

ACM-ECHO

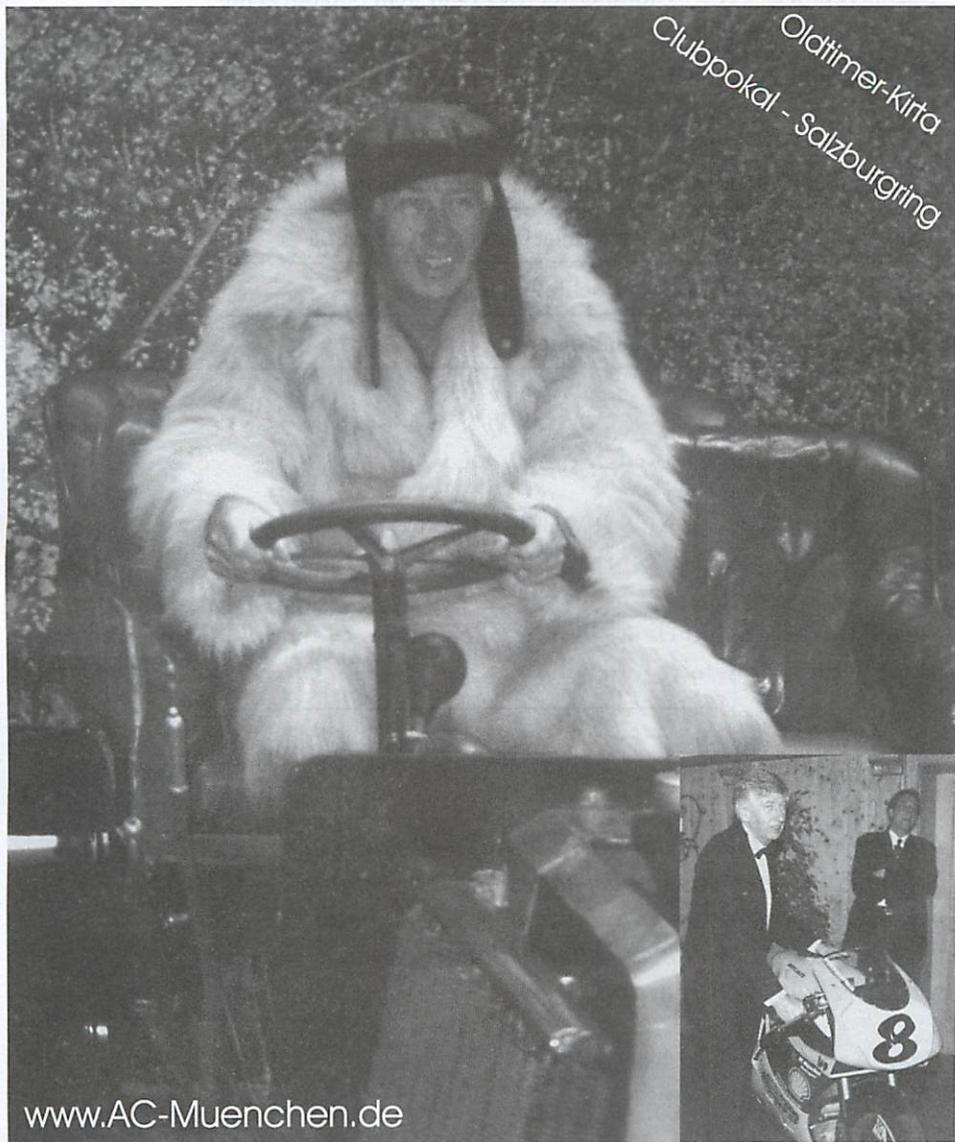
Mitteilungsblatt des Automobil-Club München von 1903 e.V. — Ältester Ortsclub des ADAC

62. Jahrgang

Nr. 4

Juli / August 2000

Oldtimer-Kirra
Clubpokal - Salzburgring



www.AC-Muenchen.de

TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

Termine 2000:

Mi. 20. Sept. bis So. 24. Sept.	12. ADAC-Edelweißstrophäe für Motorräder mit Pässehopping ab Mo., 18. Sept. (Infos Pässehopping bei R. Gutsche: 08104/666000)
So. 8. Oktober	ACM-Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring (siehe eingehaftete Ausschreibung)
13.-15. Oktober	ACM-Metzeler-Dolomitentreffen (Seite 7)
Sa. 21. Oktober	1. ACM Oldtimer-Kirta (Seite 3)
22. Oktober	Go-Kart-Sausen des AC Bavaria in der HansasträÙe
Sa. 18. Nov.	Nacht-Orientierungsfahrt des AC-Bavaria
Sa. 25. Nov.	ACM-Jahresschlußfeier
Anfang Dez.	ACM-Nikolausfeier

Liste der runden Geburtstage:

18. Oktober Alfred Vökl, Münchner Str, 16,
83620 Feldkirchen, 65 Jahre

Der ACM wünscht dem Jubilar alles Gute, Gesundheit und viel Erfolg für die nächsten Jahrzehnte.

Herzlichen Dank

Für die vielen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläÙlich meines 70. Geburtstages und der Teilnahme an der gemeinsamen Feier am 23.8.2000 beim Clubabend im Löwenbräukeller bedanke ich mich sehr herzlich. Zünftig wars!



*Euer
Hans Koch*

Achtung – Terminänderung!

1. ACM OLDTIMER - KIRTA

am Samstag, den 21. Oktober 2000

Geplant ist ein kleiner 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 Kirchweishmankerl zu feiern.

Eintreffen der Teilnehmer ab 10.30 Uhr im Autohaus Feicht,
Münchner Str. 39, 85540 Haar.

Fahrzeuge: Alles was Räder hat, egal wie alt.

Die Veranstaltung findet nur bei trockenem Wetter statt.

Nennungsschluß: 14. Oktober 2000

Infos: Robert Feicht

Tel.: 089 / 453 03 711

Fax: 089 / 453 03 755

Euer Robert Feicht

SEI SCHLAU UND SCHAU

Archie House playmobil
Wiking

LEGO

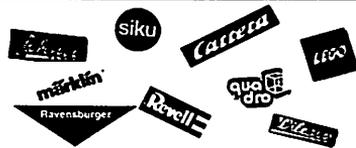
WILDERMANN

sigikid



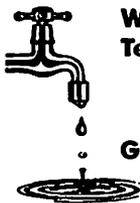
81825 München
Truderinger Straße 314
Tel. 089 - 42 12 89
Fax 089 - 427 13 76

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

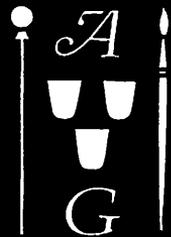
*Bei nicht verschuldetem
Unfall rechnen wir mit der
jeweiligen Versicherung ab.*

Leihwagen werden gestellt
Gebr. Wagenführer
Inh. Julius Wagenführer

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



Hirschbergstraße 21-23
80634 München, Tel. 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

Das 24 Stunden-Rennen von Oschersleben

Julius Ilmberger jr. war mit dem Boxer Team erfolgreich

Trotz der Enttäuschung in Le Mans (siehe ECHO März/April 2000) entschloß sich das Boxer Team, beim 24-Stunden-Rennen von Oschersleben am 12./13. August 2000 wieder an den Start zu gehen. In 1999 hatte das Boxer Team bereits am Langstrecken-WM-Lauf in Oschersleben teilgenommen. Damit war seit mehr als 25 Jahren wieder ein BMW Motorrad an einem WM-Lauf beteiligt.

Außer Berti Hauser war das Team bestehend aus Rennleiter Dieter Jud, mehreren Ingenieuren und Mechanikern, Mike, dem Physiotherapeuten und einigen Helfern wieder mit dabei. Auch Angie und der kleine Julius waren zur persönlichen Unterstützung von Julius mitgereist. Julius sen. kam am Freitag nach.

DAS STARTERFELD

Das Boxer Team ging wieder mit der R 1100 S "R" in der Klasse "Proto B" an den Start. Von den insgesamt 63 Startern, die sich sowohl aus top-organisierten Mannschaften als auch Amateurteams in den Klassen Supersport, Stocksport und Prototypen zusammensetzten, konnten sich 56 qualifizieren. Das Boxer Team startete auf Platz 52.

DIE FAHRER

Mit der Startnummer 85 ging das Boxer Team mit den Fahrern Ralf Schwickerath, Julius Ilmberger jun. und Christian Kohlhaas an den Start. Jeder Fahrer mußte sich innerhalb einer halben Stunde Fahrtzeit qualifizieren, d. h. er mußte eine Rundenzeit von ca. 1.44 Min. erreichen. Die beiden anderen Fahrer schafften die Zeit problemlos. Julius riß in der 2. Runde das Gasseil ab, mit seiner 1. Runde er war aber bereits qualifiziert.

DER RENNKURS

Bereits zum 3. Mal wurde in Oschersleben ein 24-Stunden-Rennen für Motorräder ausgetragen. 1998 wurde die Speedweek im Motopark mit einem nationalen 24-Stunden-Rennen als Höhepunkt aus der Taufe gehoben. Bereits 1 Jahr später richtete der Veranstalter einen 24-Stunden-WM-Lauf aus, bei dem bereits das Boxer Team mit dabei war. Bei einer Streckenlänge von 3,67 km ergibt sich bei den vom Kawasaki-Siegerteam gefahrenen 861 Runden eine Renndistanz von 3157 km - das entspricht etwa der Entfernung zwischen Athen und Amsterdam.

DAS RENNEN

Am Samstag, dem 12. August um 15.00 Uhr wurde das Rennen bei strahlendem Sonnenschein und 25 °C gestartet. Ralf Schwickerath reihte sich nach der 1. Runde zunächst auf dem 46. Platz ein. Mit Rundenzeiten von 1.39 Min. konnte die R 1100 S "R" gut mithalten.

Bei einem Tankinhalt von 23 l und dem niedrigen Verbrauch mußte die "S" erst nach ca. 75 Min. zum Tankstopp an die Box. Dabei fand gleichzeitig der Fahrerwechsel statt. Nachdem die Konkurrenz eine geringere Reichweite hatte und bereits nach 45 - 50 Min. zum Tanken mußte, konnten sich die Fahrer des Boxer Teams aufgrund der so gewonnenen Zeit durch das Feld nach vorne arbeiten.

Bei der einbrechenden Dunkelheit war aufgrund der sehr schlechten Ausleuchtung der Strecke kaum Sicht. Die R 1100 S war deshalb auf Wunsch von Julius zusätzlich zu den vorhandenen 2 Xenon-Scheinwerfern mit einem weiteren Scheinwerfer ausgestattet worden. Dies erwies sich als äußerst vorteilhaft, denn für die Streckenbeleuchtung waren nur im Kurvenbereich Scheinwerfer und Reflektoren aufgestellt worden. Im Durchschnit waren die Rundenzeiten in der Nacht jedoch nur 1 Sekunde langsamer als am Tag. Das Team hatte trotz der Belastungen noch Zeit für einen Spaß und übergab Julius ein besonderes Geschenk: einem Römerhelm, bestückt mit einem Scheinwerfer und zwei Hörnern!



Mike, der Physiotherapeut, hatte im Lauf des Rennens immer mehr zu tun, um verspannte Nackenwirbel zu lockern, steifgewordene Rücken zu massieren und Hände und Gelenke von Verspannungen zu befreien. Er wurde zum wichtigsten Mann in der Box. Die Mechaniker arbeiteten während der Stopps mit Ruhe und höchster Präzision, auch das Wechseln des undichten Tanks war innerhalb kurzer Zeit erledigt. Und während die Fahrer irgendwann in der Nacht nach 12 - 13 Stunden plötzlich über ihr Tun nachdachten ("Was mach ich hier eigentlich??") war Mike ebenfalls zur Stelle. Morgens beim ersten Sonnenstrahl waren diese Gedanken wieder weg, aber die Müdigkeit legte sich langsam wie Blei in die Knochen.

Und um 8.00 Uhr morgens eröffnete Rudi Moser auf EUROSPORT seinen Kommentar mit "und die BMW schnurrt immer noch gleichmäßig durch die Kurven". Sie befand sich mittlerweile im ersten Drittel des Gesamtklassements.

DER ZIELEINLAUF

Von den 56 gestarteten Teams schafften 40 die Fahrt über die Ziellinie. Im Boxer Team fuhr Julius die letzten 45 Min. Stehend zählten am Sonntag die 53 000 Zuschauer auf den Tribünen den Countdown bis zum Zieleinlauf um 15.00 Uhr zusammen herunter. Irgend jemand drückte Julius die Bayernfahne in die Hand, mit der er an den über 20.000 jubelnden Fans in der BMW Kurve vorbeifuhr. Begeistert



wurden BMW Fahnen geschwenkt, der Jubel war grandios. Ein unbeschreibliches Gefühl, nach diesem langen Rennen die Ziellinie zu überfahren und mit dem Boxer Team

nach über 800 Runden den 3. Platz in der Klasse und den 18. Platz im Gesamtklassement erreicht zu haben!

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!!!

Und Julius Ilmberger sen. ist immer noch fasziniert von den beiden Mädels, die während der gesamten Dauer des Rennens auf ihren Schemeln sitzend, permanent für eine zuverlässige und lückenlose Information der Fahrer sorgen!



Josefine Biedermann

ACM-Metzeler-Dolomitentreffen

Leider wird es nichts damit, die Dolomitenrallye wieder jährlich durchzuführen, da sowohl unser Louis Schneider als auch seine Frau Barbara nur bedingt einsatzfähig sind. Wie ihr alle wißt, hat sich Louis Schneider durch eine explodierende Kupplung beim Oldtimerrennen in Ingolstadt schwer verletzt und wird wohl heuer nicht mehr Motorradfahren können. Leide mußte an dem Tag seiner Entlassung aus dem Krankenhaus seine Frau eingeliefert werden. Ihr geht es noch nicht sehr gut, die erste Chemotherapie läuft bereits. Ihr versteht es bestimmt, wenn ich die Rallye unter diesen Umständen nicht mit anderen Helfern durchführen werde.

Deshalb lade ich heuer zum

5. ACM-Metzeler-Dolomitentreffen

13. – 15. Oktober 2000

Hotel Fanes (Pitscheider Hof) in St. Kassian ein.

Es gibt kein großartiges Programm. Wir essen zweimal gemeinsam schön zu Abend und fahren dazwischen Motorrad in den Dolomiten. Jeder wo und wie es ihm gefällt.

Ein Nenngeld fällt nicht an. Bitte bis spätestens 18.9.2000 bei mir anmelden, Telefon 089 / 14908-478, Fax 089 / 14908-250

Euer Helmut Dähne



Motorrad-Meisterbetrieb mit moderner Werkstatt



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.«

RADLER M(N)ASS

ODER STRAMPELN ZWISCHEN KRAUTKÖPFEN UND KARTOFFELN

Alljährlich schafft es Ferdinand Littich spielend, dass die Autler und Motorradler beim ACM-Radwandertag antreten. Am Sonntag, dem 16.07.2000 war es wieder einmal soweit, Start 9.00 Uhr in Unterföhring an der S-Bahnstation.

Klassisches Radwetter herrschte praktisch schon die ganze Woche vor, es goss aus Eimern und Schläuchen. Die Vorhersagen für Sonntag waren gleichfalls bescheiden, gaben also nicht unbedingt die besten Ausgangschancen für ein üppiges Starterfeld. Verkehrt gedacht, denn knapp 30 Unentwegte, in farbige Verhüterli verpackte Teilnehmer trotzten isländischer Witterung und wollten sich, eigensinnig wie sie nun einmal so sind, die Hinterbacken wundreiben.

Die lange Vorplanzeit für Veranstaltungen brachte heuer diesbezüglich eine Änderung, als Ferdinand Littich sen. urplötzlich und kurzfristig sich eine neue Hüfte einbildete und auch gleich einsetzen ließ. Somit musste kurzerhand Sohn Ferdinand Littich jun. als Anführer agieren. Dazu sei erwähnt, er hatte uns und alles immer sicher im Griff. Bei Präsident Hans Koch leistete er mechanische Soforthilfe als dieser den einzigen Nagel weit und breit einstach und seine souveräne Art zeigte, Junior war ein guter Senior.

Über 42 Kilometer führte die Strecke zwischen Unterföhring, Moosinning, Finsing, an den Speicherseen und Ismaning vorbei durch die agrarreiche Umgebung von München. Sozusagen zwischen Krautköpfen und Kartoffeln ging es ohne nennenswerten Gegenverkehr auf gemütlichen Wegen einher. Die technische Aufrüstung auf dem Fahrradsektor ist gigantisch, eigentlich waren nur noch 20 % mit praktischen Allroundern unterwegs, der Rest trat feinstes Material mit Füßen.

Hungrig und wie selbstverständlich traf die Radlschlange beim obligatorischen Würstelgrillplatz ein. Hier sorgten Herta und Doris



Littich mit Ulrike Feicht für unser leibliches Wohl. Radlerfreunde, es ist keine Selbstverständlichkeit, dass uns die Littichs seit Jahren kostenlos bewirten, auf- und abbauen, den Müll entsorgen und dafür einige Hunderter ausgeben. Es ist eine noble Geste für uns und den Verein. Im Namen aller Pedalritter ein herzliches „Vergeltsgott“ es gab nicht nur eine zünftige Brotzeit, sondern auch eine nette Gelegenheit für einen kleinen Schwatz hier und dort.

Wir gaben uns wirklich echte Mühe, die weißen und die roten Supperwürste niederzumachen, den Obazdn zu vertilgen und frische Brezen oder Semmel zu zerbeißen, aber gegen diese Bevorratung, diese umfassende Lagerhaltung waren wir scheinbar machtlos. Rekordverdächtig waren die, die 4 Würstel und drei Halbe schafften, aber wie ein Zauberer hatte Herta immer wieder einige Würstchen parat, damit auch wirklich keiner verhungern sollte.

Das Radl-Ass des Tages war ohne Zweifel Jungmitglied und Schatzmeisters Sohn, Florian Fink, der 6jährig an Lenzen keinen Meter Boden hergab. Bewundernswert wie er auf seinem kleinen Rad die alten Hasen in Staunen versetzte und in die Pedale trat, als hätte er die letzten Jahre nichts anderes getan. Alle Achtung.

Wer sich nun der irrigen Meinung bedient, dass wir witterungsbedingt nicht schwitzen mussten, der ist sicher noch nie mit dem Regenzeug länger geradelt. Drei Anbiesler sorgten für wiederholte Morgentoilette und schweißten die Truppe noch enger zusammen. Gegen 14 Uhr verabschiedeten wir uns mit einem nassen Händedruck beim Junior-Anführer mit der Zusicherung, sollte es ein nächstes Mal geben, dann sind wir wieder dabei.

Wenn dieses Echo gelesen wird, dann hat Ferdinand seine neue Hüfte bereits eingelaufen und wahrscheinlich schon mit den sportlichen Aktivitäten wieder begonnen. Nochmals gute Genesung und ebenfalls ein Dankeschön für die Arbeit und die gelungene Veranstaltung.

24h Spa für Automobile – Der ACM war dabei!

Anfang August fand das 24h-Rennen in Spa (Belgien) statt. Es ist in Belgien eine sehr bekannte Veranstaltung – im Gegensatz zu Deutschland. Trotzdem findet sich in der Starterliste ein Bewerber, den man bei den Autos sehr selten sieht im Motorsport: Automobil-Club München – Startnummer 34 – Fahrzeug



BMW M3 Gruppe N bis 3000ccm – Fahrer Rod Hicks (NZ), Kevin Bell (NZ) und unser Clubkamerad Alfred Hilger (D). Das Team rund um dieses Auto war Steinlein Motorsport.



Gut eine Woche vor dem Rennen fragte mich Dieter Steinlein, ob ich Lust habe, vom 2. bis 7.8. in Spa da-

bei zu sein, er braucht nämlich noch Verstärkung. Nach kurzem Blick in meinen Terminkalender konnte ich zusagen und zum ersten Mal fuhr auch noch Tschuli Wagenführer mit. Wir zwei fuhren am Mittwoch nach Spa und kamen dort am Nachmittag an. Gleich nach der Ankunft wurden wir in die „Straf-Politik“ der Belgier eingewiesen. Alles Mögliche und Unmögliche war verboten und kostete ab DM 500,- Strafe, während dem Training oder dem Rennen gab's für Fehler von Teammitgliedern sogar Zeitstrafen für's Auto. Auch sonst kostete alles etwas mehr wie woanders...

Mittwoch: Die technische Abnahme fand in Spa statt, die Autos blieben in der Stadt im Park Ferme stehen, um sich den Fans zu präsentieren. Die Box wurde fertig eingeräumt und die Tankanlage aufgebaut. Getankt werden muß in Spa mit einer Schnelltankanlage, die aber ohne Druck (nur durch Schwerkraft) betrieben wird. Man hat da einen Schlauch, der vom erhöhten Tank kommt und eine Flasche, die zum Entlüften dient. Einhundert Liter kann man so in weniger als einer Minute tanken. Abends mußten Fahrer und Teamchefs nach Spa ins Casino zur Fahrerbesprechung, anschließend wurden die Rennautos unter dem Jubel zahlreicher Fans zur Rennstrecke gefahren.

Donnerstag: Vormittag ein freies Training, nachmittags dann das erste Zeittraining und ab 22 Uhr zwei Nacht-Zeittrainings. Es lief ganz gut, unser Team

fand sich auf dem 24. Platz gesamt, 5. Platz in der Gruppe N. Nebenbei wurden die Mechaniker eintrainiert. Tschuli und ich waren fürs Tanken zuständig.

Freitag: Mittag gab es noch mal ein Zeittraining, das von unserem Team, da wir schon qualifiziert waren, nur noch zum Probieren verwendet wurde. Unser Startplatz konnte verteidigt werden.

Samstag: Um 10 Uhr das Warm Up (unser Fred fuhr einfach mal so mit 2:48,67 schneller als im Training und die insgesamt 6. beste Zeit!) und ab 14 Uhr Fahrerpräsentationen und Pit Walks – es wurde für die vielen Zuschauer einiges getan. Um 16.00 Uhr wurde das Wettrennen dann gestartet.

Nach 6 Stunden lagen wir auf dem

21. Platz gesamt, nach 10 Stunden auf dem 18. Platz (3. in der Klasse). Dann kam aufgeregt unsere Astrid mit dem Funk in die Box – das Auto steht im Kies, es ist irgendwas gebrochen. Gebrochen war die linke Vorderradaufhängung, worauf das Auto mit dem rechten vorderem Eck trotz Kiesbett noch die Leitplanke touchierte. Leider konnte der M3 dem Kiesbett nicht entkommen, womit das Rennen für uns gelaufen war.

Als sich die Enttäuschung etwas gelegt hatte, nutzten wir die Gelegenheit, und gingen ins Hotel zum Schlafen.

Sonntag: Einigermaßen ausgeschlafen fuhren wir zurück zur Rennstrecke, wo die Nacht das ihrige getan hat – das Feld war schon sehr dünn. Wir mußten bis nach dem Rennen warten, da unser Fahrzeug erst nach Rennende geborgen werden konnte, räumten aber unsere Box bereits aus – wie viele andere Teams auch.

Vorne mit dabei war u.a. noch ein BMW M3 vom Team Duller, gut eine Stunde vor Schluß mit einigen Runden Rückstand auf den ersten und ebenso viel Vorsprung auf den dritten. So konnten sie es gemütlich angehen – bis der Krimi begann: Der führende Peugeot bekam ein Motorenproblem, wurde langsamer, fuhr bald Rundenzeiten über fünf Minuten. Der Duller-BMW gab dann natürlich Gas und fuhr eine schnelle Runde nach der anderen. Kurz vor 16 Uhr waren sie in der gleichen Runde – der Peugeot mußte nur noch vor 16 Uhr über die Ziellinie fahren, dann hätte das Rennen noch eine Runde länger gedauert und... – dem war aber nicht so, der Peugeot überquerte Sekunden nach vier die Ziellinie und wurde als Sieger abgewunken, als kurz darauf der Duller-M3 als



zweiter durchkam, hatte sich der Motor des Führenden bereits in alle Teile zerlegt und mußte in den Park Ferme geschoben werden.

Zwei Stunden später bekamen dann wir unser – nur leicht – beschädigtes Rennauto wieder zurück, konnten aufladen und heimfahren.

Das war dann wieder eines dieser Motorsportwochenenden, das man getrost vergessen kann. Leider hatten wir aber auch einen Pechvogel im Team, der dieses Rennen nicht so schnell vergessen wird: Dieter Stein-



lein. Mit zahlreichen Verletzungen humpelte er in Spa durchs Fahrerlager – zuerst stürzte er in der Box so unglücklich, daß er sich am Knie verletzte und einen befreundeten Arzt aufsuchte, der ihm sehr behilflich sein konnte. Leider stürzte er bei der Rückfahrt zur Box mit seinem Roller als ihm ein PKW die Vorfahrt nahm – Folgen: Schürfwunden und zwei gebrochene Zehen. Einige Stunden später stürzte er dann auch noch von einem LKW – er konnte aber nicht mehr feststellen ob er sich dabei noch mehr getan hat. Kaum ein paar Wochen daheim, stürzte er auch noch von einer Leiter und brach sich ein Sprunggelenk...

Gute Besserung, Dieter, und paß auf Dich auf.

Th.O.



BMW Boxer Cup am Sachsenring am 22. Juli 2000

Als Gastfahrer: Helmut Dähne

Der Anfang des Boxer Cups

Der BMW Boxer Cup wurde im Jahr 1999 von BMW Frankreich ins Leben gerufen, BMW Belgien schloß sich kurz darauf an. Der Cup wurde im letzten Jahr auf französischen und belgischen Rennstrecken gestartet, der wohl bedeutendste innerhalb der 6 nationalen Läufe wurde im Juli in Spa Francorchamps ausgetragen.

Gemäß Reglement kommen beim Rennen ausschließlich serienmäßige R 1100 S ohne ABS mit einheitlichem Renntrimm (Sportfahrwerk, Jama Laser-Auspuff, Karbon-Motorschutz, Zylinderschutzdeckel aus Alu mit Karbonabdeckung) zum Einsatz.

Für das Jahr 2000 wurde zwischen BMW Frankreich und der Rennsport-Kommission verhandelt, daß von BMW zwei M Coupès und drei 5er Limousinen als Pacecars bei den Weltmeisterschaftsläufen der MotoGP-Serie eingesetzt werden. Gleichzeitig wurde vereinbart, daß jeweils am Samstag im Vorfeld von 6 WM-Läufen der BMW Boxer Cup gestartet wird:

15./16. April	Le Mans	24 Stunden von Le Mans
13./14. Mai	Le Mans	Großer Preis von Frankreich
10./11. Juni	Catalunya	Großer Preis von Spanien
15./16. Juli	Spa Francorchamps	24 Stunden von Liège
22./23. Juli	Sachsenring	Großer Preis von Deutschland
16./17. September	Magny-Cours	Bol d'Or

Das Fahrerfeld setzt sich vorwiegend aus französischen und belgischen Piloten zusammen. Für den Lauf am Sachsenring wurden vom Veranstalter BMW France ca. 10 Starterplätze für deutsche Piloten reserviert. Eingeladen waren BMW Motorrad-Händler und deren rennerfahrene Kunden. Journalisten der einschlägigen Motorrad-Zeitschriften meldeten ebenfalls ihr Interesse an. BMW hatte Helmut Dähne als Gastfahrer eingeladen. Auch Lokalmatador Jean Stecher, der Gewinner des MuZ-Cups 1999, war mit von der Partie.

Das Starterfeld umfaßte insgesamt 37 Fahrer, davon 8 Franzosen, 13 Belgier, 5 Spanier und 10 Deutsche sowie Randy Mamola aus den USA.

Das Qualifikations-Training

Für Freitag, dem 21. Juli sah der Rennzeitplan für 16.25 Uhr und für 17.10 Uhr jeweils einen Qualifikationslauf vor. Ein freies Training war nicht geplant. Die beste Runde aus beiden Qualifikationsläufen entschied über die Startaufstellung.

Am Morgen richteten sich die Teilnehmer bei sehr starkem Nieselregen und ca. 18 °C im Fahrerlager ein. Nachdem der Himmel seine Farben zwischen grau und dunkelgrau



laufend wechselte, stand die Reifenfrage natürlich im Vordergrund. Das Reglement sah Dunlop 207 GP vor, die jedoch bei Regen keine ausreichende Sicherheit gewährleisten konnten. Aufgrund der unsicheren Wetterverhältnisse hob daher der Veranstalter kurzfristig die Reifenbindung auf und mit Hilfe von Helmut Dähne wurden 13 Satz Metzeler Regenreifen angekart. "Dann regnets bestimmt nicht" meinte er ...

Um 16.25 Uhr gingen alle Starter bei trockener Witterung zunächst noch sehr vorsichtig auf die Strecke. Nach diesem Lauf mußten von sämtlichen Motorrädern die Zylinderkopf-Schutzhauben ausgewechselt werden, da diese bis zum Aludeckel hin durchgeschliffen waren.

Das zweite Qualifikations-Training wurde von allen Fahrern durchschnittlich 2 - 3 sec. pro Runde schneller absolviert. Im heißen Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Stephane Mertens und Markus Barth sicherte sich noch in der letzten Runde Stephane Mertens die Pole-Position. Helmut Dähne fuhr auf den 10. Startplatz. Nach diesem Training wurden die Zylinderschutzhauben schon knapp. Die einfallreichen Mechaniker drehten sie deshalb um 180 ° und montierten sie auf dem gegenüberliegenden Zylinderdeckel.

Der Renntag

Der Samstag wartete wieder mit bedecktem Himmel auf. Einer der BMW Händler, dessen Fahrer im Training das Kiesbett besucht hatte, hatte den Schaden am Motorrad beheben können. Ein anderer Händler aus Duisburg mußte jedoch nach seinem Ausritt ins Kiesbett einen größeren Materialschaden verzeichnen. Die Ersatzteile zur Reparatur des Rahmen-, Getriebe- und Gabelbruches waren zwar vorhanden, jedoch unter den gegebenen Umständen im Fahrerlager hätten er und seine Mechaniker die ganze Nacht benötigt, das Motorrad wieder rennfertig zu machen.

Um 16.00 Uhr mußte von den Fahrern dann endgültig die Entscheidung getroffen sein, welche Reifen aufgezo-gen werden. Nachdem der Himmel einheitlich hellgrau war, fuhren sämtliche Piloten nun doch mit Slicks zur Startaufstellung. Die Zuschauer, die zuvor die Qualifikationsläufe der 125 ccm-, 250 ccm- und 500 ccm-WM-Fahrer verfolgt hatten, blieben begeistert auf den Tribünen, als die Boxer-Motorräder mit ihrem satten Sound auf die Start/Ziel-Gerade einfuhren.

Der Startschuß fiel um 16.25 Uhr. 12 Runden mußten gefahren werden. Nach dem Start bahnte sich, wie schon vorherzusehen war, ein Zweikampf zwischen Markus Barth und Stephane Mertens um Platz 1 an. Helmut Dähne hatte einen schlechten Start, so daß er etwas zurückfiel. Auch Peter Öttl konnte seinen 4. Startplatz nicht halten. Insgesamt konnten sich aber alle deutschen Starter im Rennen gegen die anderen Piloten gut behaupten.

Das Rennergebnis

1.	Stephane Mertens	(Belgien)	19'07.415
2.	Markus Barth	Zeitschrift MOTORRAD	0.577
3.	Jürgen Fuchs	EuroSport	1.201
5.	Randy Mamola	USA	20.309
6.	Peter Öttl	Zeitschrift PS	20.431
13.	Thomas Kuttruf	Zeitschrift MO	32.312
19.	Helmut Dähne		40.528
20.	Jean Stecher		47.029
25.	Klaus Nies	Fa. Bernhard, Sinn	58.900
26.	Marten Schaffer	Fa. ASW, Gießen	1'08.044

ausgefallen:

Thorsten Kwiatkowski Fa. Thiel, Berlin

nicht am Start:

Roland Briel Fa. Briel, Duisburg

Beim abendlichen Barbecue im BMW Zelt wurde von allen Teilnehmern die Hoffnung ausgesprochen, daß der BMW Boxer Cup weitergehen soll.

Josefine Biedermann

ADAC-Motorrad-Nürburgring-Training 06. - 08. August 2000

Das fast schon traditionelle Nürburgring-Training, das bisher die Fa. Schubert-Helme ausgerichtet hatte, fand erstmals in 2000 unter der Leitung des ADAC statt.

Hans Koch hatte vorgeschlagen, bereits am Samstag, dem 05. August anzureisen und in Schnelldorf, das ungefähr auf halber Strecke zwischen München und dem Nürburgring liegt, zu übernachten. Er hatte im Hotel Kellermann bereits die Zimmer reserviert. Mit von der Partie waren außer ihm und seiner R1 noch Hans Schwaiger (R1), Harald Glück (VTR), Sascha Schreiber (TL1000R), Dieter Loibl (R1), Birger Höschele (CBR900RR), Karl-Heinz (R 1100 RT), ich (R 850 R) sowie Harro Frankenberger auf seiner R 1100 RT, ein ehem. Kollege, der den Nürburgring als Leiter der BMW Prototypenerprobung vom Autositz aus wie seine Westentasche kennt und seit seiner Pensionierung wieder verstärkt auf zwei Rädern unterwegs ist. Beim Abendessen lauschten wir den Erzählungen der Nürburgring-Erfahrenen, und Sascha entschied sich dann doch noch, den Rennauspuff an seiner TL1000S gegen den Serienauspuff, den er im Rucksack mit sich führte, zu tauschen. Denn auch am Nürburgring werden mittlerweile Geräuschmessungen durchgeführt.

Am nächsten Tag machten wir uns auf den Weg, um die restlichen 300 km bis zum Nürburgring in einer gemütlichen Tour zurückzulegen. Gegen 17.00 Uhr trafen wir am Dorint-Hotel ein. Und das Chaos begann: Die Zimmer waren von den Teilnehmern der vorhergehenden Oldtimer-Veranstaltung noch nicht geräumt, die 190 ADAC-Trainings-Teilnehmer drängten sich um die Rezeption und fragten nach den laufend frei werdenden Zimmern. Karl Schuhardt, den wir in dem Gedränge trafen, war ebenfalls Teilnehmer bei der Veranstaltung, und konnte daher nichts machen. Zwischenzeitlich wurden die Motorradabnahmen vor dem Haupteingang durchgeführt. Dort trafen wir auch Gerd, Dimi und Stefan, unsere Freunde aus Köln und Siegen sowie als weiteres Clubmitglied Alexander Gerlach.

Verschwitz und entnervt warteten wir auf das Freiwerden unserer Zimmer. 1/2 Stunde verspätet, gegen 19.30 Uhr, begann die Begrüßungsrede von Michael Bartz, dem Organisator, mit Insider-Witzen über hingelegte und liegengebliebene Ducatis gespickt, die zu diesem Zeitpunkt bestimmt keinen interessierten.

Endlich, gegen 20.00 Uhr, waren die Zimmer bezugsfertig - schnell duschen und zum Abendessen. Die Teilnehmer, die morgen gemeinsam zum Training antreten werden, wurden bereits im Speisesaal in Gruppen aufgeteilt. Karl-Heinz und ich konnten dadurch das Abendessen gemeinsam einnehmen - aber unsere Freunde und ACM-Spezi's waren auf weiteren 10 Tischen verstreut. Als Ring-Neulinge befanden wir uns in der langsamsten Gruppe, zusammen mit einer Harley Davidson, einer Honda ST, einer CB 600 R und einer K 75. Nach welchen Kriterien wurde wohl die Gruppeneinteilung durchgeführt? Max mit seiner K 75 war schon zum 10. Mal dabei. Was tat er bloß in der Neuling-Gruppe?? Und das Buffet wurde pünktlich, wie es ursprünglich bereits vorgesehen war, um 21.00 Uhr abgeräumt!

Am nächsten Tag hieß es früh aufstehen. Frühstück ab 6.30 Uhr, wir sind ja schließlich nicht zum Spaß hier! Um 7.45 Uhr trafen alle Teilnehmer pünktlich an der Nordschleife ein und reihten sich hinter den aufgestellten Tafeln auf der Start-/Ziel-Geraden ein. Um 8.00 Uhr war der Start zu den ersten zwei Runden. Danach wurde die Strecke in verschiedenen Abschnitten für das erste Sektionstraining abgesperrt. "Extrem langsam fahren mit Slalom" hieß die Übung. Dazu wurden jeweils 3 - 4 Gruppen zusammgelegt - mit über 25 Fahrern eine recht große Übungsgruppe.

Weiter ging das Rundenfahren in den ursprünglichen Gruppen über die Nordschleife. Das Mittagessen war in der "Grünen Hölle" vorgesehen. Die vorgesehenen Essensmarken wurden jedoch ausschließlich für die viel zu große Portion Nudeln-mit-Fleisch-und-Soße akzeptiert. Meinen kleinen Salat mußte ich mit DM 6,- selbst zahlen.

Am Nachmittag gings wieder in leicht gesteigertem Tempo auf den Ring. Im Sektionstraining war "Bremsen" vorgegeben. Bei den ca. 25 Teilnehmern von wieder 3 - 4 zusammgelegten Gruppen war für jeden nur 1 Bremsprüfung möglich, auf eine Kommentierung oder mögliche Korrektur der Übung durch die Instrukturen wurde aus Zeitgründen verzichtet.

In den folgenden Runden auf der Nordschleife stellte sich schnell heraus, daß für einige Teilnehmer das Tempo weiter nach oben angepaßt werden könnte. Obwohl in der Ausschreibung stand "Bei dem Training sind erforderliche Gruppenumstellungen jederzeit möglich" erwies sich die Praxis als schwierig bzw. unmöglich. Nur mit gehörig

gem Nachdruck gelang es z. B. Dimi und Stefan, am Mittag des 2. Trainingstags doch noch in eine schnellere Gruppe zu wechseln. Nach welchen Kriterien wurde eigentlich die Gruppeneinteilung vorgenommen??

Beim Abendessen war wieder die Tischnumerierung analog der Gruppeneinteilung vorgegeben. Also wieder keine Möglichkeit zum gemeinsamen Abendessen mit unseren Freunden. Hans Koch begrüßte mich mittlerweile mit Handschlag, weil wir uns so selten trafen. In der Bar gelang es nur durch Einschreiten von Karl Schuhardt, daß wir unser Pils an dem Tisch, an dem wir saßen, weitertrinken konnten - er wurde nämlich vor unseren Augen wie am Abend zuvor für imaginäre Personen reserviert, die an diesem Abend bestimmt nicht mehr kamen!

Der zweite Trainingstag begann mit Regen. "Bremsen und Ausweichen" in der Kurve Kallenhard war angesagt. Der Regen hatte kurz darauf aufgehört, der Ring trocknete schnell ab und auch unsere Runden wurden schneller, d. h. wir wurden nicht andauernd von den schnelleren Gruppen überholt. Bei der Einfahrt vor Start-/Ziel entdeckte ich plötzlich Helmut Dähne mit einer Videokamera auf seiner R 1100 S. Auf unserer nächsten Runde überholte er natürlich unsere Gruppe. Gut daß ich ihn vorher entdeckt hatte, wahrscheinlich hätte ich sonst gemeint, eine Fata Morgana gesehen zu haben. "Aber er konnte uns nur 1 Mal in der Runde überholen" meinte unser Instruktor, Klaus Schuh, nachher. Auf der Döttinger Höhe war dann doch noch die Möglichkeit zu ausgiebigeren Bremsübungen in der kleinen Gruppe.

Gegen 16.00 Uhr traf man sich wieder im Hotel, wo bei Kaffee und Kuchen die Teilnehmerurkunden überreicht wurden. Nach der Abschiedsrede von Michael Bartz, die übrigens genauso nichtssagend war wie die Begrüßungsrede, war uns klar:

ADAC-Veranstaltung ist nicht gleich ADAC-Veranstaltung!

Und dieses Training ist besonders hervorzuheben aufgrund der mangelhaften Organisation. Daß das Dorint-Hotel es nicht mehr nötig hat, haben wir deutlich zu spüren bekommen, aber auch das ist Sache des Veranstalters. Nur durch die Persönlichkeit des Instructors war mein eigener Spaß auf der Nordschleife gewährleistet.

Ja, wir sind alle sehr verwöhnt von der hervorragend organisierten ADAC Edelweiß-Trophy!!!

Josefine Biedermann

Siegfried Wünsche

Am 20.8.2000 ist im Alter von 84 Jahren der berühmte DKW-Werksfahrer gestorben.

1935 begann er seine Rennfahrerlaufbahn. Bereits 1937 kam er als Jungstar in das DKW-Werksteam zu den damaligen Spitzenfahrern Ewald Kluge und Wilfried Winkler. Bald nach dem Krieg fuhr Wünsche wieder erfolgreich nationale und internationale Motorraddrennen, auch wieder als DKW-Werksfahrer. Er war mehrfacher Grand-Prix-Sieger, zweifacher deutscher Motorradmeister in der 350ccm-Klasse. 1955 beendete er seine internationale Rennfahrerlaufbahn mit dem Sieg in der Klasse bis 350ccm in dem bedeutendem schwedischen Rennen von Kristianstad vor seinem DKW-Markengefährten und ACM-Clubkameraden Hans Bartl. Siegfried Wünsche lebte am Bodensee. Er wurde im See beigesetzt.



J.N. Koch

STIEFELTOUR

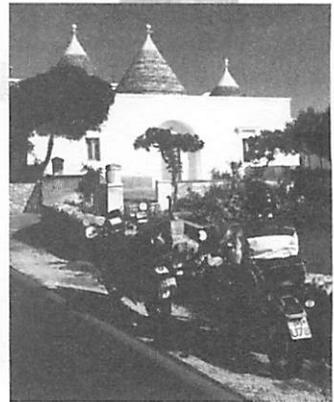
München - Palermo - München in 9 Tagen (3400 km)

Die beiden Akteure haben mehreres gemeinsam!

Da ist zum Ersten das Baujahr 1938. Zum Zweiten folgt das Reittier: BMW R 80 basic (with modifications). Als Drittes bleibt die Idee. Appenin-Pässehopping von Palermo bis Bologna - seit Jahren geistert dies durch unsere Köpfe.

Morgenstund...

Treffpunkt Gasthof Post in Sauerlach am 20.6.2000, 6 Uhr. Es ist kühl, verspricht aber ein herrlicher Tag zu werden. Oberbayern wird auf verkehrslosen Landstrassen durchquert. Am Kesselberg begegnet uns kein einziges Fahrzeug. Urfeld wirkt wie ausgestorben im goldenen Licht der Morgensonne. Einzige Begegnung ist die mit einer Kehrmaschine. Weiter geht's über Seefeld, Telfs, Landeck. In Martina, der ersten Schweizer Ortschaft, gibt's Frühstück. In Samedan muß Charly tanken. Ich fotografiere inzwischen mein Motorrad vor dem im Hintergrund in der Sonne gleißenden Biancograt. Die Tour wollte ich immer mal machen. Wird wohl Wunschtraum bleiben. Aber zum Gipfel des Piz Bernina über den Spallagrat hat es (1972) gereicht.



Bullenhitze und Blackout

Die Hitze beginnt an der italienischen Grenze. Für Italienfahrer die Info, daß der Dauerstau in Lecco Vergangenheit ist. Der Ort wird auf neuer Hochbrücke überfahren, der nachfolgende Tunnel mündet direkt in die Schnellstraße nach Mailand. Kurz vor Abzweigung zur Autostrada (die wir letztes Jahr übersehen hatten) überholt mich Charly, um auf den kritischen Punkt aufmerksam zu machen. In diesem Augenblick ist er vorbei und ich allein auf der Magistrale. Um's kurz zu machen: Wir sollten uns erst in Genua wiedertreffen. Ich wartete 2 Std. vor dem Check-in-Schalter und Charly am Schiffseingang. Als moderner Mensch hatte ich ein Handy und Charly die glänzende Idee meine Frau daheim anzurufen. So klärte sich das Problem in letzter Minute. Das Schiff (Grimaldi Group) lag übrigens Klassen über dem Standard der Afrika-Fähren, die wir jüngst in Anspruch nehmen müssen. Motorrad + Außenkabine DM 380,- , da kann man nicht kriteln.

Megastau in Palermo

Es ist 17 Uhr - rush our - als wir anderntags im Hafen von Palermo vom Schiff rollen. Wir wollten eigentlich nach Osten - Richtung Cefalu. Daraus wird nichts, die Straße ist dicht, nicht einmal Mopedfahrer bewegen sich vorwärts. Wir wenden u. fahren nach Westen, um aus dem Chaosort heraus zu kommen. Erst der Fahrtwind auf der Autostrada trocknet unsere schweißnasenen Körper. Nach ca.50 km machen wir Quartier am Golf von Castellammare. Als Highlight des Abends entpuppt sich der offene Weißwein des Hauses. Seine goldgelbe Farbe ließ uns erst die Süsse des nahen Marsala vermuten. Der Eindruck täuschte, der Wein war herb und trocken, hatte ein erfrischendes Buquet und erinnerte im Geschmack an griechischen Retsina. In Flaschen ist so ein vino locale nirgends käuflich.

Sizilianische Impressionen

Klaren Kopfes verliessen wir andernmorgens Trapetto, um quer über die Insel unser Ziel, den Ätna anzusteuern. Wir waren beide zum erstenmale auf Sizilien. In den Köpfen das Klischee Mafia, Armut, Vulkanausbrüche. An erstgenanntes erinnerte eigentlich nur der Ort Corleone, den wir ungeschoren durchquerten. Die viele brandneuen Erntemaschinen, die uns allenthalben im Inselinneren begegneten vermittelten eigentlich nicht den Eindruck zurückgebliebener Landwirtschaft. Ein weiteres Indiz war das Erscheinungsbild einheimischer Rennradler. Die fuhren alle Topmaterial und trugen modernes Outfit

Der Ätna raucht noch immer

Es war schon Abend, als wir Nicolosi am Ätna erreichte. Die Hotels im Ort waren alle belegt. Weiter oben solle es noch was geben. La Nuova Quercia - 7 km bergauf - war dann ein Glücksfall. Kühlere Temperaturen dank Höhenlage 1400 m. So waren wir dann anderntags die Ersten auf der Höhenstrasse entlang der Ostflanke des Vulkans. Man kennt die Bilder gelegentlicher Ausbrüche aus dem Fernsehen. Vor Ort überwältigen die grandiosen Proportionen. Die Strasse entrückt einen schon in eine Mondlandschaft. Rund tausend Meter höher ragen dunkle Spitzen in den tiefblauen Himmel. Weisser Rauch strebt von irgendwoher nach oben. Wie geschwollene Schlangenleiber quellen erstarre Lavaströme von der Gipfelregion herab u. verschwinden tief unten in der dunstigen Küstenebene. Manche gleichen frischen Kohlehalden, andere sind schon von zartem Grün bedeckt, ältere von Macchia und Wald überwuchert - Symbole für Vernichtung und neues Leben zugleich.

Kalabrien...

... lassen wir erst einmal rechts liegen. Da wir früh aufgebrochen sind, ist gegen 11 Uhr bereits die Strasse von Messina überquert. Die große Hitze veranlaßt uns rasch auf der mautfreien Autostrada nach Norden zu streben. Abkühlung gibt's nachmittags im Golf von Taranto.



Rast in Apulien

Aufmerksame Leser wissen: Dort besitzt mein Bruder ein Rustico. Wir fallen dort ein, relaxen für einen Nachmittag, Bad in der Adria, Abendessen in Ostuni. Dann geht es weiter. Die von umfriedeten Olivenhainen geprägte Landschaft des südlicheren Apulien mit seinen Trulli geht nach Norden in eine weitläufigere Graslandschaft über. Die Strassen sind oft schnurgerade, die zu durchquerenden Städtchen (z. Bsp. Minervino) wahre Labyrinth - selbst für Motorradfahrer. Castel del Monte - vor 800 Jahren vom Deutschen Kaiser Friedrich II erbaut - erhebt sich - von weitem sichtbar - wie eine Gralsburg über dem verdorrtem Gras. Für 100 km nehmen wir wieder die Autostrada, um in die Mitte des Stiefelschaftes bei Benevento zu gelangen.

Wieder im Appenin

Dort - nach Benevento - stoßen wir auf die Landschaft, die wir seit längerem vermisst haben. Bewaldete Berge, frisches Grün, verkehrsarme Straßen und Kurven, Kurven bis zum Abwinken. Klar auch, daß hier in den Bergen die Temperaturen erträglicher sind. Castel di Sangro (Hotel Don Luis) ist erster Übernachtungsort. Es folgt der Parco Naz. d'Abruzzo mit dem Pso. d. Diavolo. Sodann der Abstieg ins Tal des Acerno, der bei Pescara in die Adria mündet. Gleich danach schrauben wir uns an Ortschaften vorbei, die Adlernestern gleich hoch am Fels kleben, hinauf auf den Campo Imperatore. Dies ist ein grasbewachsenes Hochtal an der Südflanke des Gran Sasso (2912 m). Die Gipfel sind wolkenverhüllt. Es wird merklich kälter. Heizgriffe und dicke Jacke sind erstmals angesagt. Uns begegnen nur glückliche Kühe und wohlgenährte Pferde. Die Stadt L'Aquila lassen wir links liegen und gelangen noch bis Amatrice, das sich als Ort einer Spaghettispezialität bezeichnet.

Monti Sibillini

Daß es einen Nationalpark dieses Namens gibt, weiß ich erst seit dieser Reise. Am frühen Morgen kurven wir an dicht bewaldeten Südhängen nach oben. Forca Canapine heißt der erste Paß am Wege. Ich hätte ihn Pso. Cavallo genannt. Hunderte von Pferden grasen beidseits der Straße. Ihr intensiver Geruch liegt wie eine Glocke über dem Almboden. Gleich anschließend liegt Morgennebel wie ein Wattedkissen in einem Hochtal - Piano Grande. Wir fahren hinunter, da taucht burgähnlich eine Ortschaft - Castelluccio - wie eine Fatamorgana aus dem Nebel auf. Weiter geht es nach Norden Richtung Camerino (Da war einmal die Sechstagesfahrt - wer erinnert sich noch?) Auf der kurvenreichen N.77 biegen wir nach Westen ab, bis bei Perugia das bewaldete Tibertal erreicht wird. Durch dieses führt die N.3, eine vierspurige Schnellstraße (nach Cesena/Ravenna), die wir nach ca.100 km bei Pieve S.Stefano Richtung Florenz wieder verlassen. Mehrere Pässe, der letzte heißt Pso. d. Consumo. Wir rätseln, wer hier was konsumiert ? Offensichtlich die vielen Rennradler die Abgase der hier ebenfalls zahlreichen Lkw. Warum zieht es die Radler hierher? PANTANI fuhr hier beim Giro.Tagesziel ist Borgo S.Lorenzo. Der Rückweg: Pso.Raticosa-Bologna-Belluno-Cortina. Dort ziehen wir erstmals das Regenzeug an. Das heimische Klima hat uns wieder !

Flexible Deutsche Bahn

Warum sind wir nicht mit dem Autoreisezug Rimini-München zurückgefahren? Wir wollten das ! Man muß bei der DB - sofern man keine Fahrkarte hat - am Vortag alles klar machen, d.h. 24 Stundenfrist. In Genua habe ich gesehen, daß Reisewilligen bis 15 Min. vor Ablegen des Schiffes Tickets für Auto u. Kabine verkauft worden sind. Man sollte die DB-Reisemanager zum Nachhilfe-Seminar bei der Genueser Hafenbehörde anmelden - vielleicht hilft das !



R G

70 Jahre und kein bißchen langsam

Der Clubabend am 23. August war ein besonderer! Johann N. Koch, der Präsident unseres Clubs feierte vor einigen Tagen seinen 70. Geburtstag und hatte aus diesem Anlaß alle Clubmitglieder, Weggefährten aus alten Zeiten und Freunde der Familie zu einem bayerischen Abendessen in die "Dachauer Stuben" im Löwenbräukeller eingeladen. Und viele, viele kamen.

Mit der gewohnten Ruhe und Herzlichkeit nahm der Jubilar am Eingang die Glückwünsche und Geschenke der knapp 100 Gratulanten entgegen. Die eingeplante Anzahl an Plätzen hielt dem Ansturm nicht stand und mußte bald erhöht werden.

Nachdem Hans die Ehrengäste und seltenen Besucher der Clubabende, sowie die aktiven Motorsportgrößen begrüßt hatte, war die Freude sehr groß, als Barbara und Louis Schneider, die zum ersten Mal nach schwerer Verletzung bzw. Krankheit aus diesem besonderen Anlaß wieder den Clubabend besuchten. Auch Ferdinand Bauer war seit langer Zeit wieder im Club. Ferdinand Littich konnte nach gelungener Hüftoperation mit Krücken die Stufen ins Lokal erklimmen.

Entgegen dem disziplinierten Zeitplan der wöchentlichen Clubabende wurde unpünktlich (3 Minuten zu früh!) um Ruhe gebeten und der Jubilar ergriff das Wort. Er überraschte damit vor Allen unser Ehrenmitglied H. D. Werner, der sich für seine Laudatio ein originelles Konzept zurechtgelegt hatte. Zur Einstimmung erinnerte er mit dem Filmstar Marlene Dietrich, bekannter Motorräder aus dem Jahr 1930 bis hin zur DO-X an Zeitzeugen des Geburtsjahres. Mit Unterstützung von Rudi Köbller wurde Hans einer Befragung unterzogen, bei der ihm zahlreiche Stichworte zugespielt wurden.



Mit der gewohnten rhetorischen Brillanz stand er das "Kreuzverhör" durch und war auch dann nicht ohne Argumente, wenn pyromanische Jungenstreiche, erste pubertäre Kontakte zum anderen Geschlecht und die damals für ihn bereits wichtige stilvolle Ansprache (heute: Anmache) der potentiellen Sozias bei den frühen Ausfahrten ins Oberland zur Sprache kamen.

Für die jüngeren Clubmitglieder ist es sicher erstaunlich, mit welcher Selbstverständlichkeit den Wirren des Krieges getrotzt wurde und dieser harten Zeit auch ihre positive Seiten abgewonnen werden konnten.

So wurden die zwei Karrieren des Hans Koch ausgiebig gewürdigt: die berufliche, die ihn vom Banklehrling der Stadtparkasse München bis zum Vorstand aufsteigen ließ und die private, die mit den zwei Rädern. Zuerst ohne Motor aber schon mit Schräglagen und wilden Drifts, bei denen er und seine Spezis sich bereits an den damals aktiven Motorsportlern orientierten. Und dann war da noch der ewige Traum von einer BMW. Damals war es natürlich eine 500er.

Es war interessant zu hören, wie aus der Jungenbande eine Jugendclique wurde und die Namen wie Schneider, Schott, Ilmberger, Lux oder Jupp Rettschlag schon früh auftauchten. Ob Gelände oder Straße, die Episoden reihten sich aneinander und wir hätten sicher noch viel länger den gemeinsam zusammengetragenen Erinnerungen lauschen können.

Der ADAC Südbayern ehrte Hans Koch durch den ehemaligen aber immer wortgewaltigen Präsidenten des ACM Uli Wagner mit der Übergabe eines Christoperus.

Zu später Stunde beschlossen Sandra und Gerhard den Gratulationscorso mit ihrem Gedicht:

Griäß Eich God, liabe Leit, des is sche daßt´s Ihr olle seit´s kemma, denn heit miaß ma oan beim Nama nenna, es is da Hans der hot an schena Dog, denn es is heit sei Geburtsdog.

I sog Eich vos vom Hans, der kanns - na wos woi - ´s Fahn auf´m Motorradl, mensch do schlong so manche Leit mit zwoa Fiaß a Radl

In d´ Kurvln legt er si nei, do dad´n manche Leit song „ja mei“, aber an Hans is´ egal, er tritt no mera ins Pedal. De Oansa fahrt a, de vo da Jahama, des is a Maschin, des is a wahre Freid, do hoit da Hans beim Ausflug zamm de Leit.

Im Schwarzwoid wie ma wan, des war schee, as Hotel war einfach pö a pö und ´s hot gem a guads Menü. Fui Audos hama gseng - ´s wan scho scheene Wäng, so oan wenn da Hans woi hätt, mei des war a net schlecht. Im Auto mit Mütz und Baits und fahn durch an Woid, des is bestimmt wos fürn Hans ,des eam gfeud.

Die Weinprob mei, de war guad, do hot se glab I jeda gfuud, wira aufhätt an Huat. Mia ham fui glernt übern Wein, aber san dann glei ganga heim. Mia wan weg net weit , aber es war a scheene Zeit

Beim Radlfahn is a kemma nia aus der Spur, is gfaht super guad do ziagt mancha an Huat. Aber bei da Brotzeit do wara glei bereit, hot gess´n und drunga, I muass scho song, de Tour is glunga.

Bei Sonnenschein und Regen, ah von wegen, olle san ma gfaht, ob gross oder klein, es war einfach a gmiatlichs Beisammensein.

Da Hans is scho a liaba und nedda Mo, er lacht und ratscht gern mit de Leit, des is hoit, wos uns so gfreit.

Da Hans der macht immer recht fui, und wenna wos organisiert, dann macht ´as so, dass nix bassiert.

Mia san olle so dankbar, daß ma Di hamm, drumm Sing ma jetzt olle zamm:

Happy Birthday to you.....

Wir bedanken uns ganz herzlich für die Einladung zu diesem schönen Abend und wünschen Dir, lieber Hans, alles erdenklich Gute, vor allem Gesundheit und weiterhin viel Spaß bei allen Deinen Aktivitäten - ob mit oder ohne Motor.

Karl-Heinz Biedermann



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
METALLBAUSCHLOSSEREI

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

Vallelunga - Rijeka - Le Mans - Oschersleben - Assen - Spa Francorchamps - Lausitzring

Sound of Thunder 2000

Laufender Rennbericht von den EM-Läufen von Julius Ilmberger jun. auf Ducati 748

Rijeka - 08./09. Juli 2000

Als Trainingsschnellster hatte Julius einen schlechten Start. Nach der 1. Runde übernahm er jedoch die Führung, die er bis zum Ziel nicht abgab. Bei sonnig-heißem Wetter überfuhr er mit 39 sec. Vorsprung die Ziellinie.

Norbert Mertens, unser Clubmitglied aus Paderborn, wurde 13. - trotz seines gebrochenen linken Sprunggelenks und gebrochenen linken Mittelhandknochens.

Rennergebnis:

Platz	Name
1.	Julius Ilmberger
2.	Wolfgang Bax
3.	Michel Robert (F)

Pkte.
25
20
16

Gesamtklassement:

Platz	Name	Pkte.
1.	Julius Ilmberger	50
2.	Ralf Schwickerath	31
3.	Volker Klett	26

Le Mans - 15./16. Juli 2000

Das freie Training war für Julius recht kurz, denn in der 3. oder 4. Runde brach die Kurbelwelle. Der Motor mußte daraufhin umgebaut werden. Aber auch das folgende 1. Zeittraining dauerte für Julius nur 4 Runden: Am Motor war der Stehbolzen aus dem Gehäuse gewandert. Dadurch brannte die Zylinderkopfdichtung durch und das Wasser schoß fingerdick aus der Kühlerentlüftung heraus. Zum Glück hatte Julius unserem Clubmitglied Martin Mattusch einen Ersatzmotor mitgegeben, der eigentlich für Norbert Mertens bestimmt war. Wider Erwarten benötigte Julius diesen Ersatzmotor jetzt selbst. Da der Motor neu aufgebaut war, mußte er im 2. Zeittraining innerhalb der ersten Runden noch eingefahren werden. Trotzdem war er danach auf dem 4. Platz.

Für unsere französischen Freunde war es jedoch leider nicht tragbar, daß in der ersten Startreihe ein Ausländer stand. Deshalb wurden die Zeiten rasch per Hand korrigiert, so daß sich Julius auf dem 6. Startplatz, also in der zweiten Startreihe, wiederfand. Derartige Vorfälle sollen in Le Mans ja nicht zum ersten Mal passiert sein ...

Das Rennen begann mit einem verhaltenen Start, bei dem Julius auf Platz 10 zurückfiel. Nach einigen Runden war er 8. und in der letzten Runde überholte er noch zwei, davon einen in der letzten Kurve, so daß er als 6. ins Ziel kam. Damit war er der erste Ausländer hinter fünf französischen Fahrern.

Rennergebnis:

Platz	Name	Pkte.
1.	Louis Luc Maisto (F)	25
2.	Michel Robert (F)	20
3.	Charles Artigues (F)	16
6.	Julius Ilmberger	10

Nachdem aber einige der siegreichen Franzosen nur eine nationale Rennlizenz besaßen, wurden ihnen nachträglich die EM-Punkte aberkannt und der Gesamtpunktstand wie folgt korrigiert:

Gesamtklassement:

Platz	Name	Pkte.
1.	Julius Ilmberger	70
2.	Ralf Schwicklerath	42
3.	Michel Robert (F)	41

... und wir drücken weiter die Daumen!

Josefine Biedermann

Vallelunga - Rijeka - Le Mans - Oschersleben - Assen - Spa Francorchamps - Lausitzring

**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

Sicherheits-Training für Motorräder 2000

Wie jedes Jahr zu Beginn der Motorradsaison veranstaltete der Motorsportclub Fürstenfeldbruck e. V. im ADAC (MSC) am Samstag, dem 6. Mai 2000 ein Sicherheitstraining für Motorradfahrer aus dem südbayerischen Raum. Auch die ACM-Mitglieder waren zum Training im Fliegerhorst Fürstenfeldbruck eingeladen, bei dem außer den engagierten ehrenamtlichen MSC-Mitgliedern - darunter Willi Resch - auch das örtliche Rote Kreuz, der TÜV und die Polizeischule Fürstenfeldbruck mitwirkten. Mit 160 Teilnehmern (davon 30 Bikerinnen) war das Training bereits im Februar ausgebucht, 40 - 50 Trainingsinteressierte mußten auf das nächste Jahr vertröstet werden.

Der Trainingstag begann um 8.30 Uhr mit dem theoretischen Teil. Nach dem kleinen und großen Ein-mal-Eins der Fahrphysik wurden die Teilnehmer in Gruppen aufgeteilt. Mit einem Dutzend InstruktorInnen - einer davon war Ferdinand Littich - ging es dann auf die verschiedenen Parcours, begleitet von den Tips von Chef-Instruktor Fritz Scherb: Tempolimits auf Straßen bewußt einhalten und beim scharfen Bremsen die Arme ausgestreckt halten, "sonst fallst hin"!

Bei strahlender Sonne wurden Kreise gefahren, im Slalom um Pylone gezirkelt und der mit wetterunbeständiger Farbe markierte Handlingskurs gemeistert. Die Wende-, Brems- und Ausweichübungen waren noch schweißtreibender.

Beim Theorie-Abschnitt machte Martin Teufel von der Polizeischule klar, daß die Motorrad-Unfälle in Deutschland mit jährlich ca. 20 000 Verletzten und ca. 900 Toten vor allem (zu 80 %, *d. Red.*) auf das Verschulden von Autofahrern zurückzuführen sind. In diesem Zusammenhang wies er auf die Wichtigkeit des richtigen Bremsens hin. Viele Unfälle, bei denen die Fahrer vor Schreck das Vorderrad überbremst haben, hätten durch ABS verhindert werden können!

ACM-Mitglied und MSC-Schriftführer Werner Röhrner, der bereits im November mit den umfangreichen Vorbereitungen begonnen hatte, äußerte im Interview gegenüber dem Münchner Merkur: "Man darf mit Sicherheit davon ausgehen, daß die Trainingsteilnehmer ihr Unfallrisiko deutlich reduzieren."

Auch im nächsten Jahr wird der MSC dieses intensive Warm-up wieder veranstalten. Bei Interesse also frühzeitig anmelden bei Werner Röhrner!

Josefine Biedermann

Er lebt in seiner eigenen Welt

Reinhold Roth - zehn Jahre nach seinem Unfall

Unser Clubfreund Norbert hat uns einen Zeitungsausschnitt aus der Augsburger Allgemeinen Zeitung zukommen lassen, den wir hier kurz zusammenfassen.

17. Juni 1990 - Rijeka - Großer Preis von Jugoslawien. Nieselregen verwandelt den Asphalt in eine glitschige Rutschbahn. Der Australier Darren Milner rollt in die Boxengasse, auf der Ideallinie. Luca Cadalora, Martin Wimmer und Helmut Bradl können ihm gerade noch ausweichen. Reinhold Roth nicht. Mit 160 km/h fährt er auf Milner auf. Er stürzt und bleibt mit schweren Verletzungen an der Wirbelsäule und einem Hirntrauma liegen. Sein Herz steht still, sieben Minuten lang bekommt sein Gehirn keinen Sauerstoff.

10 Jahre später

Reinhold Roth wohnt mit Ehefrau Elfriede und dem 16jährigen Sohn Matthias in der Nähe von Wangen im Allgäu. Er ist ein Pflegefall, braucht Hilfe, 24 Stunden am Tag. Es ist ein langer Weg der kleinen Schritte. "Er lebt in seiner eigenen Welt und ist dort glücklich. Manchmal kriegt er mit, was hier bei uns in der Welt los ist", sagt Elfriede Roth. Reinhold ist mittlerweile 47, er kann inzwischen mit Hilfestellung essen, sich rasieren und die Zähne putzen, sogar einen Schritt zur Seite kann er machen, Überschriften in Zeitungen lesen und Gespräche registrieren. Und auf die Frage "Wer wird Motorrad-Weltmeister?" antwortete er: "Ich!"

Josefine Biedermann

Rechtsprechung

- aktuelle Urteile -

Stossverkehr

Beim Rückwärtsfahren im fließenden Verkehr fordern die Gesetzhüter vom Fahrer erhöhte Sorgfaltspflicht. Wenn es kracht, kann der Fahrer mit 120 DM Geldbuße bestraft werden. Anders sieht es aus, wenn sich der Crash beim Rückwärtsfahren im so genannten ruhenden Verkehr zwischen geparkten Autos ereignet. Der Unfallverursacher verstößt in diesem Fall nur gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht, eine läbliche Sünde, die mit 40 DM Verwarnungsgeld geahndet wird. Für den Schaden muß er in jedem Fall haften (OLG Koblenz, DAR 2000, 84).

J. B.

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

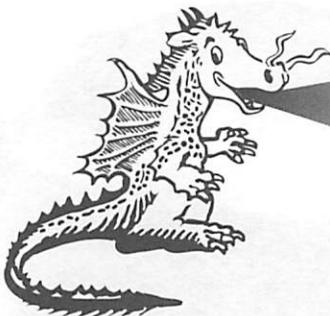
mit Korund, Hochofenschlacke,
mit Glasperlen,
Stahlkorn, Walnußschalen,
Kunststoffgranulate
und anderen Strahlmitteln,
je nach Oberflächengüte

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

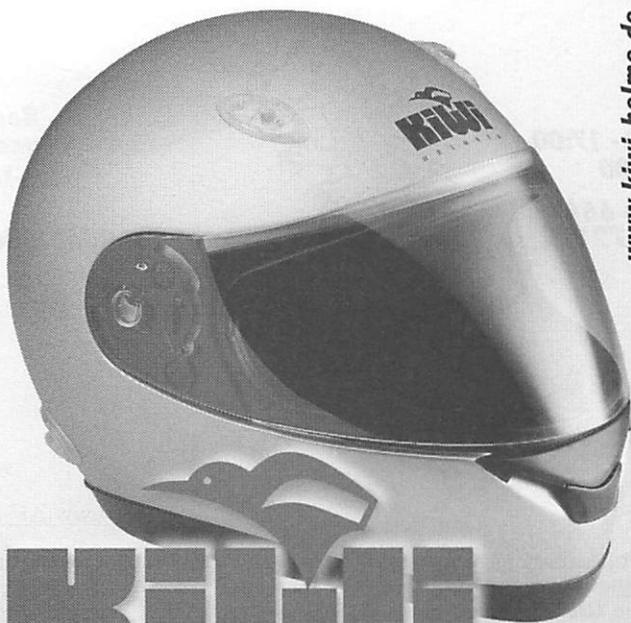
Georg-Knorr-Straße 25b
Gewerbegebiet

85662 Hohenbrunn
b. München

Impressum:

www.AC-Muenchen.de

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, **E-Mail:** info@AC-Muenchen.de. **Konten:** Kreissparkasse München, 9248568 (BLZ 702 501 50). **Mitgliedsbeitrag:** DM 80,- pro Jahr. **Präsident:** Hans Koch, Hauptstr. 28, 82008 Unterhaching, Tel.: 089 / 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. **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

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

Anmeldung zur 1. ACM-Oldtimer-Kirta am Samstag, den 21. Oktober 2000
(Einsendeschluß: 14. Oktober 2000)

ab ins Fensterkuvert oder
per Fax: 089 / 45303755
Telefon: 089 / 45303711

Robert Feicht
c/o Autohaus Feicht GmbH
Münchner Str. 39

85540 Haar

Fahrzeug: Auto Motorrad _____

Fabrikat/Marke Typ Hubraum/Zylinder PS Baujahr

Fahrer: _____

Name Vorname Geb.-Datum Telefon

Straße PLZ / Ort

Ich nehme mit _____ Personen teil.

Haftungsverzicht:

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder den von ihnen benutzten Fahrzeugen verursachten Schäden. Die Teilnehmer verzichten mit Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden auf jedes Recht des Vorgehens gegen den Veranstalter, dessen Helfer und allen anderen, die mit der Veranstaltung in Verbindung stehen. Die Bestimmungen der StVO und StVZO sind unter allen Umständen einzuhalten.

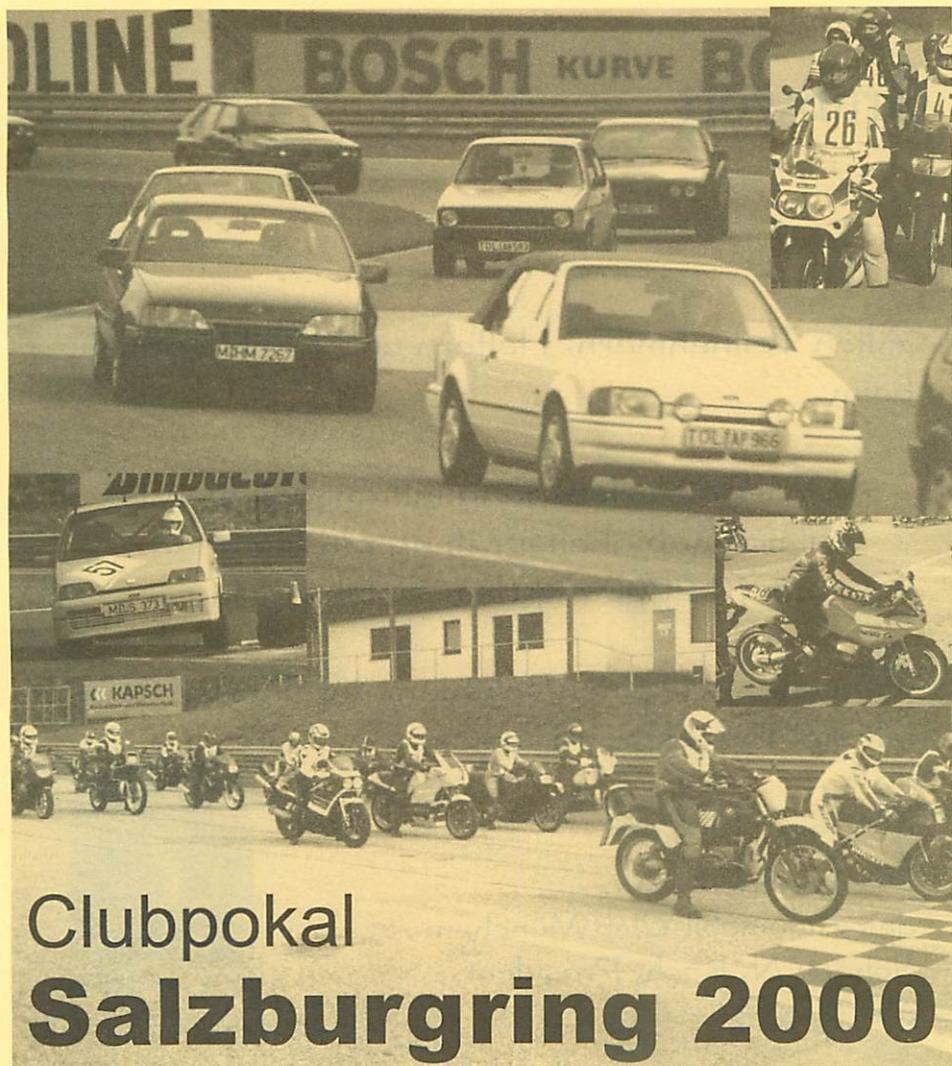
Ort, Datum

Unterschrift

ACM



Automobil-Club München von 1903 e.V.



Clubpokal

Salzburgring 2000



Grußwort

Allen Teilnehmern, Helfern und Funktionären
beim

ACM-Fahrerlehrgang mit anschließender
Gleichmäßigkeitsprüfung am Sonntag,
8.10.2000 auf dem Salzburgring

wünschen wir einen schönen, unfallfreien Tag
mit viel Freude am Fahren.

Johann N. Koch

Der Vorstand
des Automobil-Club München
Johann N. Koch, Präsident



Inhalt

Grußwort	2
Ablaufplan	4
Hinweise zur Veranstaltung.	5
Flaggensignale und Streckensicherung	8
Anmeldung und Nenngeld	9
Adressen	9
Einteilung der Gruppen und Fahrzeiten	10
Die Rennstrecke	11

Ablaufplan

Samstag, 7. Oktober

ab 14.00 h Ankunft im Jagdhof
am Fuschlsee, Papier-
abnahme, Ausgabe der
Startnummern und der genauen Zeitpläne.

15.00 - 18.00 h Technische Abnahme der Fahrzeuge

20.00 h Gemeinsames Abendessen im Restaurant
Jagdhof am Fuschlsee

22.00 h Fahrerbesprechung und Vorstellung der Instrukto-
ren, Teilnahme für Starterlaubnis zwingend erforderlich,
Gäste sind herzlich eingeladen.



Sonntag, 8. Oktober

ab 6.00 h Frühstück im Gasthof am Fuschlsee

7.30 h Ankunft an der Rennstrecke
Salzburgring / Fahrerlager

7.45 h Fahrerbesprechung am Ring

8.00 - 11.40 h Fahrertraining laut Zeitplan

11.45 h Publikumsfahren Motorrad

12.00 - 14.00 h Mittagspause

14.00 - 15.00 h Fahrertraining laut Zeitplan

15.00 - 16.30 h Abschlußprüfungen laut Zeitplan

16.30 - 16.45 h Publikumsfahren Automobile

16.45 h Demonstrations-Fahrten

17.00 h Ende der Veranstaltung

Hinweise zur Veranstaltung:

Teilnehmer und Fahrzeuge:

Zugelassen werden ACM-Mitglieder, deren Angehörige und Gäste, die im Besitz eines gültigen Führerscheins sind. Fahrzeugtyp und Marke sind freigestellt. Die Fahrzeuge müssen der StVZO entsprechen, zum öffentlichen Verkehr zugelassen und haftpflichtversichert sein. „Rote Nummern“ sind nicht zugelassen. Die Fahrzeuge müssen mit serienmäßigen Auspuffanlagen ausgerüstet sein es werden Fahrgeräuschmessungen durchgeführt (98db)..

Es werden nur Fahrzeuge akzeptiert, die technisch in einwandfreiem Zustand sind. Alle Teilnehmer müssen während des Lehrganges mit einem geeigneten Sturzhelm ausgerüstet sein, Motorradfahrer zusätzlich mit geeigneter Schutzkleidung. Während der gesamten Veranstaltung dürfen Fahrzeuge nur mit einer Person besetzt sein und keinen Reservekraftstoff in Kanistern mitführen. Auf der Rennstrecke sollten die Scheinwerfergläser mit Klebeband gesichert sein.

Achtung Motorradfahrer: Zum Anbringen der selbstklebenden Startnummern muß an der Stirnseite eine Fläche von 20 x 20 cm vorhanden sein!

Neben der Gesamtwertung gibt es eine Wertung um den Clubpokal:

An der Wertung für den Clubpokal nehmen nur ACM-Mitglieder teil, getrennt nach Automobilen und Motorrädern. Gewertet werden die Ergebnisse aus Slalom (nur Autos) und Abschlußprüfung. Clubpokalsieger kann nur derjenige werden, der spätestens bei Nennungsschluß dem ACM beigetreten ist.

Quartiere:

Die Kosten für die Übernachtung sind von jedem Teilnehmer selbst zu tragen (Auch im Falle des Nichterscheinens!). Zur Quartierbestellung bitte Abschnitt auf dem Nennformular ausfüllen.

Ablauf und Fahrdisziplin:

Der Lehrgang wird auf dem gesamten, gesperrten Salzburgring durchgeführt. Der Ring wird abwechselnd von Automobilen und Motorrädern befahren. Ein genauer Zeitplan wird bei der Abnahme ausgegeben. Jede Gruppe steht unter Leitung eines Instructors.

Während der Fahrübungen hat jede Gruppe Gelegenheit, unter Anleitung des Instructors die Ideallinie zu studieren und Fehler in der Fahrweise zu korrigieren. Die Einfahrt in den Ring während der Übungen einer anderen Gruppe wird mit Ausschluß bestraft. Bei Fahrdemonstrationen haben sich die Teilnehmer hinter den Leitplanken aufzuhalten. Der Start zu den Lehrgangsteilen erfolgt laut Zeitplan von Start und Ziel aus gruppenweise unter Anleitung eines Instructors.

Der Ring wird im Uhrzeigersinn befahren. Notwendige Überholvorgänge müssen mit äußerster Vorsicht durchgeführt werden. Die Teilnehmer haben sich nach jedem Übungsdurchgang in gleicher Reihenfolge wieder aufzustellen. Nur der Instruktor ist berechtigt, Ausnahmen oder Änderungen vorzunehmen. Den Anweisungen ist unbedingt Folge zu leisten. Für die Instrukturen besteht die Verpflichtung, grobe Verstöße und grob fahrlässiges Fahren mit sofortigem Ausschluß zu ahnden.

Bei Umständen, die zum Anhalten oder langsamen Fahren zwingen, muß unter größtmöglicher Vorsicht das Fahrzeug von der Fahrbahn gebracht werden. Die Warnblinker sind einzuschalten. Jedes Anhalten vor, innerhalb oder unmittelbar nach einer Kurve, sowie an unübersichtlichen Stellen ist untersagt. Das Befahren des Ringes außerhalb der Übungsstunden ist untersagt. Das Tragen des Helmes und Anlegen des Sicherheitsgurtes ist bei allen Fahrten selbstverständlich. Alle Teilnehmer bzw. Fahrzeuge werden mit Startnummern versehen. Achtung: Startnummern nur auf trockene Fahrzeuge kleben (PKW: vorne links auf der Motorhaube; Motorräder: Stirnseite).

Wertung der Abschlußprüfungen:

Runde 1 ist die Einführungsrunde. In Rd. 2 bis einschl. 7 wird die Gleichmäßigkeit des Fahrstils bewertet. Runde 8 ist Auslaufrunde. Als Zeitbasis wird die Runde 2 genommen.

Jedes Anhalten bei der Abschlußprüfung führt zum Ausschluß. Gestartet wird einzeln nach Anweisung des Starters.

Versicherungen:

Während des Fahrtrainings besteht eine Veranstalter-Haftpflichtversicherung. Die Teilnehmer werden darauf hingewiesen, daß evtl. Eigenschäden voll zu eigenen Lasten gehen. Wir empfehlen daher, eine private Versicherung abzuschließen. Schäden, die am Ringareal entstehen (Flurschäden, Leitplanken und dergl.), müssen vom Verursacher beglichen werden (KFZ-Haftpflicht).

Proteste:

Proteste im Sinne des FIA-Sportgesetzes sind nicht zulässig. Über Streitfragen entscheidet ein Schiedsgericht endgültig. Protestgebühren werden nicht erhoben. Entscheidungen der Zeitnahme, technischer Abnahme und Sachrichter sind unanfechtbar.

Verantwortlichkeit und Haftungspflicht der Teilnehmer

a) Verantwortlichkeit

Die Teilnehmer (Fahrer, Kraftfahrzeugeigentümer und -halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluß nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

b) Haftungsverzicht

Die Teilnehmer (Fahrer, Kraftfahrzeugeigentümer und -Halter) verzichten durch Abgabe ihrer Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriff gegen

die Veranstalter, dessen Beauftragte, Sportwarte und Helfer,

die Teilnehmer und deren Helfer, sowie gegen eigene Helfer, Behörden, Renndienste und andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen.

die Interessengemeinschaft Salzburgring, soweit Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruhen.

Diese Vereinbarung wird mit der Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

Die Teilnehmer müssen Eigentümer des bei der Veranstaltung benutzten Fahrzeuges sein oder mit der Nennung eine schriftliche Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers abgeben. Andernfalls übernehmen die Teilnehmer die Erfüllung aller deswegen entstehenden Ansprüche des Fahrzeugeigentümers durch Abgabe der Nennung.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt, aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung abzusagen, falls dies durch außerordentliche Gründe bedingt ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflicht zu übernehmen.

Allgemeines:

Mit der Abgabe der Nennung unterwerfen sich die Teilnehmer den Bestimmungen der vorliegenden Ausschreibung und allen vom Veranstalter für die Durchführung noch zu erlassenden Ausführungsbestimmungen.

Flaggensignale und Streckensicherung

Rund um die Rennstrecke sind an wichtigen Punkten geschulte Streckenposten des Salzburgrings verteilt. Diese sind mit Flaggen, Funk, etc. ausgestattet.

Folgende Flaggen werden während der Veranstaltung eingesetzt (Nichtbeachtung führt zum sofortigen Ausschluß aus der Veranstaltung):



Gelbe Flagge: bedeutet Gefahr, langsam fahren und absolutes Überholverbot. Wird sie geschwenkt, besteht ernste Gefahr, zum Anhalten bereit machen. Dies läßt sich im Extremfall noch durch zwei gekreuzte gelbe Flaggen steigern.

Rote Flagge: Rennabbruch, bitte in gemäßigtem Tempo in die Boxenstraße zurückfahren, zum Anhalten jederzeit bereit sein - wird auch durch das rote Rundumlicht an der Strecke angezeigt.

Gelb-Rote Flagge: Achtung rutschige Fahrbahn - etwa durch Öl, Kies, Schmutz oder beginnenden Regen.

Rotes Rundumlicht: Rennabbruch - siehe rote Flagge

Schwarz-weiß-karrierte Flagge: Ende der Prüfung / des Trainings

Eventuell werden noch folgende Flaggen gezeigt:
weiß: langsames Fahrzeug auf der Strecke, grün: Ende des Gefahrenbereichs, blau: schnelles Fahrzeug folgt, überholen lassen.



Anmeldung und Nenngeld:

Anmeldung auf beigefügtem Nennformular an den AC München, Senserstr. 5, 81371 München. Die Teilnehmerzahl ist auf 32 Automobile und 72 Motorräder begrenzt, um eine optimale Durchführung des Lehrganges zu gewährleisten. Die Annahme der Nennungen durch den Veranstalter erfolgt in der Reihenfolge des Eingangs. Der Veranstalter behält sich vor, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

Nennungsschluß ist der 20. September 2000

Teilnehmergebühr:

Jugendliche (Geb.Datum nach 1.10.1980)	DM	80,-	(180,-)
ACM - Mitglieder	DM	140,-	(290,-)
Gäste	DM	200,-	(350,-)
Publikumsfahrten (ohne Nennungsschluß)	DM	30,-	
(In Klammern: Nenngeld für angenommene Nachnennungen)			

Nennungen, zu denen die Teilnehmergebühr nicht überwiesen ist oder beiliegt, werden nicht berücksichtigt!!

Für Gäste ist auf Wunsch die Aufnahmegebühr und der Clubbeitrag für 2000 in der Teilnehmergebühr enthalten.

Die Teilnehmergebühr ist eine Reuegebühr und ist zu überweisen auf das Konto 9248568 der Kreissparkasse München, BLZ 702 501 50, oder als Scheck beizulegen.

In der Teilnehmergebühr sind inbegriffen:

Ausbildungskosten, Benutzung des Salzburgringes, Sportunfallversicherung, Pokale, Ehrenpreise und Startnummern.

Wichtige Adressen und Telefonnummern:

Automobilclub-München von 1903 e.V., Senserstr. 5, 81371 München,

Tel.: 089 / 775101 (Mittwoch 16.00 - 19.00 Uhr)

E-Mail: Info@AC-Muenchen.de - Internet: www.AC-Muenchen.de

Präsident Johann N. Koch, Hauptstr. 28, 82008 Unterhaching, Tel.: 089 / 6115507

Sportleiter: Alexander Mayer,

Tel.: 089 / 8415698 pr., 089 / 38233168 Fa., Fax: 089 / 38237263

Bei sonstigen Fragen:

Thomas Ostermeier, Tel.: 089 / 7849548, Fax: 089 / 788119

Mobil (auch an der Rennstrecke): 0049 / 172 / 6749575

Einteilung der Gruppen und Fahrzeiten:

Es werden zwei Gruppen Motorräder (Motorrad 1 und 2) und eine Gruppe Automobile (PKW) gebildet. Diese Gruppen fahren je dreimal 25 Minuten und einmal 20 Minuten nach folgendem Zeitplan auf der Rennstrecke:

PKW: 8.00-8.25 h 9.15-9.40 h 10.30-10.55 h 14.00-14.20 h

Motorrad 1: 8.25-8.50 h 9.40-10.05 h 10.55-11.20 h 14.20-14.30 h

Motorrad 2: 8.50-9.15 h 10.05-10.30 h 11.20-11.45 h 14.40-15.00 h

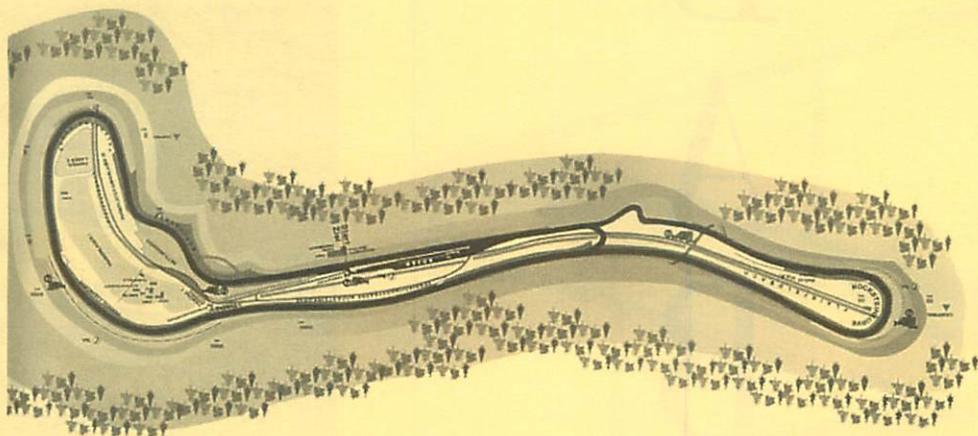
Abschlußprüfungen:

PKW: 15.00-15.30 Motorrad 1: 15.30-16.00 h Motorrad 2: 16.00-16.30h

Jeweils 15 Minuten lang findet heuer erstmals ein Publikumsfahren hinter Instruktoressen statt. Teilnehmen darf jeder Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis. Nennungen werden bei der Veranstaltung entgegengenommen.
(Motorräder: 11.45 - 12.00 h und PKW: 16.30 - 16.45 h)



Die Rennstrecke:



Länge: 4255 m - Breite: mindestens 10 m
Kurven: 12 (6 Rechts- und 6 Linkskurven)
Geraden: 4 - längste 750 m (Start - Zielgerade)
Steigung: max. 3,8 % - Gefälle: max. 1,8 %
Höhenunterschied: 25 m



D

A

B

E

I

www.haberlpartner.de



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 / 7272 · Fax 72 20
Montags geschlossen

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

Sachverständigengutachten für:

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

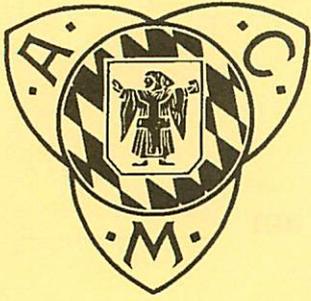
E-Mail: Info@Wagenfuehrer.de

Internet: www.Wagenfuehrer.de

GAW

Wagenführer

Inh. Julius Wagenführer
Karosserie u. Fahrzeugbauermeister



Anmeldeformular

ins Fensterkuvert und ab an
oder faxen: 089 / 788119
(Tel.: 089/775101 Mi. 16.00 bis 19.00 Uhr)

AC-München
Senserstr. 5

81371 München

Bemerkungen / Vorschläge / Sonstiges: