haben unsere Fahrer und ich schon im Club geschwärmt und während Ihr dieses ECHO in den Händen haltet, bin ich schon wieder vom 24h-Rennen in Spa zurück...

Euer Th.O.

Warum der Benzinpreis steigt

(Wirtschaftspolitische Satire entnommen aus der Baseler Zeitung)

Die OPEC-Länder steigern ihre Produktion - der Benzinpreis steigt.

Dies ist grundlegende ökonomische Gesetze unserer Marktwirtschaft zurückzuführen: Die gestiegene Nachfrage nach Tankerkapazität verteuert die Frachtraten überproportional.

Die OPEC-Länder drosseln ihre Produktion - der Benzinpreis steigt.

Das ist ökonomisch bedingt: Das Angebot sinkt bei gleichgebliebener Nachfrage, damit wird die Ware teurer.

Im Nahen Osten herrscht vorübergehend Waffenruhe - der Benzinpreis steigt.

Die Ruhe ist trügerisch, die Lager werden vorsorglich aufgefüllt. Die zusätzliche Nachfrage erhöht den Marktpreis.

Im Nahen Osten wird gekämpft - der Benzinpreis steigt.

Hamsterkäufe erhöhen die Nachfrage und damit den Marktpreis.

Die Verbraucher sparen - der Benzinpreis steigt.

Der Minderverbrauch sorgt dafür, daß die Raffinerien weit unterhalb ihrer Kapazität produzieren müssen. Dies erhöht den Einheitspreis (Kosten pro Liter), den in einer Marktwirtschaft die Konsumenten zu tragen haben.

Die Verbraucher sparen nicht - der Benzinpreis steigt.

Die Ölgesellschaften erfüllen eine lebenswichtige Funktion in der Marktwirtschaft: Durch Preiserhöhungen wirken sie einer noch größeren Abhängigkeit vom Erdöl entgegen.

- Die Verbraucher weichen auf Substitute aus - der Benzinpreis steigt. *Die Verbundproduktion der verschiedenen Erdöl-Derivate kommt durcheinander. Das erhöht die Kosten pro Liter.*
- Der Dollarkurs steigt - der Benzinpreis steigt. *Alle Erdölkontrakte werden in Dollar abgerechnet. Die Konsequenzen für den Preis liegen auf der Hand. In einer freien Marktwirtschaft wirken sich alle Änderungen sehr schnell aus.*
- Der Dollarkurs sinkt - der Benzinpreis steigt. *Längst nicht alle Abschlüsse auf dem Spotmarkt in Rotterdam werden in Dollar abgewickelt. Im übrigen dauert es immer eine gewisse Zeit, bis sich Änderungen beim Verbraucher auswirken.*
- Die Lager sind randvoll - der Benzinpreis steigt. *Große Lagerbestände drücken auf die Gewinnmarge. Die Filialen der großen Erdölkonzerne leisten freiwillig einen unschätzbaren Beitrag zur Landesversorgung in Notzeiten. In einer freien Marktwirtschaft ist es nur natürlich, daß sich die Konsumenten an den hohen Kosten dafür beteiligen.*
- Die Lager sind leer - der Benzinpreis steigt. *Die hohen Lagerverluste wurden bisher stets von den Erdölgesellschaften zu Lasten ihrer Erfolgsrechnungen getragen. Das ist nicht mehr länger möglich.*
- Der durchschnittliche Reingewinn der großen Erdölkonzerne ist gegenüber dem Vorjahr um 380 % gestiegen - der Benzinpreis steigt. *Die Zahlen ergeben ein unvollständiges Bild. Im Benzingeschäft allein sieht die Lage schlecht aus. Vereinzelt entstanden sogar Verluste, die von den anderen Abteilungen getragen werden mußten.*
- Der durchschnittliche Reingewinn der großen Erdölkonzerne ist gegenüber dem Vorjahr kaum gestiegen - der Benzinpreis steigt. *In einer freien Marktwirtschaft kann ein Produzent nur mit einer angemessenen Umsatz-Marge existieren.*
- Ein OPEC-Mitglied stoppt infolge innerer Unruhen sämtliche Exporte - der Benzinpreis steigt. *Das Angebot auf dem Weltmarkt hat sich verringert. Die Preise reagieren entsprechend.*
- Ein OPEC-Mitglied nimmt seine Ausfuhren wieder auf - der Benzinpreis steigt. *Die seither eingetretene Inflation wurde entgegen den Gesetzen einer freien Marktwirtschaft von den Konzernen aufgefangen. Das kann nicht ewig so weitergehen.*
- Neue Erdölvorkommen werden entdeckt - der Benzinpreis steigt. *Es gibt viel zu tun, packen wir's an. Um die Versorgung in der Zukunft zu sichern, müssen heute gewaltige Investitionen getätigt werden.*
- Bisher ergiebige Ölfelder erschöpfen sich - der Benzinpreis steigt. *Es wird immer schwieriger und teuer, der unverminderten Welt-Nachfrage nach Öl gerecht zu werden.*

Josefine Biedermann

DTM 2000



NEWS

Die legendäre deutsche Tourenwagenmeisterschaft lebt wieder. Und wie! 60.000 Zuschauer schon beim Eröffnungsrennen in Hockenheim, das zeugt von großem Vertrauensvorschuß der Fans in die neue Serie. Momentan sind „nur“ drei Marken vertreten – Mercedes, Opel und Audi – mit insgesamt 20 Autos, aber sie sorgten für eine spektakuläre Show.

...und der ACM mittendrin: vertreten durch Mercedes-Werksjunior Thomas Jäger.

DAS SPORTLICHE REGLEMENT

Das sportliche Reglement an den Rennwochenenden ist kompakt und zuschauerfreundlich. Die DTM startet am Freitag mit zwei zehnmütigen Rollouts, am Samstag stehen zwei einstündige Trainingssitzungen und das Qualifying auf dem Zeitplan. Am Sonntag fällt um 13.40 Uhr die Startflagge zum ersten und um 15.05 Uhr zum zweiten Lauf. Die beiden Rennläufe sind jeweils etwa 100 Kilometer lang und werden jeweils nach maximal 40 Minuten abgewunken. In der Rennpause darf 15 Minuten lang repariert und getankt werden. Jedem Fahrer stehen pro Veranstaltung 24 Slicks zur Verfügung. Die ersten Zehn jedes Rennens erhalten Punkte nach folgender Abstufung: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

DAS TECHNISCHE REGLEMENT

Die Vierliter-V8-Motoren werden durch Air-Restriktoren auf etwa 460 PS beschränkt. Damit die Einsatzkosten niedrig bleiben, soll die komplette Saison mit nur einem Motor bestritten werden. Dieser wird vor dem Saisonstart durch den vom DMSB beauftragten Technischen Kommissar Christian Schacht verplombt. Wer dennoch einen – ebenfalls verplombten – Ersatzmotor benötigt, muss beim nächsten Rennen vom Ende des Feldes starten. Das Mindestgewicht der Rennautos beträgt inklusive Fahrer 1.100

kg (ohne Fahrer 1.000 kg). Ein Novum im Tourenwagensport ist die in das Rohrahmenchassis integrierte Kohlefasersicherheitszelle, die den Fahrer vollständig umgibt. Darüber hinaus sind auch die Crashstrukturen für die Front, die Seite und das Heck der Rennautos exakt definiert.

ERGEBNIS

15 Autos im Zeittraining innerhalb von 9/10 Sekunden. Thomas auf Platz 7.

Im 1. Rennen konnte er seine Position auf dem 7. Platz behaupten . Im 2. Rennen verlor er nach Feindberührung in der ersten Kurve die Motorhaube – optisch schön anzuschauen, ein Achtzylinder-Rennmotor nackt. Beim Haubennachfassen an der Box ging leider eine Runde verloren, darum Platz 14.

Trotzdem Gratulation und „Daumen drücken“ für die nächsten Rennen.

TERMINE

18.06. Oschersleben

09.07. Norisring

06.08. Sachsenring

20.08. Nürburgring

03.09. Lausitzring

24.09. Oschersleben

08.10. Nürburgring

29.10. Hockenheim

Norisring

Am Norisring war wieder volles Haus, einige ACMler kamen zur Unterstützung von Thomas – trotz des regnerischen Wetters.

O-Ton von Thomas Jäger nach den Rennen:

„Das war so ein geiles Rennen! Im ersten Lauf ging es gut vorwärts. Nur an dem Punkt, wo wir erwartet hatten, daß die Opel abbauen, war es andersrum. Die wurden immer stärker. Die Astra waren im Training schlecht auf der Bremse. Im Rennen haben sie da gebremst, wo wir auch bremsen. Ich mußte beißen wie ein Irrer, um Alzen hinter mir zu halten. Im zweiten Lauf lief es besser, je trockener es wurde. Leider hat dann beim Anbremsen mein linkes Vorderrad blockiert und ich bin Tiemann reingerutscht. Das war keine Absicht, dennoch habe ich eine Stop-and-Go-Strafe gekriegt. In Oschersleben wurde recht hart gefahren, also hat man hier durchgegriffen. Schade daß es mich erwischt hat, denn ich bin gar nicht so einer“

Die Ergebnisse:

1. Lauf: 1.Winkelhock, 2.Ludwig, 3.Reuter, 4.Schneider, 5.Bartels, 6.Tiemann, 7. Jäger

2. Lauf: 1. Schneider, 2. Reuter, 3.Ludwig, 4.Winkelhock, 5. Bartel, ..., 13. Jäger

Tabellenstand: 1. Schneider(82), 2.Reuter(79), 3.Winkelhock(67), 9.Jäger(24)

Kurt Distler

Donau-Ring 2000

Am Sonntag, den 21. Mai, war es endlich soweit, ausgestattet mit einem supercoolen Audi TT Roadster vom Autohaus Feicht, düsten Irene und Ich nach Ingolstadt. Dank Schneiders bestens versorgt mit Kartenmaterial und Zeitplan war es für uns kein Problem, die Strecke zu finden. Schnell die Eintrittskarten gekauft, die mitangebotenen Ohrenstöpsel (kein Witz!) gönnerhaft abgelehnt, konnte es losgehen.



Was uns erwartete war eine Sensation! Der Sound, der Duft, die Motorräder und eine Hand voll Autos, welch ein Genuß! Im Fahrerlager konnte man Motorräder ab Baujahr 1924 bestaunen, es fand sich sogar ein Motosacoche Prototype Gespann Baujahr 1920. Die Teilnehmer kamen aus Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und ganz Deutschland.

Um 8.40 h ging es los, mit ohrenbetäubenden Sound wurde die 1,6km lange Strecke befahren. Schon bald wurden es immer mehr Zuschauer, die die gesamte Strecke säumten. Manche tauschten ihre Erinnerungen an vergangene Tage aus. Genau viermal in der Nachkriegsgeschichte der alten Schanz wurde Ingolstadt vom Rennvirus erfaßt. Zwischen 1949 und 1954 hieß das Rennen noch „Rund um die Schanz“. Der Kurs war 3,9km lang, Start war bei der Friedenskaserne. Anfänger durchfuhren den Kurs zehnmal, die altbekannten Rennfahrer umrundeten die Strecke 20mal. Übrigens: Schorsch Meier fuhr die schnellste Zeit des Tages und fixierte den Rundenrekord auf 103,2 km/h. Damit gewann er auch die Klasse bis 500ccm.



Irene und ich suchten nun nach einem geeigneten Platzerl zum Fotoshooting und winken. Jetzt war es Zeit für die Klasse VIII, in der Ferne hörte man die Motoren am Vorstart. Nummer 1 hatte der Ingolstädter Alfred Stocker auf BMW RS, Startnr. 9: Louis Schneider auf der BMW RS von Karl Ibscher. Kaum klebten die Pneu endlich auf dem Asphalt, zeigte unser Louis dem Herrn Stocker, wo der Schneider den Most holt. Leider zwang ihn ein technischer Defekt zur Aufgabe. Die Anpreßscheibe zerlegte sich



in mehrere Teile, diese sprengten dann das Gehäuse und spickten das rechte Revuebein vom Louis. Nun liegt er mittlerweile im ACK-KH-Neuperlach und wartet auf die einsetzende Kallusbildung. GUTE BESSERUNG!

Wir warteten also vergeblich auf die Startnummer 9, und dachten der Grund wäre harmloser. Als die Barbara wieder vom Krankenhaus in Ingolstadt zurück war, schnappten wir sie ersteinmal und gingen mit ihr zum Kaffeetrinken, um sie ein wenig aufzubauen. Um 16.00 h haben wir uns von Ingolstadt verabschiedet, und mit dem Vorsatz spätestens im nächsten Jahr wiederzukommen, sind wir heimgedüst.

Ulrike

P.S.: Anscheinend gefiel es unserem Berndt Botschen so gut im „ACM-Krankenhaus“, daß er ein paar Stunden nach einem Krankenbesuch bei Louis an einem Kreisel unweit des oben genannten Hauses einem stürzenden Chopperfahrer nicht mehr auswich und sich den Mittelfußknochen zertrümmerte. Somit ist Neuperlach schwer in ACM-Hand. Gute Besserung Bernd !!

ACM Clubshirt - Resonanz -

Seit dem Angebot der ACM Clubshirts im ECHO Jan./Febr. 2000 hat unsere Clubfreundin Gila alle Hände voll zu tun, die bestellten Polo-Shirts bedrucken zu lassen. Inzwischen sind bereits über 160 Clubmitglieder im Besitz Ihres/Ihrer Polo-Shirt/s. Sollten Sie noch keines bestellt haben, finden Sie hier nochmals das Bestellformular. Nachdem dieser Vorschlag eine so große Resonanz fand, könnten durchaus Überlegungen angestellt werden, die ACM Clubbekleidungskollektion zu erweitern. Vorschläge hierzu nimmt die Redaktion gern entgegen.

Thomas Ostermeier, Kistlerhofstr. 161, 81379 München, Tel. 784 95 48 oder
E-mail: ACM@Osti-Online.de

Josefine Biedermann

Bestellen könnt Ihr die ACM-Polo-Shirts bei

Frau Renate Koch, Hauptstr. 28, 82008 Unterhaching.
Bitte Anzahl und Größe angeben (S, M, L, XL oder XXL)
und einen Scheck in Höhe des Gesamtbetrags beilegen (DM 35,- / Stück)
oder auf das Konto des AC-München bei der Kreissparkasse München-STA,
BLZ 702 501 50, Kontonr. 9248568 überweisen.

Oder einfach bei einem Clubabend – jeden Mittwoch abends im Löwenbräukeller.



Einladung

Zur Feier
meines 70. Geburtstages
lade ich alle Clubfreunde
und -freundinnen
für den Clubabend
am Mittwoch, 23.8.2000,
im Löwenbräukeller,
Dachauer Stubn,
zum Abendessen ein.

Jch freue mich auf Euer Kommen.

Hans Koch

Schießen in Isen am 06.05.2000

Nachdem es sich endlich herausgestellt hatte, daß wir zu diesem Zeitpunkt nicht in Urlaub sind, beschlossen wir kurzfristig da auch mal mitzuballern. Mein Mann wäre bei dem Superwetter zwar lieber weiter mit dem Motorrad auf der Landstraße spazierengefahren, gab dann aber klein bei, schließlich hatten wir uns ja angemeldet. Und dann sollte man sein Wort schon halten – oder?

Familie Müller und Familie Gafus waren schon mit den vorbereitenden Arbeiten beschäftigt, als wir um 13.30 h eintrafen. Zur Begrüßung wurde erst mal bemängelt, daß wir nicht im Club-Outfit erschienen sind. Entschuldigung, lieber Heini, ich hatte nicht daran gedacht. Wir waren aber schon zur Quasimodo stolze T-Shirt-Besitzer der neuen Ausgabe. Zum Radln werde ich es ganz bestimmt ausführen.

Wir hatten noch eine gute halbe Stunde Zeit bis zum Beginn und nutzten die Zeit für eine Brotzeit mit ausgesprochen guter Bratensülze. Langsam aber sicher trudelten die Teilnehmer ein. Plötzlich war das Schützenstüberl bevölkert und es ging so bunt zu wie auf einem Jahrmarkt.

Pünktlich begonnen, gaben Frau Sonja Miller und Frau Irene Gafus als erste ihre Ergebnisse zur Wertung und waren anschließend mit dem auswerten der vielen, vielen anderen Lochkarten der insgesamt 28 Teilnehmer beschäftigt. Zweimal wurden mir die Sponsorschüsse, jeweils einer von Hans Koch und einer von Hans Röttinger von meinen Wunderscheiben gestrichen. Ich habe auch einmal auf eine benachbarte Scheibe geschossen. (Der war hoffentlich auch nicht besser als der Zweier oder der Vierer von den Hansis.)

Zwischenzeitlich gab es hervorragenden Kaffee und Kirchweihnudeln, mehr konnten wir wirklich nicht in uns hineinstopfen.



Ab 16.00 h konnten keine weiteren Schüsse mehr nachgekauft werden. Das war auch gut so. Der Zeitplan ging bis 17.00 h genau auf. Die Herren des Schützenvereins Isen, die uns als Aufsicht beim Schützen jeweils gut betreut haben, waren über diese drei Stunden voll beschäftigt und standen mit Rat und Tat jederzeit zur Verfügung.

Dann kam es zur Siegerehrung. Frau Irene Gafus wurde Schützenliesl, bei den Männern gewann der Tschuli Wagenführer. Seine Frau belegte in der Damenwertung den zweiten Platz und konnte sich mit einem tollen Zehner die Ehrenscheibe des Schützenvereins Isen sichern. Die genaue Reihenfolge entnehmt Ihr bitte folgenden Tabellen (Clubmitglieder sind **fett** gedruckt, erreicht Ringe in Klammern):

Herren:

1. **Julius Wagenführer jun. (48)**
2. **Robert Schott (47)**
3. **Robert Feicht (46)**
4. **Laszlo Peres (46)**
5. **Hans-Dieter Werner (45)**
6. **Karl-Heinz Haberl (45)**
7. **Thomas Ostermeier (44)**
8. **Karl-Heinz Biedermann (43)**
9. **Berndt Botschen (43)**
10. **Hans Bartl (42)**
11. **Julius Wagenführer sen. (42)**
12. Bastian Reichart (42)
13. **Johann N. Koch (42)**
14. **Heini Gafus (41)**
15. **Hans Röttinger (40)**
16. Peter Wunsch (40)
17. **Louis Schneider (39)**
18. Wolfgang Erhardt (37)
19. Patrick Leuchte (36)



Damen:

1. Irene Gafus (47)
2. Claudia Wagenführer (45)
3. Sabine Senoner (45)
4. **Sonja Miller (43)**
5. Trudl Pesl (41)
6. **Astrid Röttinger (40)**
7. **Dagmar Reichart (38)**
8. Eva Botschen (27)



Was habe ich nur verbrochen? Jedesmal, wenn mir der Thomas bei einer ACM-Veranstaltung über den Weg läuft bekomme ich nach der Begrüßung sofort zu hören: „Du schreibst!“ – OK. Dann mache ich das.

Hoffentlich ist Ihnen allen mein Geschreibsel auf die Dauer nicht zu langweilig.

Euere – Astrid Röttinger

1000km Hockenheim

Die Entscheidung, an den traditionell am Ostersonntag ausgetragenen 1000km Hockenheim teilzunehmen, fiel bereits ein Jahr zuvor. Christian und ich waren Ostern 1999 mit Freunden auf Motorradtour in der Toskana, und irgend jemand fragte, ob wir nächstes Jahr wieder in diese Ecke fahren werden. Ich weiß nicht genau, wer es war, aber einer von uns beiden sagte: „Nein, wir fahren die 1000km Hockenheim“.

Damit war die Sache besiegelt, und Christian forderte im Januar 2000 die Ausschreibungsunterlagen an. Wir wollten als Schmankerl die Veranstaltung mit meiner 888er SP5 unter die Räder nehmen – wenn es schlecht läuft, kann man immer sagen, es wäre an dem immerhin sechs Jahre alten Motorrad gelegen. Wären wir mit der 996er SPS von Christian gefahren, hätte es keine Entschuldigungen gegeben – abgesehen von der Hemmung im Hinterkopf, die entsteht, wenn man ein mehr als 40.000.- DM teures Motorrad im Renntempo um die Rennstrecke bewegt.

Es kam anders – die Klasse Zweizylinder mit Einspritzung und vier Ventilen tauchte in den Ausschreibungsunterlagen gar nicht auf! War das vielleicht der Vorbote dessen, was demnächst in der Suberbike-WM zu erwarten wäre – Abschaffung der Zweizylinder aufgrund ihrer ständige Überlegenheit? Christian gab nicht auf – er bohrte nach und setzte sich mit dem Veranstalter in Verbindung. Es stellte sich heraus, dass sich ein Fehler im Erstdruck der Ausschreibungsunterlagen eingeschlichen hatte. Also bekamen wir noch einmal Post vom Veranstalter – und siehe da, diesmal waren die angesprochenen Zweizylinder erwähnt, aber der Teilnahme mir der 888er stand die angekündigte Geräuschmessung im Weg. Gemäß Ausschreibung hätte die 888er maximal 95 dB erreichen dürfen – aus gelegentlichen, unfreiwilligen Teilnahmen an Polizeikontrollen wussten wir, dass wir mit zwei bis drei dB über diese Grenze lagen. Also meldeten wir die 996er von Christian an. Es gab jetzt keine Entschuldigungen...

Karfreitag, 21. 04. 2000 – Anreisetag im Motodrom von Hockenheim. Drei Männer entfalten sich aus dem Golf IV, der sie, ihr Gepäck und die rote Ducati auf dem Sportanhänger brav von München bis hierher transportiert hat. Das Fahrerlager ist bereits recht voll – es gibt Teilnehmer, deren Ausrüstung und Transportmittel aus dem Fahrerlager eines Grand-Prix stammen könnten. Professionelle Tankanlagen, Ersatzfelgen und – reifen, Werkstatt-Rollwägen, Bierbankgarnituren, Grills, Wohnwägen, Wohnmobile, zu Renntransportern umgebaute Busse und LKWs – irgendetwas kamen wir uns schlecht ausgestattet vor...

Unsere erste Sorge – wo bekommen wir Startnummern her? Christian, verwöhnt vom Service des ADAC bei der Edelweiß-Trophy, war davon ausgegangen, dass die Startnummern von Veranstalter gestellt werden. Glück im Unglück – an einem der vielen Stände, an denen Rennzubehör und Ersatzteile verkauft werden, können wir gelbes Gewebepapier und blaue Startnummern (den Ausschreibungsunterlagen nach ist diese Kombination für unsere Klasse vorgeschrieben) kaufen. Über den Preis von 40.- DM ärgern wir uns nicht weiter – die Ducati bekommt schnell die Startnummern verpasst und wir rollen sie zur technischen Abnahme. Diese und die Papierabnahme davor geben keine Rätsel auf. Die Maschinen werden in den Parc-Ferme geschoben und bleiben über Nacht dort. Bei dieser Gelegenheit haben wir die Möglichkeit, uns die Maschinen der anderen Teilnehmer anzusehen – R1, Aprilia Mille, 750er Suzuki und 600er Yamaha sind zahlenmäßig stark vertreten. Ein paar Exoten sind auch dabei, bei denen offensichtlich der olympische Gedanke zählt – eine Yamaha RD250, eine BMW ST80, eine Bimota DB2, eine RC30. Was für uns interessant ist, da sie in unserer Klasse startet – die neue Honda VTR1000 SP-1. Sie ist bereits mit vier Maschinen gut vertreten.

Wir melden uns noch kurz beim Helmut Dähne in seinem Metzeler-LKW. Er hat unsere Gesichter noch nicht verinnerlicht – regelmäßige Besucher des Stammtisches sind wir alle drei leider nicht.

Ostersamstag, 22.04.2000 – Renntag im Motodrom von Hockenheim. Wir haben in der Wohnung meiner Eltern in Weinheim, ca. 20 min von der Rennstrecke entfernt, übernachtet. Sie sind glücklicherweise zur Zeit in Urlaub und wissen von unserem Unternehmen nichts – keine schlafenden Hunde wecken ist hier die Devise!

Das Fahrerlager hat sich über Nacht mit noch mehr Fahrzeugen gefüllt – wir sehen schnell zu, dass wir ein etwa vier m² grossen Bereich in einer Box abstecken, wo wir unsere drei Benzinkanister, eine Werkzeugkiste, eine Kühltasche, einen Kasten Mineralwasser und zwei Klappstühle deponieren. Noch ist Luft zum Atmen da – das wird sich im Laufe des Tages ändern...

Christian als Fahrer A hat eine rote Armbinde, ich als Fahrer B eine gelbe (es fehlen bloss die Punkte darauf...), Gregor, unser Helfer, bekommt eine grüne Armbinde. Theoretisch dürften sich pro Team nur diese drei Personen in den Boxen aufhalten – aber grau, bekanntlich, ist alle Theorie. Manche Teams haben ganze Cliques mitgebracht. Hunde, Kinder, Kinderwägen, Omis und Opis schieben sich durch die Boxen. Irgendwann ist es auch egal, auf welchen Stuhl man gerade sitzt und ob man das Werkzeug oder die Putztücher vom Nachbarn benutzt. Es riecht überall stark nach Benzin – der mitgebrachte Nudelsalat bleibt zu. Nach viel Essen ist es einem während der Veranstaltung sowieso nicht – viel trinken und Bananen essen ist angesagt.

Christian als Fahrer A fährt den ersten Turn – wir haben ausgemacht, dass der Fahrer draussen selbst für sich verantwortlich ist. Wir hatten keine Boxentafel dabei – sobald die Tankanzeige an der Ducati aufleuchtete, sollte der Fahrer zum Auftanken und Fahrerwechsel rein kommen. So einfach kann Boxenstrategie sein.... Damit die Boxencrew nicht zu sehr überrascht ist, haben wir noch zusätzlich vereinbart, dass beim Vorbeifahren an der Start-Ziel-Geraden mit einem Handzeichen signalisiert werden soll, dass in der nächsten Runde die Box angefahren wird. Dass das nicht immer geklappt hat, ist auch klar – die Boxenmauer war so stark frequentiert, dass man Mühe hatte, ein Plätzchen zu ergattern. Und bei insgesamt ca. 170 Maschinen, die permanent um den Kurs wetzen, ist es ganz schön anstrengend, den eigenen Fahrer rechtzeitig auszumachen. Der arme Gregor ...

Ach ja, um was geht es eigentlich bei den 1000km Hockenheim? Es ist eine Veranstaltung, an der nur straßenzugelassene Maschinen teilnehmen dürfen. Eine Fahrerlizenz ist Pflicht, kann aber auch als eine sogenannte Veranstalter- oder Tageslizenz direkt vor Ort erworben werden. Für die verschiedenen Klassen galten folgende Zeit- und Rundenvorgaben:

Klasse	Runden	Distanz (km)	Zeit (Min)	Zeit/Runde	Schnitt (km/h)
1	138	937,434	395	2'52"	142,4
2	138	937,434	395	2'52"	142,4
3	118	801,574	360	3'03"	133,6
4	118	801,574	360	3'03"	133,6
5	102	692,886	335	3'13"	124,1

Danach findet ein Sprintrennen inklusive Fahrerwechsel über 10 Runden statt, das über die endgültige Platzierung entscheidet. Unsere Klasse 4 musste also 801 km in sechs Stunden zurücklegen. Normalerweise mit der 996er SPS-Ducati kein Problem...

Am Anfang lief auch alles reibungslos. Christian hatte zwar in der ersten Runde in einer der Schikanen im Wald fast einen Hightsider - die Michelin Race müssen halt doch über mehrere Runden auf Temperatur gebracht werden, verwöhnten aber anschließend mit sagenhaftem Grip und super Handling. Ich fuhr die ersten Runden von meinem ersten Turn verhalten – die SPS fährt sich doch um einiges anders als meine 8er, der Verkehr war stark, und die Platte vom Schlüsselbeinbruch in Varano war erst vor zwei Wochen entfernt worden. Aber dann – ich freundete mich mit der SPS an. Die Rundenzeiten wurden besser – man konnte das daran sehen, dass plötzlich nur noch wenige andere Fahrer einen überholten. Und wenn, waren das meistens Yamaha R1, die auf den langen Waldgeraden ihre 150 PS gnadenlos in Szene setzen konnten.

Das Anbremsen klappte immer besser (wer sagt, dass Ducati eine schlechte Bremse hat?), das Heck wurde immer wieder leicht, ohne dass die Maschine hinten unruhig wurde. Das Hineinbremsen bis in den Scheitelpunkt der ersten Kurve in den Schikanen war ein Genuss (warum fährt der vor mir bloß so langsam da rein?), das anschließende Rausbeschleunigen bis über die Curbs zeigte, dass die 996er nur für diesen Zweck gebaut wurde. Eine solche Fahrmaschine hatte ich noch nie erlebt. Warum wackelt die SP-1 vor mir in der Ostkurve eigentlich – sind da Bodenwellen? Warum setzt die 250er vor mir in der Opelkurve funkensprühend auf – fahren wir eine solche Schräglage? Das Beobachten der Schwierigkeiten, die die Konkurrenz mit dem Kurs in Hockenheim hatte, ohne das man selbst das Gefühl hatte, am Limit zu sein – das machte die Fahrt auf der 996er SPS richtig faszinierend.

Gewechselt wurde, vorgegeben durch das Tankvolumen und den Spritverbrauch, ziemlich genau nach etwa einer dreiviertel Stunde. In dieser Zeit hatte der jeweilige Fahrer etwa 130 km zurückgelegt. Alles lief nach Plan – bis Christian urplötzlich, ohne Ankündigung, weit vor seiner Zeit, in der Box erschien. Er sagte nur: „Die Kupplung rutscht“. Wir holten den Montageständer – und die von Christian vorsorglich eingepackte Ersatzkupplung (ich habe ihn in Verdacht, er hat das inszeniert – er wollte nur beweisen, dass man an einer Ducati die Kupplung in 10 min wechseln kann; oder er wollte sich ein bisschen Geld mit dem Schauschrauben vor den ganzen Leuten verdienen). Natürlich haben wir während der Reparatur die Maschine wieder vollgetankt. Christian musste so einen extra langen Turn fahren und war entsprechend fertig, als er mir die Maschine wieder übergab. Unsere Sollzeitvorgabe war nicht in Gefahr – Christian hatte schon fast eine ganze Runde aufgeholt.

Durch die etwas längere Pause hatte ich leichte Schwierigkeiten, sofort einen richtigen Rhythmus zu finden. Das gelang mir erst nach ein paar Runden, aber ab dann ging es wieder ans Einholen und Überholen – die einzigen Maschinen, die an mir vorbeizogen, waren wieder ein paar R1. Bis dann, ja ich befand mich gerade in Anflug auf den Eingang Motodrom als der Motor schlagartig aussetzte. Kein Vortrieb mehr – ich rollte geradeaus in den Notausgang, stieg ab und lehnte die Maschine an die Leitplanke. Als (früher) bekennender Honda-Fahrer war die Sache für mich klar – da wurde schon immer über die Ducati-Schwachstelle des Zahnriemenantriebs der Nockenwelle gewitzelt. Mir war aber nicht gerade nach Witze reissen zumute. Die Sonne schien erbarmungslos, ich konnte nicht über die Strecke, die Konkurrenz fuhr fröhlich vorbei, ich hatte Durst und Christian machte sich bestimmt Sorgen.

Die Streckenposten im Häuschen in der Nähe waren dafür ausgesprochen gut drauf – es gab zwei Cola (light zwar, aber in der Not...) umsonst, ein nettes Geplauder, und als nach etwa einer Stunde der Verkehr auf der Strecke nachließ und nur noch die Nachzügler unterwegs waren, durfte ich schnell im Galopp die Ducati über die Strecke in die Boxeneinfahrt und zur Box schieben.

Unterwegs musste ich mir Sprüche anhören wie: „...ja sind denn überhaupt noch Ducatis draußen auf der Strecke unterwegs...“ usw. Christian hatte mittlerweile über die Rennleitung erfahren, dass die Ursache des Ausfalls ein technischer Defekt war und war in Zivil in der Box gestanden. Wir haben uns beide ziemlich geärgert, insbesondere als wir beim Beobachten der Sprintprüfung in unserer Klasse feststellten, dass ein Platz unter den ersten fünf möglich gewesen wäre. Aber, es war bis zum Ausfall eine Riesengaudi und 2001 wird es wieder die 1000 km Hockenheim geben...

P.S.

Der 996-er Motor ist immer noch nicht zusammgebaut (Ende Mai), es fehlen Ventilführungen. Dafür liegt die Zusage vor, dass der Schaden als Garantiefall anerkannt wird. Und Christian hat geschworen, künftig nur noch kevlarverstärkten Zahnriemen einzusetzen.

Stanislaw Panow

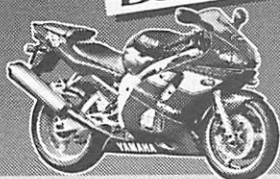
Die YZF-R6 von YAMAHA.

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-VOELKL_{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

EINTOPF

Die optische Präsentation steigert den Appetit.

GRAFIK- UND WERBE- DESIGN

DRUCK, PLAKATE, SCHILDER,
PLOTS, BESCHRIFTUNGEN,
FIRMENZEICHEN, ANZEIGEN,
WERBUNG, FIRMENPROFILE,
X-LARGE-PROJEKTE, HOMPAGE,
INTERNETPRÄSENTATION.

HABERL + PARTNER

Kommunikations- und
MedienDienstleistungen
Konzeption und Realisation



Tel. + 49.89 - 3 00 93 92
Fax + 49.89 - 3 07 13 73
e-mail: haberldruck@t-online.de
Belgradstr. 32 • D-80796 München

Gutachtenbüro Wagenführer

Spitzwegstr. 19
D - 82 110 Germering
Tel.: 089 / 84 05 94 00
Fax: 089 / 84 05 95 00
Mobil: 0172 / 8 22 40 00

E-Mail: Info@Wagenfuehrer.de

Sachverständigengutachten für:

- Kraftfahrzeugwesen
- Unfallschäden u. Bewertung aller KFZ
- Beweissicherungen
- Medizinische Sachverhalte
- EDV - Anlagen
- Kommunikationssysteme

Internet: www.Wagenfuehrer.de

GAW
Wagenführer

Inh. Julius Wagenführer
Karosserie u. Fahrzeugbauermeister

ACM-GoKart-Sausen

Gute Veranstaltungen werden im ACM schnell zu Dauerbrennern. Ob Isen, die Fahrradtour oder andere Aktivitäten so hat auch das ACM Go-Kart-Sausen einen festen Teilnehmerstamm.

Berndt F. Botschen lud die ACM'ler in den Kart Palast, und 13 Clubmitglieder und Gäste fanden sich am Sonntag den 21. Mai 2000 gegen 10.00 Uhr in der Kart-Halle ein. Unser Berndt hat ganz hart auf die ACM Kasse geschaut, und nur wer mit der Nennung auch gleich die Kohle rüber schob war dabei.

Ein ganz neues Erlebnis tat sich für mich auf. Jeder Fahrer erhält einen Overall und auf Wunsch - wer keinen eigenen hatte - auch einen Helm, eine kurze Einleitung zu den Fahrregeln, die Verteilung der Karts durch den Rennleiter und los geht's. Die kurvenreiche Strecke mit Überfahrten ist gegenüber der freien Strecke wie in Garching erstmals gewöhnungsbedürftig, aber dann kommt der Spaß von ganz alleine. Wie die Ergebnisliste zeigt, hat der alte Fuchs Frank Hofweber (45,63) wieder zugeschlagen, und seine Erfahrung auf dem Kart voll ausgespielt. Ansonsten haben die jungen Nachwuchs ACM'ler den alten Hasen gezeigt wie schnell man auf so einem gasbetriebenen Kart fahren kann. Die diversen Blasen an den Händen spielten danach jedenfalls keine Rolle - die Fahrt war geil! wie sich die Jugend so ausdrückt. So ist der zweite Platz von unserem Maxi Botschen eine tolle Leistung und die schnellste Runde mit 46,30 kann sich sehen lassen. Andere junge Burschen haben dabei gelernt, daß schnelle Runden nicht alles sind. Richard Diehl (45,92) im ersten Lauf noch ganz vorne mit dabei verkeilte sich mit anderen Teilnehmern in Run zwei und eine gute Gesamtplatzierung war dahin.

Platz	Name	schnellste Runde
1	Frank Hofweber	45.63
2	Maxi Botschen	46.30
3	Jonas Vogel	45.49
4	Bernd Bräuer	46.24
5	Simon Truchseß	46.44
6	Berndt Botschen	46.71
7	Richard Diehl	45.92
8	Helmut Diehl	48.06
9	Michael Truchseß	46.77
10	Nicco Reinhold	47.76
11	Sven Kunkel	47.96
12	Bastian Reichert	49.22
13	Oliver Roll	49.27



Kart in der Halle, ein nettes Erlebnis, daß man sich ab und zu mal gönnen sollte. Die angeschlossene Gastronomie lädt die verbrauchten Energien wieder auf. Der freie Parkplatz vor der Tür und kurze Anfahsstrecken fördern den Spaß an einem Kart-Tag. Probieren Sie's mal - am besten beim nächsten ACM-Kart-Sausen.



Eine gelungene ACM Veranstaltung, herzlichen Dank an unseren Berndt Botschen für die Organisation!

Helmut Diehl

Rechtsprechung

- aktuelle Urteile -

Spurwechsel

Wer innerhalb einer geschlossenen Ortschaft auf einer mehrspurigen Straße rechts an einer Fahrzeugkolonne vorbeifährt, die sich auf dem linken Fahrstreifen gebildet hat, muss dabei keine erhöhte Aufmerksamkeit bzw. äußerste Vorsicht an den Tag legen. Schert plötzlich direkt vor ihm ein Autofahrer nach rechts und es kommt zu einem Unfall, muss der Spurwechsler für den Schaden haften. Denn er darf seinen Fahrstreifen nur verlassen, wenn er dabei niemanden gefährdet. (OLG Hamm, Az. 6 U 79/99).

J. B.

Sammel-Anzeigen

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

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

Berndt F. Botschen
Vermögensberatung • Immobilien • Investmentfonds
Tel. 089-60 19 03 65

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

MAX JUNG
METALLBAU/SCHLOSSEREI

81825 München, Bognerhofweg 6, Tel. 089 - 42 13 37 • Fax 42 13 34

Hauptversammlung 2000

- alle wollten das ECHO in gewohnter Form erhalten haben -

▶ nur ohne weitere Inserate wird diese Forderung schwer zu realisieren sein!



Geschäftsleute,
Freiberufler,
Manager,
Filialleiter,
Standlbesitzer,
Bauchladeninhaber,
spart lieber bei eueren Erben
als bei einer ECHO-Insertion.

Inserat-Hotline: 7 84 95 48 oder 30 60 00 51

Auskunft, Beratung, kostenlose Gestaltung!

Der Kommentar:

Womit haben wir das verdient?

Es geschehen doch noch Zeichen und Wunder. Vergleichbar als wäre Weihnachten und Ostern auf den selben Tag gefallen, so unwahrscheinlich war diese Nachricht. Im ACM hat sich ein Redaktionsteam gebildet, zusammengefunden, um dem notleidenden ECHO wieder neuen Schwung zu geben und auf die Beine zu helfen. Bravo.

Dennoch drängt sich fast der Verdacht auf, dass uns die Pflegeversicherung diese freiwilligen, fleißigen Neuen gesandt hat. Zur Erinnerung: Alleingelassen geglaubt und vom Echo schreiben fast erdrückt zu werden, fühlte sich Thomas Ostermeier dem absoluten Wahnsinn immer näher zu kommen. Niemand kann die verzweifelten Hilferufe, die Boykottdrohungen und Aufforderungen schon vergessen haben? Nur ein paar Insider hofften auf einen glücklichen Schicksalsschlag, um dessen langes Leiden zu verkürzen. Fritz Berndt Botschen versuchte nun letztendlich die Weichen zu stellen, und reichte im Clubrahmen einen Antrag auf umfassende Pflegehilfe ein. Und, wer würde es glauben, er fand die gesuchte Hilfsbereitschaft schneller als erwartet. Bravo.

Ganz hervorragend ist die Mischung des neuen Teams, denn mit Josefine Biedermann ist nicht nur eine begeisterte Frau und Motorradfahrerin dabei, nein, zudem kommt sie auch noch aus der Branche. Und, dass sie mit Herz und Seele dabei ist, versteht sich von selbst.

In den alten biergeschwängerten, ehrwürdigen Löwenbräuhallen hat sich also in aller Stille etwas getan. Nicht die Schreier und Steinewerfer sind aufgestanden und haben Nothilfe geleistet, sondern es waren die Gefühlvollen. Sie zeigten Gefühl für den Leidenden, für die Sache und für ihren Club, auch wenn ihnen noch kein mit Orden durchlöcherter Clubsakko gehört. Bravo.

Und sie wurden beklatscht, als wären sie gerade auf dem Jupiter gelandet, für diese gute Tat, für den ehrenamtlichen Einsatz zum Wohle der Tradition. Aber hoffentlich kann sich in kurzer Zeit noch einer des Beifalls erinnern, wenn ihm die Frage nach einer Insertion, eines Beitrages in diesem von allen innigst gewünschten Echo, gestellt wird.

Vorbildfunktion sollten Vorstandsmitglieder, Beiräte und andere ehrenwerte, verdiente ACM'ler übernehmen und durch Mithilfe sowie Inseraten die Arbeit erleichtern. Ein positiver Zustand hat sich bereits eingestellt, Thomas ist fast geheilt, sieht beruhigt in die Zukunft und fühlt sich im neuen Team „sauwohl“. Und ob wir es wirklich verdient haben, wird sich bald herausstellen.

HANS PETER HABERL

**Radsport
Bekleidung
Zubehör
Eigene Werkstätte
Meisterbetrieb**



Inh. F. Littich
Lerchenfeldstr. 11
80538 München
Am Englischen Garten
Tel. 089 / 22 41 13
Fax 089 / 22 56 26

Basso, Riese + Müller, Gazelle, Koga-Miyata, Bavaria, Peugeot, Villiger,
Diamant, Sun Dance, Stevens usw.

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**

ACM-Clubausfahrt in den Schwarzwald

Unsere diesjährige Clubausfahrt führte uns in den Südschwarzwald. Die 41 Teilnehmer trafen am Freitagabend, dem 30. Juni teilweise per Motorrad, überwiegend aber per Auto im Hotel Post in Badenweiler ein. Der "Reise-Schorsch" hatte in seinen Anreisevorschlag das bereits durch eine frühere Clubausfahrt bekannte Gasthaus Hecht in Ahausen-Bermatingen als Mittagstopp und Treffpunkt eingearbeitet.

Für Samstag stand der Besuch der Collection Schlumpf in Mühlhausen auf dem Programm. Die ACMLer, die per Motorrad angereist waren, belegten die freien Plätze in den Autos. So fuhren wir mehr oder weniger im Convoi Richtung Frankreich. Die Exponate ließen die Augen der Besucher glänzen

und versetzten diese umsomehr in Erstaunen, nachdem die Museumsführerin die einzigartige Entstehungsgeschichte des Museums vortrug.

Danach ging's nach Müllheim zur Aktivweinprobe in den Markgräfler Lindenhof. Nach dem Probieren der verschiedenen Weine des Gutes konnten die Teilnehmer selbst aktiv werden: jeder durfte aus einem Faß eine 0,375-Liter-Flasche abfüllen, verkorken, den Pfropfen mit einer Kunststoffolie versiegeln und etikettieren. Der Abend auf der Hotelterrasse wurde durch den hereinbrechenden Gewitterregen jäh beendet.

Am Sonntag, dem 2. Juli stand nochmals ein Museumsbesuch auf dem Programm: Das Monteverdi-Museum in Basel-Binningen zeigt ca. 30 von dem vor 2 Jahren verstorbenen Peter Monteverdi gebauten Autos. Es beinhaltet außerdem mit 9000 Exponaten Europas größte Ausstellung von Automodellen. Der Nachmittag stand zur freien Verfügung. Die meisten nutzten die Zeit, um das Formel 1-Rennen in Magny-Cours am Fernseher zu verfolgen und sich anschließend das EM-Fußball-Endspiel zwischen Italien und Frankreich anzuschauen.

Am Montag hieß es schon wieder Abschied nehmen von den schönen, kurvenreichen Straßen des Schwarzwalds. Wir kommen wieder, aber dann mit dem Motorrad! Diesmal war aber, besonders auf der Heimreise, das Dach unseres Cabrios sehr nützlich!



Josefine und Karl-Heinz Biedermann

Hotels und Kneipen

Beschreibung von selbst getesteten Hotels und Gaststätten, die besonders geeignet sind als Ziele für Tages- und Wochenend-Touren.



Hotel Tauernhof

Adresse:	Hotel Tauernhof Fam. Hettegger Ambros Unterberg 85 A-5611 Großarl Tel. 0043-6414-2640 Fax. 0043-6414-26455
Kosten pro Person:	600 - 800 ÖS inkl. Halbpension
Entfernung von München:	ca. 250 km
Lage:	Salzburger Land, Nationalpark Hohe Tauern
in der Nähe liegende Ziele:	Großglockner
Besonderheiten:	Begrüßungsdrink, Langschläferfrühstück bis 11 Uhr, gut sortierter Weinkeller, freundlicher Service Erlebnisbad, Garage
getestet von:	Josefine und Karl-Heinz Biedermann

Wenn auch Sie Tipps zum Weitergeben haben, würden wir uns freuen, auch Ihre Empfehlung abdrucken zu dürfen.

Sandstrahlen

Was? Wie? Wir bieten!

Rohre und Profile bis 12,0 m
Auto- und Motorteile,
PKW- und LKW-Karosserien,
Anhänger, Traktoren, Motorräder,
Fahrräder, Stahl- und Alu-Felgen,
Zaunanlagen, Rahmen,
Kunstobjekte, Möbel, Schränke,
Gläser, Schirme und Lampen,
Schaufenster- und Glasscheiben
mit individueller Gestaltung

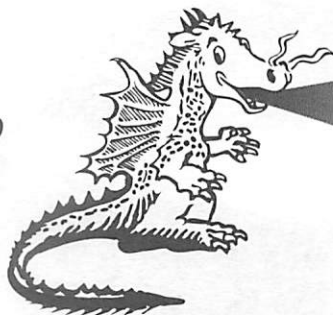
mit Korund, Hochofenschlacke,
mit Glasperlen,
Stahlkorn, Walnußschalen,
Kunststoffgranulate
und anderen Strahlmitteln,
je nach Oberflächengüte

Sandstrahlarbeiten aller Art,
**Selbststrahlen in
großen Kabinen,**
Feuerverzinken,
Leihgeräte und Anhängerverleih,
Strahlmittelverkauf

Unsere Öffnungszeiten:

Mo - Do 7:30 - 17:00
Fr 7:30 - 14:00

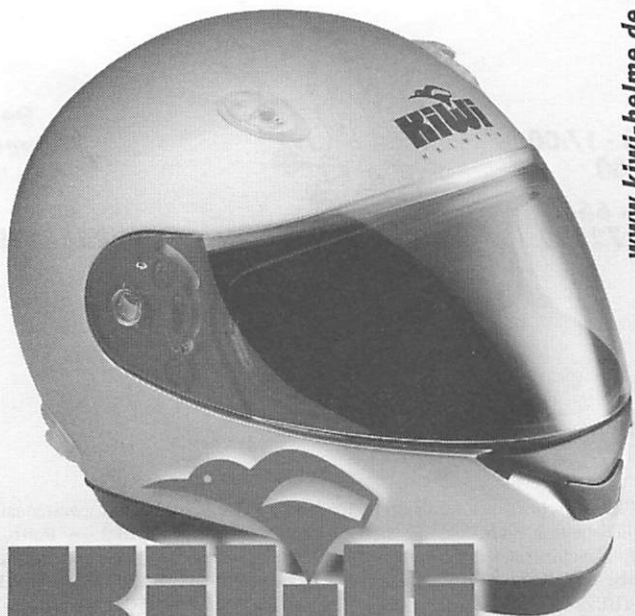
Tel: 08102 - 6664
Fax: 08102 - 72129



Bernd Bräuer
Sandstrahlerei
Georg-Knorr-Straße 25b
Gewerbegebiet
85662 Hohenbrunn
b. München

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), Postgiroamt 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. **Anzeigenverwaltung und Öffentlichkeitsarbeit:** Ferdinand Bauer, Hölderlinstraße 11, 81369 München, Tel.: 71 18 66. **Redaktion:** Thomas Ostermeier, Kistlerhofstraße 161, 81379 München, Tel.: 784 95 48, Fax: 78 81 19, E-Mail: ACM@Osti-Online.de. **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 (Supravisision-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