

ACM-ECHO

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

63. Jahrgang

Nr. 2

März / April 2001

www.AC-Muenchen.de



Mobile Tradition



TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

Termine 2001:

Sa. 19. Mai	ACM-Schützenmeisterschaft in Isen
Do. 21. Juni bis So. 24. Juni	8. schorschgesteuerte Clubausfahrt
So. 15. Juli	ACM-Radlausfahrt - Gemütliches Radln durch schöne Gegend mit Brotzeit und allem was dazugehört (Infos: Ferdinand Littich)
So. 22. Juli	Gold-Slalom AC-Bavaria (Infos: Berndt Botschen)
So. 23. Sept.	Pässehopping zur ADAC-Edelweißtrophäe mit Rüdiger Gutsche
Mi. 26. Sept. bis So. 30. Sept.	13. ADAC-Edelweißtrophäe für Motorräder (mit dabei das Servicefahrzeug von Thomas Ostermeier)
Sa. 6. Oktober und So. 7. Okt.	ACM-Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring heuer 2 Tage!
Sa. 20. Oktober	2. ACM-Oldtimer-Kirta (Infos: Robert Feicht)
27./28. Oktober	ACM-Metzeler-Dolomitenrallye
Sa. 17. November	Nacht-Orientierungsfahrt des AC-Bavaria (Infos: Berndt Botschen)
Sa. 24. November	ACM-Jahresschlußfeier
Fr. 7. Dezember	ACM-Nikolausfeier
So. 14. April 02	Quasimodo 2002 – jetzt schon freihalten

Liste der runden Geburtstage:

31. Mai Margot Miller, Hölderlinstr. 12,
81369 München, 80 Jahre
18. Juni Karl-Heinz Biedermann, Hötzlring 25,
81737 München, 50 Jahre

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

RADLWANDERN

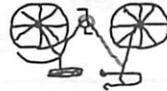


Auf geht's zum
ACM-Radlwandern am
Sonntag,

15. Juli 01



(auch bei Bodenfrost).



Start und Ziel: S-Bahnhof Lochhausen
Treffpunkt:
P+R Parkplatz Lochhausener Str.
Startzeit: 9.00 Uhr

Streckenunterlagen: werden am Start ausgegeben

Streckenlänge: ca. wie 2000 incl. Brotzeit

Teilnehmer: alle die gerne gemütlich mit ihrer
Familie radeln wollen,
Singles sind erwünscht

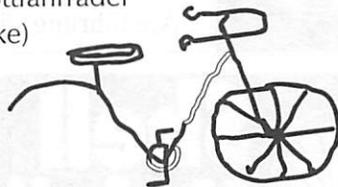
Haftung: Teilnahme auf eigene Gefahr

**Nennung: wäre schön wegen
der Brotzeit + Getränke unter
(0 89) 43 47 32 oder 22 41 13**

Mein Wunsch: keine
Schrottfahrräder
(Danke)

Ich wünsche allen Teilnehmern
einen sportlichen und natürlich
knallheißen Tag.

Euer F. L.



SEI SCHLAU UND SCHAU

Antike Thure playmobil

Wiking



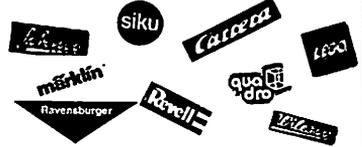
Wunderpuppe

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

DIE UNVERGESSENEN ACM'ler

Rennfahrer, Konstrukteure, Persönlichkeiten. Menschen und Mitglieder, die unseren Club so einmalig, so erfolgreich machten.

Auflösung von Echo Nr. 1

Die Abbildung zeigte den Rennfahrer und Konstrukteur Rudolf Schleicher. Zugegeben, eine leichte Aufgabe war es nicht, denn erschwerend kam hinzu, dass die Bildseitenverkehrtstellung auch die alten Rätselhasen durcheinander brachte.

Und wieder darf scharf nachgedacht werden:



1955 – 1960



1960 – 1968



1969 – 1973

Sicherlich erinnert sich noch jeder gerne, sofern er schon im ACM Mitglied war, an diese drei Präsidenten.

In diesen Jahren waren die Clubabende noch überfüllt, wöchentliches Erscheinen war oberste Pflicht. Es herrschte Krawattenzwang und freie, ungeschminkte Meinungsäußerung gehörte zur Tagesordnung. Wer die Herren Paul Schweder, Schorsch Seidl, von Bary, Jupp Rettschlag, Uli Wagner usw. damals erleben durfte, der kann heute nur von einem stillen, beißerlosen ACM sprechen.

Aufgewärmt von hph

Zweimal die Hälfte !

Schon wieder so eine Rechenaufgabe?? Nein – seit 40 Jahren ist sie nun Mitglied im ACM – und das stellt die Hälfte ihres bisherigen Lebens dar. Unsere Margot Miller ist es, die in den nächsten Tagen ihren **80igsten Geburtstag** feiern kann.

Vor zehn Jahren gratulierte ich noch, ohne das Alter zu erwähnen. Aber jetzt kann ich es beruhigt tun, da es sowieso niemand glaubt !

Margot, die wirklich bessere Hälfte unseres großen Clubkameraden Toni (über dessen 80iger ich bereits in Heft 4 von 1998 berichten durfte) hat sich in den Jahrzehnten Mitgliedschaft nicht nur durch die dafür entrichteten Beiträge, sondern weit mehr durch Fleiß und Können um den ACM verdient gemacht. Viele werden sich noch an die Zeiten erinnern, wo der ACM Sudelfeld, Riedenburg oder Salzburgring ausrichtete. Nicht nur hier war die Margot zusammen mit ihrem Toni immer an vorderster Front zu finden. Auch das Schießen in Isen richten sie zusammen seit Jahren aus, einen Großteil der Jahresschlußfeier planen und organisieren sie, sind dann die ersten am Abend, um den Saal zu „kontrollieren“ und ggf. nachzubessern. Gilt es Pokale auszusuchen und zu besorgen – wenn nicht der Toni dabei ist, dann war es meist das Werk von Margot Miller.

Einige der erwähnten Veranstaltungen gibt es nicht mehr, der Salzburgring wurde – was die Zeitnahme beim Slalom betrifft – neu technisiert, so daß die gute alte Stoppuhr und das dazugehörige Schreibpult ausgedient haben. Dies und die zur Zeit leider nicht beste Gesundheit unseres Freundes Toni sind der Grund, daß man die Margot nicht mehr so oft sieht. Aber wir wünschen natürlich alle, daß sich dies wieder ändert und uns beide Millers noch viele Jahre bei guter Gesundheit erhalten bleiben – und sei es nur als Zuschauer.

Gearbeitet haben sie für den Club lange genug. Deshalb an dieser Stelle auch noch einmal ganz herzlichen Dank !

Ferdinand Bauer

Gratulation!

Herzlichen Glückwunsch, Thomas Jäger, zu Deinem erfolgreichen Saisonauftakt in der DTM! Dritter Platz im zweiten Rennen!!

Wir werden Dich bald wieder an einem Clubabend sehen können.

Bericht folgt im nächsten ECHO – Dein Th.O.

Kennen Sie den,
der im Tiger sitzt??
Das ist unser Clubfreund
Karl Jungmayer.

Aber kennen Sie auch den,
der ihn „beschirmt“??

Die „normalen“ Fotos sol-
len der Presse vorbehalten
bleiben, im ACM kennt je-
der **Uli Wagner**, auch
wenn er „nur als Schirm-
herr“ auftritt.

**Aber das ist nicht alles,
was der Uli kann und je
geleistet hat!**

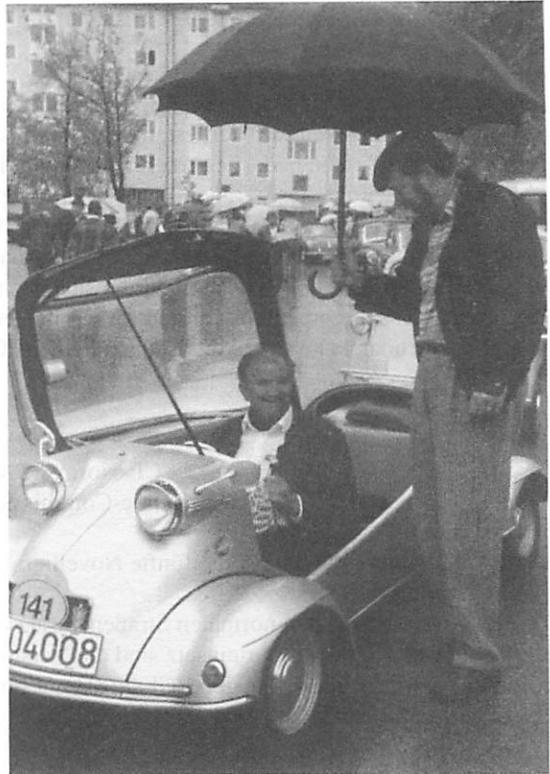
Sieben Jahre Sportleiter
unseres Clubs, 12 Jahre
Präsident und zum „Aus-
klang“ noch 5 Jahre Kas-
senprüfer – da gibt es nicht
sehr viele, die länger (und
erfolgreicher!) für den ACM gewirkt haben.

Daß er „so nebenbei“ (von 1976 bis 1990) im Vorstandsrat des ADAC
tätig war, um danach und deshalb zum 2. Vorsitzenden des ADAC
Südbayern gewählt zu werden, hat man auch andernorts gesehen und
erkannt.

Als Dank und Folge wurde ihm jetzt durch Staatssekretär Hermann Re-
gensburger das **Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der
Bundesrepublik Deutschland** im Bayerischen Innenministerium ver-
liehen.

Da sind wir vom ACM natürlich nicht nur sehr stolz, sondern wir gratu-
lieren unserem Uli ganz herzlich.

Ferdinand Bauer



ECE 22 - 05

Die ECE-Norm ist eine europäische Verordnung nach deren Richtlinien Schutzhelme für motorisierte Zweiräder hergestellt werden müssen. Um diese in Deutschland wirksam werden zu lassen bedarf es einer Verordnung in unserer Straßenverkehrsordnung. Anfang 1990 wurde diese Tragepflicht im Paragraph 21 a der Straßenverkehrsordnung festgelegt. Nachdem man sich über die Form und Anbringung der ECE Etikette nicht einigen konnte, wurde nach kurzer Zeit eine Ausnahmeregelung in Kraft gesetzt, die das Tragen eines Helmes vorschreibt, der sich nach den Vorgaben der ECE Norm richtet. Diese Ausnahmeregelung gilt jedoch nur in Deutschland, in Österreich und den anderen Nachbarstaaten wird die Einhaltung der ECE Norm gelegentlich kontrolliert.

ECE-Norm 22-05
(ECE: Economic-Commission for Europe)

Seit Anfang dieses Jahres ist die fünfte Novellierung der ECE-Norm Version 22-05 in Kraft getreten.

Wichtig ist, dass für den normalen Straßeneinsatz jede dieser fünf Versionen ihre Gültigkeit besitzt. Für den Sporeinsatz sind die Versionen ECE 22-04 und -05 uneingeschränkt gültig, von der Version ECE 22-03 nur noch die Helme, die auf der DMSB - Liste aufgeführt sind.

<p>AUTO MÜNCH IN MÜNCHEN</p> <p>V-A-G</p> <p></p> <p></p>	<ul style="list-style-type: none">● Neuwagenverkauf● Gebrauchtwagen● Service, Reparaturen (auch für Porsche)● Autoverleih (PKW und Camper)● Unfallinstandsetzung	<p>AUTO MÜNCH GMBH Hansastraße 41 81373 München Telefon 089 / 57 30 06</p> <p><i>»Wir führen Aral Super Tronic Öle.«</i></p>
---	--	---

Den Herstellern und dem Handel wurden folgende Übergangsfristen eingeräumt.

- bis Ende 2001 werden auch noch Prüfungen nach ECE 22-04 abgenommen,
- dem Handel ist es erlaubt die Version 04 noch bis Ende 2003 zu verkaufen (voraussichtlich mit Fristverlängerung)

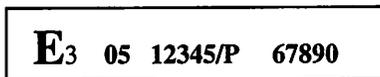
Die ECE-Norm legt folgende Kriterien bei der Prüfung fest:

Größe und Form der Dämpfungsschale,
chemische Resistenz der Außenschale,
Stoßdämpfungswerte an einzelnen Punkten durch den Falltest,
Abstreiftest vor allem bei den kleinen Größen,
Belastbarkeit des Kinnriemen und die Absicherung des Kinnriemen.
Belastbarkeit des Kinnriemenverschlusses,
Größe des Sichtfeldes,
Durchdringungswiderstand des Visiers, Tönung des Visiers

Bei der Prüfung nach ECE 05 gelten zusätzlich noch:

- Senkung der z.Z. gültigen Grenzwerte für Kopfverzögerung und HIC (Head Injury Criterion) um 10%. Damit wird die Kollisionsgeschwindigkeit zwischen Kopf und Anprallobjekt höher angesetzt, wodurch eine höhere Sicherheitsreserve geschaffen wird,
- Kinnaufschlag, Prüfung der Kinnteildämpfung,
- Messung der Rotationsbeschleunigung (Außenschale),
- Visiertönung, bis zu 50 % Tönung: ausschließlich Tagesnutzung mit Kennzeichnungspflicht,
- das ECE – Etikett muß mit Klarsichtfolie übernäht werden,
- Kinnriemensicherung wie bisher, jedoch nicht für TRIAL- Helme

Die ECE-Etiketten haben folgenden Aufbau:



E 3	besagt die Prüfstelle (es gibt über 20 Prüfstellen)
05	steht für die Version der ECE-Norm
1234	dies ist die Homologationsnummer
1234 / P	dies besagt die Kinnschutzprüfung bestanden
1234 / PN	Kinnschutzprüfung wurde nicht vorgenommen (z.B. bei Jet-Helmen)
67890	die restlichen Nummern sind interne Herstellerkennungen

H. Binder

QUASIMODO IN 2001 – Bericht zur Gaudirallye

Wir erinnern uns – es war der 9.4.2000, so gegen abend. Zahlreiche ACMler kamen immer mehr ins Schwitzen, als Berndt Botschen die Ergebnisse seiner ACM-Gaudirallye in verkehrter Reihenfolge vortrug. So ab dem 10. wurde es spannend – Nerbl, Gutmiedl, Mayer, Wagenführer – ich war erleichtert, denn mit dem bin ich mitgefahren. Als da Littich Ferdinand als 4. genannt wurde, ging es jemanden gar nicht mehr gut – mit Recht, denn Christa Houzer gewann die Quasimodo 2000 und wurde somit zum Quasimodo 2001 – oder besser zur Quasimodoin! So tüftelte sie und plante – die Richtung war mir eigentlich schon klar – irgendwo ins Spargelland mußte es gehen.

So trafen sich am 2. Aprilsonntag über 20 Teams in der Schloßbrauerei in Odelzhausen. Berndt Botschen trat mit seiner Frau Eva und Sohn Maxi an, um sich den Titel zurückzuholen, aber er hatte starke Konkurrenz: Die Feichs traten mit zwei (oder waren's gleich drei?) Teams an, Ferdinand Littich, Huber Hans I, Hans-Dieter Werner, Heini Gafus, Wagenführer sen., Caroline, Rita und Richard Diehl, Astrid und Riko Gutmiedl, Gerhard Brehm und Sandra Maier und natürlich ich mit Sabine und Thomas Senoner, um nur einige zu nennen.

Kaum fanden wir, was Schloßbrauerei und Telefonvermittlung gemeinsam haben (Operator – Biermarke), ging's los zum nächsten Bach. Beim Wegfahren gab's dann noch 5 Punkte für uns – man schnallt sich an, bevor man losfährt! Laut Vorwort soll ja Quasimodo am lieb-

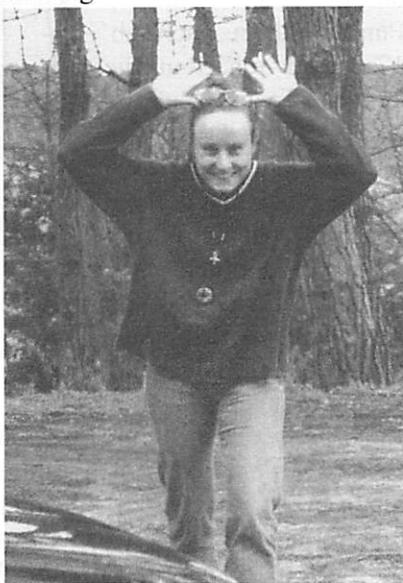


sten in jeden Bach schauen. Nach der dritten Frage wurde uns klar, was damit gemeint war – es gab unterwegs viele Ortschaften mit „Bach“ oder anderen Gewässern im Namen. Es ging eigentlich recht zügig vorwärts – wie weit ist's bis zum nächsten Bach - wie heißt der Pfarrer - Straßenkilometer addieren – in irgendwelche Brunnen schauen – dann steht a Bläda irgendwo – dann kränkelt eine Kapelle – so geht's voran. Zwischendrin ein paar Orientierungsstreitereien zwischen Fahrer und Beifahrern – links oder rechts rum zum Deifi – wie spät hammas eigentlich? Erst die Hälfte der Fragen des ersten Teils gelöst und gut Zeit vertrödelt. Aber so lang man die andern immer wieder trifft – warum kommen einige immer wieder aus der anderen Richtung – und verunsichern uns? Aber zu 50% warn wir richtig. Die Maria sitzt im ...? Beweisen sollt ma's

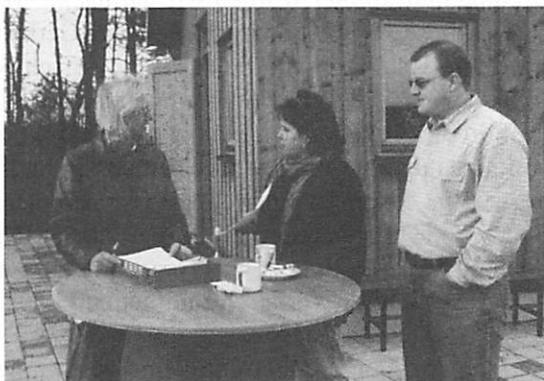
auch noch. OK – sitzen tut´s im Birnbaum (Maria-Birnbaum-Straße) – aber wie beweisen? Die meisten suchten am ersten Hinweis nach der Lösung – es wurden sogar Fotos vom Straßenschild gemacht. Doch wir sind weitergefahren und haben ein Kloster gefunden – wir waren nicht die einzigen. Manche kauften Führer und Postkarten, uns reichte ein Flugblatt einer Veranstaltung, auf dem der Straßename stand.

Also rüber über'n nächsten Bach und zu den Blumen: Welcher blöde Lehrer steht hier an der Bushaltestelle? Wir fanden nur einen leeren Mülleimer und es waren insgesamt 10 Teams zur gleichen Zeit hier, die auch nicht viel mehr fanden. Ja da Quasimodo hod wieda zuagschlogn, gmoand war a Schuidl zur Baumschule – dort unterrichtet ein blöder Lehrer.

Dann passierte etwas, was keiner vorhersehen konnte: Es fand ein Radrennen in der Gegend statt. Einige Straßen waren gesperrt. Christa wartete an einer Kreuzung auf alle Quasimodo-Genervten, um mitzuteilen: Fragen 63 bis 73 sind wahrscheinlich nicht abzufahren, da der Verkehr umgeleitet wird. Leider waren die Umleitungen nicht statisch, d.h., je nachdem, wo die Radler gerade unterwegs waren, durfte man durch oder mußte ausweichen. So ließ man uns auf die Strecke fahren, aber nicht mehr hinaus – Zeitverlust ca. eine Stunde und Nervenverlust, da nicht einmal die Streckenposten wußten, wo sie genau stehen. Trotzdem kamen wir nach Frage 84 (in welchem Landkreis befinden wir uns 150m nach dem Ortsschild?) bei der Zwischenkontrolle. Hinweis für Ungeübte zu Landkreisfragen: Aktueller



Sandra Maier - quasimodogeschädigt



Quasimodoin Christa Houzer (li.) mit dem Rest meines Teams, Sabine und Thomas Senoner bei der Zwischenkontrolle

welchem Landkreis befinden wir uns 150m nach dem Ortsschild?) bei der Zwischenkontrolle. Hinweis für Ungeübte zu Landkreisfragen: Aktueller

Landkreis steht immer auf der Rückseite des Schildes an der nächsten Landkreisgrenze.

Fragen noch mal durchgeschaut, Birnbaum-Beweis mitabgegeben und eine kleine Stärkung eingenommen – gab Kaffee und Kuchen. Dann gings zur Zwischenprüfung – Eisstockschießen auf Kegel? Super Idee – ich hatte vor ca. 20 Jahren das letzte Mal einen Eisstock in der Hand – dementsprechend schnitt unser Team mit 5 Punkten dann auch ab. 17 Kegel schafften die besten – Team Scheffzük – nette Verrückte, die ich letztes Jahr überreden konnte, mal mitzufahren und es heuer wieder probieren wollten. Mit 60 neuen Fragen und dem Hinweis: „Ihr seid alle spät dran, laßt lieber ein paar Fragen aus“, schickte uns die QuasimodoIn weiter.



Team Gerhard Brehm / Sandra Maier beim „Kegeln“

Noch ganz verwirrt – man soll einen Quasimodo-Teilnehmer nicht unterbrechen, wenn er in Fahrt ist, vor allem nicht sportlich fordern – Folge: Orientierungsverlust. Es ging rechts, durch die Ortschaft hinauf zu einem König – wir fuhren hinauf, hinunter, zu weit und zu kurz, es begegneten uns immer wieder fünf andere Teams (u.a. Brehm, Botschen) bis wir den König endlich fanden. So ungefähr ab hier wurden wir hartnäckig von einem quitschenden Ford verfolgt – besetzt von Sandra Maier und Gerhard Brehm, Quasimodo-Neulinge. Eine alte Kapelle – rundes Haus – wie schwer – Au, das tut weh – Gemüse treibt Sport? Die Teilnehmer werden sich mit Schrecken erinnern. Nicht wenige hörten allmählich auf und fuhren direkt zum Ziel, wir entschlossen uns, weitgehendst alle Fragen zu beantworten und fuhren über tropische Gewächse vorbei an Nähmaschinen über Plapperdörfer zum Ziel ins Bräustüberl in Scheyern. Dort waren wir bei den letzten. Natürlich hatten unsere Verfolger noch nicht die Routine, Quasifragen im Vorbeifahren zu lösen, sie waren schon froh, uns nicht zu verlieren und hatten Glück, daß uns für „Verfolgerverwirrspäße“ keine Zeit blieb.

Endlich am Ziel, Hunger und Durst gestillt, gab’s dann die Auflösung der 133 gewerteten Fragen. Teamintern gab es einige Ahas – wir hatten uns nicht nur einmal verschlimmbessert – wie kam unser Freund Robert Scheffzük nur auf die komischen Vereine, wie fand Sandra nur heraus, daß dem Burschenverein Fenster fehlen, wo wir doch den Maibaum hatten? Wer lange fragt...

Nach den typischen Anzweiflungen des ersten Paragraphen (der Quasimodo hat immer recht) kam die Siegerehrung. Bei der Auswertung des ersten Teils belegte unser Team den 3. Platz, gewonnen hätte Berndt Botschen. So wurde er aber nach meiner Schwester (5.) und unserem Freund Robert (4.) schon als 3. genannt. Na gut, dachte ich, werden wir halt Zweiter – aber diesen Platz nahm uns Babel Phillip und Stefan Glaser weg. Auch meine Hoffnung, daß wir vergessen wurden, ging nicht in Erfüllung, so daß wir zu den Siegern der Quasimodo 2001 und Ausrichtern der nächsten ernannt wurden – 7 Punkte fehlten dem Berndt zum Sieg...

So konnte ich unserer Christa zu der erfolgreichen Veranstaltung gratulieren! Gefordert waren alle – so soll's sein. Bei dem Zwischenfall mit dem Radrennen wollte ich nicht in ihrer Haut stecken. Man macht sich einen Haufen Arbeit und dann so was. Ärgerlich – aber was soll's.

Alle meine Bekannten fanden es super und wollen nächstes Jahr wieder dabei sein, wenn es heißt – 99 Jahre ACM – Quasimodo 2002 – am 14. April!

Euer Th.O.



Ergebnisse Quasimodo 2001

Platz	Team-Name	Punkte
1.	Thomas Ostermeier	174
2.	Stefan Glaser	171
3.	Berndt Botschen	167
4.	Robert Scheffzüik	158
5.	Monika Ostermeier	154
6.	Günter Korb	140
7.	Susi Feicht	138
8.	Robert Feicht	128
9.	Rudolf Beck	125
10.	Hans-Dieter Werner	107
	Helmut Reichel	107
	Manfred Geisbauer	107

Platz	Team-Name	Punkte
13.	Gerhard Brehm	100
14.	Julius Wagenführer sen.	99
15.	Caroline Diehl	88
16.	Astrid Gutmiedl	85
17.	Johann Koch	75
18.	Hans Wiesender	74
19.	Ferdinand Littich	48
n.g.	Bernd Bräuer	
n.g.	Hans Huber	
n.g.	Christiane Payer	
n.g.	Willy Payer	

Liabe Christa,

z'erst war'n mia a bisserl schadenfroh
letzt's Jahr warst "Erste" - drum bist heuer dro!

Hast sogar ACM-G'schichte g'schrieb'n
als erste QUASIMODO-IN!

Klar lassen mia des doch ned saus'n
und düs'n naus nach Odelzhaus'n.

Dort is – wia's oiwei üblich war –
a ziemlich große "Quasi"-Schar.

Weil mia dein' Einfallsreichtum kenna,
geht's voll konzentriert ab in des Renna.

Moant's des aa so..... oda aa ned?

Oda vielleicht ganz anders? Mei san mia bläd!!!!

G'jagt hast uns von oam Bach zum nächst'n
rund um an "Deifesberg", den ganz verhext'n.

Wer mag wen ned, wenn ja, warum?

Wiavui Mast'n lungern in der Gegend rum?

Warum der Kirch' der Putz hat g'fehlt?

Wieviel Kilometer habt's da z'sammazählt?

Was soll der Bauer auf der Hauswand singa?....

Des muasst fei erst amoi z'sammbringa!!!

Stockschiass'n, frans'n, fahr'n und suacha,
gar mancher wollt' di scho verfluacha!

Bis schließlich fällt das Stichwort "Schei! –
dann bleibt hoid s'letzte Blattl weiß!!"

Ins Ziel gebraust, leicht angefress'n
weil's vielen gleich ging, schnell vergess'n.

In Erinnerung bleibt a scheena Tag,
für den's dia g'macht hast Müh' und Plag'.

Du und dei Team ward's superguat,
da muass ma bloß no zia'g'n sein Huat!

Trotz Umzug, Umbau, Hochsaison beim Entrind'n
hast as g'schafft, aa no de Zeit zu find'n

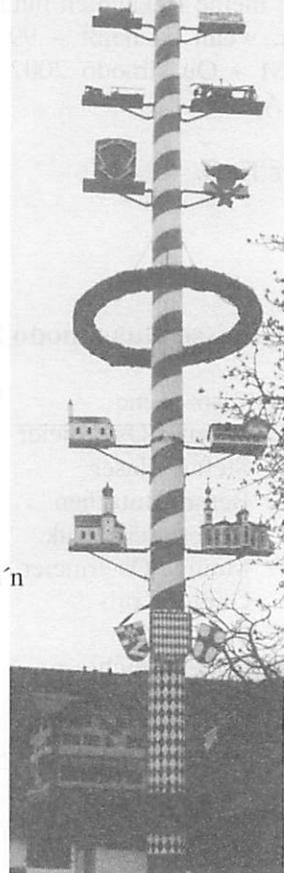
a Klasse-"Quasimodo" z'sammaz'trag'n

da kann ma nur noch "Dankschön" sag'n.

Dass des mehr is als nur a Klacks
bestätigen dir

Evi, Berndt und Max

(Und weil mia wiss'n, von was mia re'n,
san mia "Osti-sei-Dank" nur Dritter g'wen!)

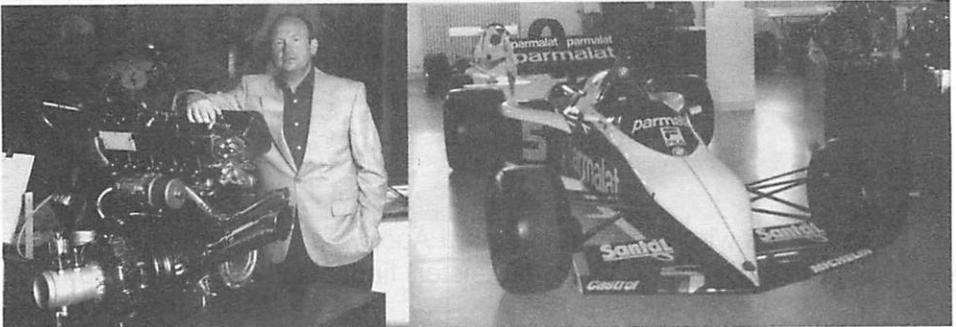


Mobile Tradition

Auf Vermittlung unseres Clubkameraden Fritz Mehringer konnte neben dem Präsidenten Hans Koch noch eine „gute Handvoll“ ACMIler an einer Führung durch diese nichtöffentliche Sammlung an Serien- und Rennfahrzeugen des Hauses BMW teilnehmen.

Die Möglichkeit, die dort aufbewahrten und bestens restaurierten und gepflegten Schätze zu sehen, ist sehr selten, deshalb war es für uns ein besonders wertvolles Erlebnis.

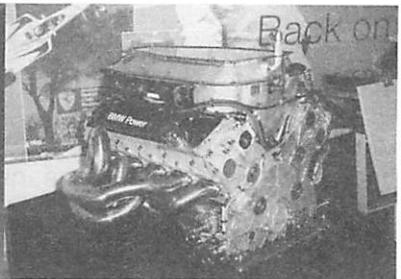
Von Flugmotoren über Rennmotorräder, u.a. die Original-Weltrekord-Maschine von Ernst Henne oder Helmut Dähne`s Boxer konnten wir einen Querschnitt durch fast alle Epochen des Hauses BMW sehen. Neben Serienfahrzeugen wie dem berühmten 700er über „Isar 12“, V8 Cabrio bis hin zum Formel 1 des letzten Jahres war eigentlich alles zu sehen, was ein Motorsportherz begehrt.



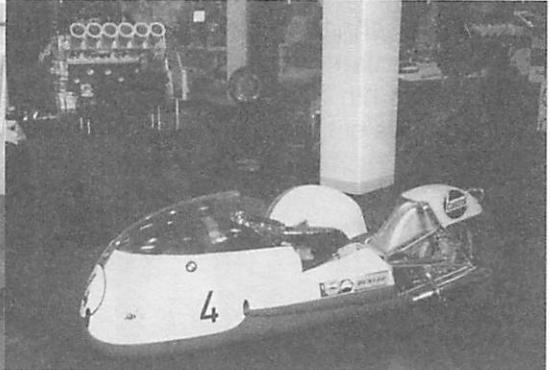
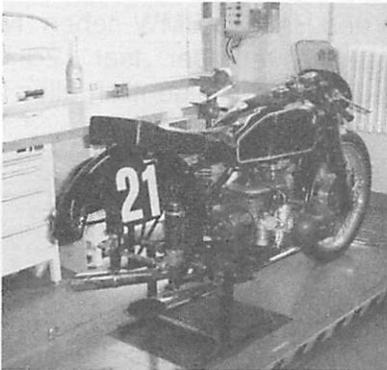
Das Ganze hervorragend erklärt von Raimund Kupferschmid (hier neben dem Turbomotor von 1983 und dem dazugehörigem Brabham von Piquet), zuständig für den historischen Motorsport im Hause BMW, der als Rennmechaniker die Truppe u.a. bei der WM 1983 durch Nelson Piquet begleitet und unterstützt hat.

Was uns dieser Mann an Wissen, gewürzt mit Episoden aus seinen vielen Jahren Rennsport übergebracht hat, war faszinierend. Und wir waren nicht weit von den Objekten unserer Begierde entfernt, keine Sperrbänder verwehrten uns den hautnahen Kontakt zu den Fahrzeugen und Motoren.

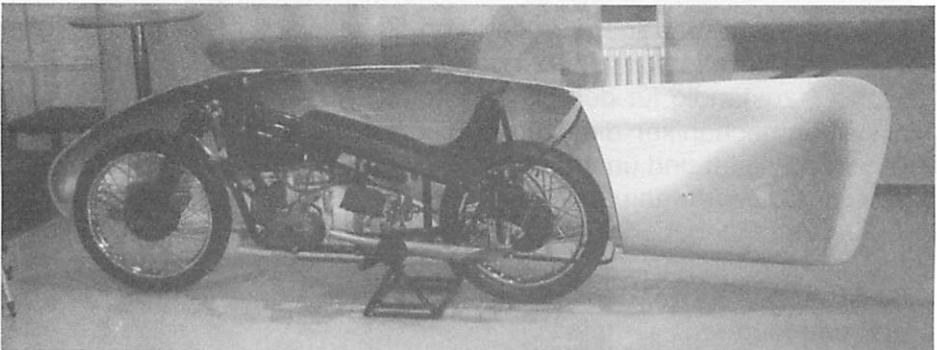
Fast vier Stunden verbrachten wir in einem Haus, von dem man nur begeistert schwärmen kann. Schade, daß diese Raritäten nicht jeder sehen darf – aber vielleicht auch gut, daß dadurch diese Schätze unbeschädigt und damit noch recht lange erhalten bleiben.



Hier der BMW-Williams F1 vom vergangenen Jahr, gefahren von Ralf Schumacher, mit dazugehörigem 10-Zylinder, 3l, 814 PS
Der Maschine von Walter Zeller (ACM) hat man nicht das Hinterrad ge-



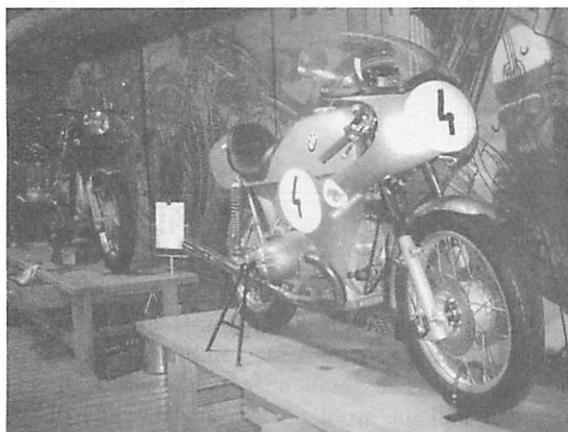
klaut – es wird wieder restauriert! Auch das Gespann von Sigfried Schauzu (Bj. 1965, Vizeweltmeister) findet sich in diesen Räumen.



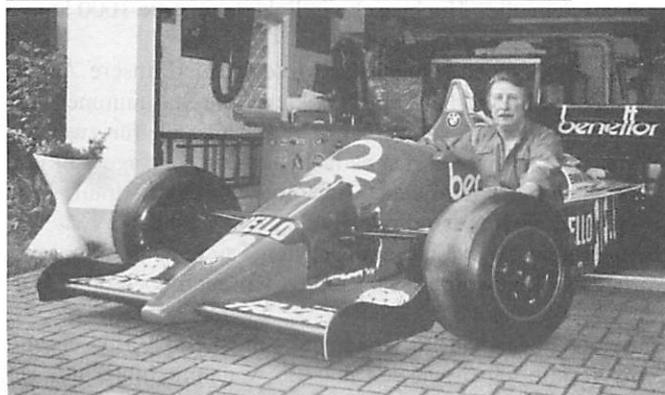
Hinter der aufgeschnittenen Verkleidung verbarg sich die Weltrekordmaschine von Ernst Henne (ACM).



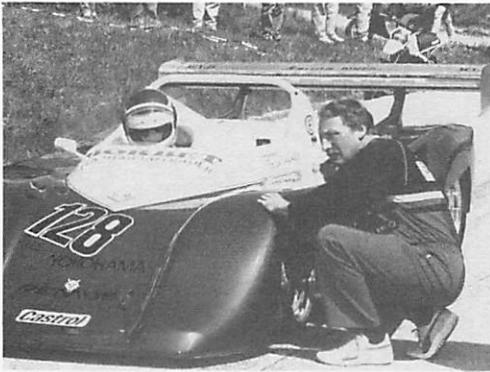
Zweimal Mille-Miglia – voll einsatzbereit, wie die meisten Fahrzeuge



Auch die Maschine vom
Helmut Dähne (ACM)
ist zu bewundern.



Fritz Mehringer vor
seiner Garage mit
dem Benetton-
BMW F1 von
Gerhard Berger
(BMW-Rennleiter)



Fritz M. neben dem Osella-BMW von Erich Öppinger (3. Platz Berg-EM Gruppe C bis 2000ccm)

Einen herzlichen Dank an dieser Stelle an Fritz Mehringer (ACM-Clubpokalsieger 2000 mit seinem selbst vorbereiteten Porsche – siehe Titelfeld) für die Vermittlung, an Raimund Kupferschmid für die hervorragende Führung und das Haus BMW, speziell den Leiter der Mobilien Tradition, Herrn Holger Lapp, für die Genehmigung, an so einer Führung teilnehmen zu dürfen.

Alles, was ich Ihnen hier dank Fritz Mehringer bieten konnte, stellt natürlich nur einen Schatten dessen dar, was wir in Original sehen konnten. Aber ich hoffe, Ihnen doch etwas Freude gemacht zu haben.

Ferdinand Bauer

1000 km Hockenheim

Der Stan und ich haben ja im letzten Jahr schon an den 1000 km von Hockenheim teilgenommen. Leider sind wir damals durch gerissene Zahnriemen an meiner 916er Ducati in aussichtsreicher Position kurz vor Schluss ausgefallen. So hatten wir noch eine Rechnung offen und wollten auf jeden Fall die wohl höchstwahrscheinlich letzte Chance nutzen, um noch mal auf dem alten Hochgeschwindigkeitskurs die 1000 km zu fahren.

Am Donnerstag Abend bereiteten wir noch schnell das Motorrad und unsere Ausrüstung vor. Der Stan machte sich am Motorrad zu schaffen, klebte die Startnummern an, baute Blinker und Kennzeichen ab und ich schweißte noch ein Gestell für zwei 55l Benzinfässer - unsere Tankanlage - zusammen. Da es laut Wettervorhersage kalt und regnerisch werden sollte, ließen wir die normalen Michelin Pilot Sport drauf. Eine goldrichtige Entscheidung wie sich noch rausstellen sollte..... Um 2 Uhr morgens war es so weit. Unser Bus war eingeräumt, so daß wir am nächsten Tag losfahren konnten. Da meine Freundin kurz vorher krank geworden war mußten wir auch noch ohne Helfer nach Hockenheim fahren.

Dort angekommen, das Fahrerlager war wie im letzten Jahr mit LKWs, Bussen und Wohnmobilen der 170 Teams gefüllt, haben wir erst mal die Abnahme hinter uns gebracht um danach einen Platz in einer Box zu ergattern. Da es trotz Sonnenschein sau-

kalt war hielt sich auch kein Teilnehmer freiwillig in den Boxen auf, so daß wir noch einen guten Platz bekommen haben. Dort stellten wir unsere Benzinfässer und unser Werkzeug ab, so daß der Platz durch uns besetzt war.

Am Samstag um 8:00 Uhr ging es dann mit der Dauerprüfung los in der man eine vorgegebene Rundenzahl innerhalb eines Zeitlimits zurücklegen soll. Für die fünf verschiedenen Klassen gab es folgende Vorgaben:

	Rd.	Distanz (km)	Zeit (Min)	Zeit/Runde	Schnitt (km/h)
Klasse 1, 4-T, über 3 Zyl., 750 cm ³ bis 1200 cm ³	138	937,434	395	2,52 Min	142,4
Klasse 2, 4-T, über 3 Zyl., 600 cm ³ bis 750 cm ³	138	937,434	395	2,52 Min	142,4
Klasse 3, 4-T, über 3 Zyl., 400 cm ³ bis 600 cm ³	118	801,574	360	3,03 Min	133,6
Klasse 4, 4-T, bis 3 Zyl., ohne Hubraumbeschränkung	118	801,574	360	3,03 Min	133,6
Klasse 5, 4-T, bis 400 cm ³ 2-Takt, bis 250cm ³	102	692,886	335	3,13 Min	124,1

Die Vorgaben für unsere Klasse 4 sollten mit der 916er SPS kein Problem sein - aber ankommen muss man erst mal wie wir im Vorjahr schmerzlich erfahren mußten.

Als ich um 8:20 Uhr aus der Boxengasse rausfuhr zeigte das Thermometer auf der Rundenanzeige gerade mal kuschelige 5 Grad an aber die Sonne schien wenigstens.

Stan sagte noch „ Es könnte auch schlimmer sein“

So wär ich auch lieber schon wieder nach 20min zum Fahrerwechsel reingekommen weil meine Finger auf den langen Waldgeraden langsam immer gefühlloser wurden (ein Himmelreich für Thermohandschuhe und Heizgriffe á la BMW).

Von freiem Fahren auf der Rennstrecke konnte zu diesem Zeitpunkt auch nicht gesprochen werden da es etliche Stürze gab und man eigentlich immer unter gelber Flagge fuhr.

Es war offensichtlich daß einige Teams mit Rennreifen unterwegs waren und diese durch die niedrigen Temperaturen ihre Betriebstemperatur nicht erreichen konnten. Durch die langen Waldgeraden kühlten die Reifen an den Flanken auch noch aus, so daß es in den Bremsschikanen und in der Sachskurve im Motodrom, der einzigen richtigen Linkskurve, zu einigen „formatfüllenden Ablügen“ kam. Unsere Devise war daher auch auf Ankommen zu fahren. Mit locker gefahrenen Rundenzeiten um die 2,35 Min lagen wir auch im Limit. Der Stan stand schon an unserer Tankanlage bereit als ich gegen 9:15 Uhr nach aufleuchten der Reserveanzeige zum ersten Stop rein kam. Und die bewährte sich gleich in mehrerer Hinsicht. Erstens war die Anlage in der Boxengasse vom weitem sichtbar und zweitens brauchten wir nicht zwischendurch zur Tankstelle im Fahrerlager, weil die 108 Liter in den Fässern für die gesamte Distanz reichen sollten. Noch dazu war das Motorrad nach ca. einer Minute wieder vollgetankt. Die Zeit reichte gerade aus um Info's von der Strecke weiterzugeben. Dem Stan sollte es allerdings nicht anders gehen wie mir, denn es war immer noch sehr kalt und es gab immer noch etliche Stürze, so das auch er fast keine Runde ohne gelbe Flagge fahren konnte. So kurz vor Zehn Uhr stürzte in der ersten Bremsschikane mal wieder ein Fah-

rer und sorgte gleich dafür dass das Rennen für ca. 20 Min. abgebrochen werden musste weil das Motorrad in Flammen aufging. Nachdem die schon stark geprüften Streckenposten die Überreste gelöscht und von der Strecke entfernt hatten ging es weiter. Zwischenzeitlich haben wir die Ducati wieder vollgetankt und ich bin weitergefahren. Langsam beruhigte sich das Feld und es gab nun fast keine Stürze mehr, zumal es auch mittlerweile so um die 9 Grad warm war.

War das die Ruhe vor dem Sturm....?

Es muss so kurz vor 11 Uhr gewesen sein, als in der Nordkurve, Ende Start-Zielgerade, ein Teilnehmer sein Motoröl quer über die Fahrbahn verteilte. So etwa acht Motorräder lagen im Kies oder standen an der Mauer und die Streckenposten (die taten einem schon fast leid) sorgten dafür daß kein weiterer Fahrer auf der Ölspur ausrutschte. So bildete sich auf der Start-Zielgeraden ein Stau weil die Streckenposten mit Bindemittel die Strecke reinigten und dabei nur eine schmale Gasse freiließen. Nach drei, vier Runden war auch das erledigt. Es gab zwar weiterhin nur zwei schmale Fahrspuren in der Nordkurve, aber für je ein Motorrad reichte das. Keine drei Runden später dann der nächste Einsatz für die Streckenposten. Genau an der Einfahrt zur Ostkurve platzte bei einer 600er Kawasaki der Motor. Der hat es irgendwie noch geschafft die Kawa nach rechts von der Strecke zu fahren, aber im Scheitelpunkt der schnellsten Kurve der Strecke war jetzt auch eine satte Ölspur.



Um 11:15 Uhr bin ich dann wieder zum Stop reingekommen.

Das Motorrad lief perfekt, ohne Probleme und es ist immer wieder faszinierend mit der 916er Ducati zu fahren. Da sich das Feld beruhigt hatte konnte man endlich mal das Motorrad durch die Kurven laufen lassen, die angeblich so schlechten Bremsen sorgten dafür daß das Hinterrad leicht wurde ohne Unruhe in das Fahrwerk zu bringen. Und wenn man auch mal über die Kerbs räubert, die Duc fährt, fast wie auf Schienen, den eingeschlagenen Kurs weiter. Auch nach sieben Jahren ist das Motorrad auf der Rennstrecke ein Riesenspaß.

Gegen 12 Uhr ist der Stan wieder reingekommen. Zwischenzeitlich hab ich das zweite Benzinfass auf's Gestell gehoben, so daß es keinen Engpass beim Tanken gab. Nach dem Stop ging es wieder raus auf die Strecke. Ohne Zwischenfälle konnte man jetzt fahren, die Rundenzeiten lagen bei 2,25 Min. 140 Km später, so um 12:40 bin ich wieder zum Stop reingekommen. Stan ging auf seinen letzten Turn in der Dauerprüfung. Auch wenn wir locker gefahren sind, so hatten wir bis dahin die meisten Runden in unserer Klasse zurückgelegt.

Eigentlich hätte ich jetzt Pause gehabt. Aber da wir keinen Helfer dabei hatten musste ich selbst zum Renndienst von Michelin und hab einen Satz Pilot Sport auf meinen Zweiten Satz Felgen montieren lassen. Für das nach der Dauerprüfung über 10 Runden gehende Sprintrennen wollte ich auf jeden Fall sicher sein, dass die Reifen halten.

Gegen 13:25 war der Stan wieder zum Stop in der Box. Das Motorrad lief ohne Probleme nur der Hinterreifen sah etwas mitgenommen aus. Stan tankte noch mal voll und ich wechselte das Hinterrad. Dank Einarmschwinge und Zentralmutter ein Sekundenakt. Der Stan war fertig mit Tanken und ich hatte bereits das Rad montiert, die Kette noch mal geschmiert und nach dem Öl geschaut. Ich bin dann noch mal für fünf Runden rausgefahren um den Hinterreifen für das Sprintrennen anzufahren und stellte die Duc anschließend im Parc fermé ab.

Das über zehn Runden laufende Sprintrennen ist das eigentliche Salz in der Suppe. Der B-Fahrer, in unserem Fall der Stan, mußte den ersten Turn fahren und zwischen der vierten und sechsten Runde zum Fahrerwechsel rein kommen.

Für uns war aber erst mal eine Stunde Pause weil die Klasse fünf ihr Sprintrennen fuhr. Dann waren wir aber schon wieder an der Reihe. Da wir eine sehr hohe Startnummer bekommen hatten, mussten wir vom 26. Startplatz ins Rennen gehen. Nach dem Start staute sich das Feld in der Nordkurve da durch die Ölspur nur eine Fahrspur wirklich frei war. Der Stan konnte in den ersten Runden aber einige Gegner überholen obwohl das Feld sich schon stark in die Länge gezogen hatte. Ich wartete derweil in der Boxengasse und war wie wohl die meisten aufgeregt. Ob beim Boxenstop alles gut geht? Steigt er zur richtigen Seite ab, so dass ich schnell weiter kann? Fährt er an mir vorbei? Fällt das Motorrad beim Wechsel um? Es gab schon Leute die hinter ihrem Motorrad hergelaufen sind...! Endlich kam der Stan in der fünften Runde in die Boxengasse. Der Wechsel klappte aber ganz gut und so konnte ich gleich weiter. Als ich dann auf der Waldgeraden zur ersten Bremsschikane fuhr war ich ganz allein. Kein Motorrad war vor mir zu sehen. Erst in der achten Runde hab ich noch mal zwei Motorräder überholt. Nach 10 Runden die Zielflagge! Wir hatten es geschafft. Ich stellte die Duc im den Parc fermé ab. Stan war schon da und sagte das wir den siebten Platz erreicht hätten. Bis der Technische Kommissar feststellte, daß der Aufkleber von der Abnahme nicht mehr auf der Verkleidung war und gleich behauptete wir hätten etwas manipuliert

Da waren wir uns dann nicht mehr sicher ob es bei dem Ergebnis bleibt.

Wir schauten uns danach erst mal die restlichen Rennen an, wo der Helmut Dähne mit seinem Teamkollegen in der Klasse 1 zum 18. mal den ersten Platz erreichte. Und das mit 57 Jahren!

Nach dem letzten Rennen holten wir die Duc aus dem Parc fermé ab und räumten den Bus ein. Um so überraschter waren wir dann als wir uns auf der Ergebnisliste auf dem fünften Platz wiederfanden. Der Sieger des Sprintrennens wurde disqualifiziert und der, der lange auf dem zweiten Platz fuhr, erreichte das Ziel nicht. So rutschten wir in der Wertung vor.

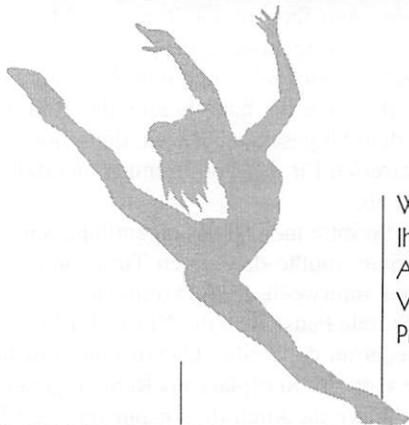
Ein wenig geschafft aber zufrieden gingen wir zur Siegerehrung, holten unsere Pokale ab und fuhren dann ins Hotel. Erst mal heiß duschen.

Wir hatten das Ziel erreicht, waren am Ende noch das schnellste Team auf Ducati und hatten, bis auf daß es Morgens bitterkalt war, noch gutes Wetter.

Als ich am nächsten Morgen aus dem Hotelzimmer schaute, schneite es....

Es hätte wirklich schlimmer kommen können.

WIR TANZEN IHNEN NICHTS VOR.



Wir realisieren
Ihre Wünsche,
Anregungen und
Vorgaben zum
Präsentationskonzept.

Druck / Plakate
Schilder / Plotts
Beschriftungen
X-Large-Projekte
Internetpräsentation
Homepage-Design
Unternehmensprofile
Messeobjekte
Anzeigengestaltung

HANS PETER HABERL
Belgradstraße 32
D-80796 München

Fax (0 89) 3 07 13 73
e-mail:
info@haberpartner.de
haberdruck@t-online.de
www.haberpartner.de



DRUCK
WERBUNG
GRAFIK-DESIGN

KOMMUNIKATION
(0 89) 30 60 00 52

Gutachtenbüro Wagenführer

Unfall?!

Hat 's gekracht? - Sonnenstr. 8

GAW

Wagenführer

Inh. Juliu s Wagenführer jun.
Karosserie u. Fahrzeugbauemeister

KFZ - Unfallgutachten und Bewertungen,
Beweissicherungen, uvm.

Spitzwegstr. 19 und Sonnenstr. 8
D - 82 110 Germering (Upf)

Tel.: +49 / 89 / 84 05 94 00

Fax: +49 / 89 / 84 05 95 00

Mobil: +49 / 172 / 8 22 40 00

www.Wagenfuehrer.de

Saisoneroöffnung am Salzburgring, 1. Mai 2001 – Bericht von Wolfgang Vogel

Der Salzburgring, die Angst, der Thomas Jäger:

Ziemlich nachdenklich verließ ich diesmal den Salzburgring. Noch mal Shell Optimax – wegen der 99 Oktan – in Salzburg getankt, dann über Freilassing zurück nach München. Geld fürs Pickerl schenke ich den Ösis nicht. Lieber vertanke ich es. Ungewohnt der Gegenverkehr auf der Landstraße. Da ist der Einbahnverkehr auf der Rennstrecke fast geruhsamer und sicherer.

Turn 1: Ca. 40 PKW fahren um 9.00 Uhr bei herrlichem Wetter auf die Strecke. Hinter mir taucht ein 320er CLK auf. Mit dem hatte ich doch im letzten Jahr schon ein Scharmützel. Fahren kann er jedenfalls, also Vollgas, spät bremsen, auch wenn der Fuß immer vom Gas- aufs Bremspedal will. Vor dem 200m-Schild am Ende der Start-Zielgeraden wird nicht gebremst. Porsches und M3 – M5 im Auge behalten und den CLK, also mit Kampflinie durch die Motorradschikane. Mehr Power als ich hat er offensichtlich nicht, so wird's ein Kampf auf der Bremse. Fahrerlagerkurve, er fällt etwas zurück, aber beim Anbremsen kommt er wieder näher. Im Geschlängel hat er keine Überholchance. Die Zuschauer wird's freuen. Zwei Markenkollegen hetzen sich. Die Reifen quietschen und wimmern. Betätigung der Stoppuhr wieder vergessen. So fahren wir Runde um Runde. Er will nicht aufgeben, also will ich es auch nicht. Dennoch bin ich froh, als nach 15 Runden der Turn beendet ist. Vorn bin ich immer noch. Später bei einem Kaffee im Fahrerlager erläutert mir Erich, so heißt der CLK-Fahrer, was er an Spurverbreiterung und sonstigen Verbesserungen an seinem Wagen vorgenommen hat. Meine Einladung, noch mal miteinander zu fahren, nimmt er nicht wahr. Auch unserem „Ferrari-Stefan“ fällt nichts ein, was wir zur Zuschauerbelustigung unternehmen könnten. Für ein echtes Match sind unsere Autos zu unterschiedlich.

In Turn 2 zieht er locker an mir vorbei. Auf die Dauer hilft nur Power – denke ich. 1,46 ist für Stefan keine schlechte Rundenzeit. Diesmal fahre ich ohne direkten Gegner dafür mit der Uhr. Die Stoppuhr betätige ich jeweils an der Ziellinie. Mit den Zeiten bin ich zufrieden, besser als beim Clubpokal sind sie. Auch wenn ich den Porsche ziehen lassen muß. Die Fahrerlagerkurve fahre ich immer noch nicht voll. Der Bremszucker ist nicht zu unterdrücken. Ein VW-Rennkäfer bahnt sich am Ende der Start-Zielgeraden seinen Weg. Wenn ich auf meiner Linie durch die Schikane bliebe, käme es zu einem Zusammenstoß, also nachgeben, Ideallinie verlassen, Nocksteinkurve – rote Flaggen und rotes Blinklicht. Vielleicht hat es der Käferfahrer doch übertrieben. Langsam ums Fahrerlager und auf die Start-Zielgerade. Da sehe ich den Abbruchgrund. Der rote Ferrari ist gegen die Fahrtrichtung an der Leitplanke „geparkt“ und hat ziemlich viel Dreck auf die Piste verteilt. Stefan ist unverletzt. Offensichtlich hat er seine Zeitenjagd zu Ernst genommen. Die Startnummer 21 hat ihm kein Glück gebracht, den Ölfleck hat er übersehen.

In der Mittagspause ist Pitwalk angesagt. Ich treffe Thomas Jäger, unseren Clubkameraden. Er ist bereit mit meinem Wagen zu fahren, um das Fahrverhalten zu testen. Jemand anderen außer meiner Frau und meinen besten Freund würde ich niemals ans Steuer lassen. Für Turn 3 verabreden wir uns in der Boxengasse.

Die Frage „Soll ich mitfahren?“ hätte ich besser nicht gestellt. Jetzt nimmt das Schicksal seinen Lauf. Thomas wirft den SLK durch die Schikane, Nocksteinkurve ESP ausgeschaltet, Fahrerlagerkurve – mein Bremspunkt fliegt unbeachtet vorbei, Thomas als DTM-Fahrer wird schon wissen was er macht. Wir laufen auf den Porsche auf, den ich vorhin nicht halten konnte. Am Ende der Fahrerlagerkurve bremst er ihn locker aus. Nun hat er unsere Auspuffrohre im Blickfeld. Offensichtlich steckt in meinem Auto doch mehr Potential als ich ihm bisher zugetraut habe – man muß es halt auch nutzen können.

Die Motorradschikane fliegt auf uns zu. 200m-Schild, keine Reaktion, 150m-Schild vorbei, ich reiße die Arme hoch, sehe uns schon im Kiesbett, da lenkt mich der Thomas mit den Worten ab: „Das Auto geht nicht schlecht, die Bremsen sind o.k.“, endlich betätigt er sie auch. Soll ich ihn bitten, mich nächste Runde aussteigen zu lassen? In der Nockstein macht er den M-Z3 fertig. Jetzt macht's langsam Spaß. Der Z3 hatte mich mit seiner brachialen Motorleistung schon ein paar Mal im Laufe des Tages überholt bzw. mich einfach stehen lassen. Nun sieht er, wo der Hammer hängt – zumindest, wenn Thomas Jäger am Steuer sitzt. In der Fahrerlagerkurve driften wir über alle vier Räder. Plötzlich reißt Thomas am Lenkrad, wodurch das Auto um einen Meter versetzt. Bevor ich mich vom Schreck erhole und mir die Frage stelle, ob dies ein spezieller DTM-Fahrstil ist oder ein Test, erklärt er mir, der Wagen liege vorn gut, hinten hätte er wohl etwas zu wenig Luft. Und führt mir die gleiche Prozedur noch mal vor. Das ganze bei ca. 180km/h. Dann Anbremsen Ausgang der Fahrerlagerkurve und durchs Geschlängel zurück auf Start-Ziel. Nein, ich werde nichts sagen. Mit Erleichterung sehe ich die Zielflagge, Ende des dritten Turns. Nun noch mal langsam zum Bremsenkühlen um den Ring.

Tolle Erfahrung mit unserem Thomas Jäger dem DTM-Crack gefahren zu sein.

Vor Turn 4 erhöhe ich den Luftdruck. Trotzdem gelingt mir die Fahrerlagerkurve nicht viel besser. Allerdings kommt der Ertl mit seinem BMW-Coupe nicht an mir vorbei. Erst auf der Start-Zielgeraden muß ich ihn ziehen lassen. Gelbes Warnlicht. Gott sei Dank nur noch 10 min. zu fahren. Dafür reicht das Benzin noch. Eigentlich müßten die Rundenzeiten mit leichtem Auto besser werden, tun sie aber nicht.

Es hat viel Spaß gemacht, aber ich muß mit der Erkenntnis klar kommen, daß ich nicht Autofahren kann. Mit dieser Einsicht fahre ich heim. Entmutigen lasse ich mich nicht. In drei Wochen sind vier Tage Most geplant, da probiere ich es wieder.

Zur Veranstaltung: Es waren, wie jeden 1. Mai, sehr viele Zuschauer da. Vor dieser Kulisse macht es Spaß zu fahren. Weder bei den zwei Gruppen von Motorrädern noch den Autos hat es schwere Unfälle gegeben. Alle waren sehr vernünftig. Zum Teil kennt man sich und nimmt die Sache nicht zu ernst. „Just for fun“ – dürfte die richtige Beschreibung sein.

Euer Wolfgang

Sammel-Anzeigen

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

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

Superleicht. Superstark. Super Tourer.



FJR1300

FJR1300 – der Power-Tourer einer neuen Generation. Perfekter Mix aus Komfort und Leichtigkeit. Mit vielen technischen Highlights und praktischen Details. Kannst du es? Nimm dir die Probezeit.

Probe fahren

Wenn du nicht fährst, ist selber klar. Also, komm vorbei und erleb deine Probefahrtstermin auf der FJR1300.

MOTO-VÖLKL

zwischen München
und Rosenheim



Tel. (0 80 63) 72 72
Fax (0 80 63) 72 70
www.moto-voelkl.de
Montags geschlossen

MOTO-VÖLKL GdBR
Münchener Straße 12
83620 Feldkirchen

Streiflicht:

Herzlichen Dank, dass ich das noch erleben durfte!

Das Echo Nr. 1 von 2001 schlug wie eine Zeitbombe ein und erfreute sich großer Anteilnahme. Phänomenal, was die Redaktion durch zahlreiche Hilferufe nicht schaffte, die aktive Anteilnahme, schaffte nun dieses Echo auf Anhieb. Der pure Wahnsinn, Leserreaktionen d.h., andere Meinungen, Hinweise auf Fehler und gute Tipps für die Zukunft, das gibt Hoffnung und Ansporn zugleich.

Leserreaktionen sind für den einsam tätigen Echo-Redakteur das Salz in der Suppe, die lebenswichtige Würze im tristen Redaktionsalltag. Sie reißen ihn aus seiner Lethargie und bringen für Stunden Leben in seine bescheidene Behausung. Endlich spürt er, seine Zeilen werden gelesen. Für den Unermüdlichen ist es von untergeordneter Bedeutung ob Anrufe, Faxe, Briefe oder mündliche Hinweise eingehen, wichtig ist letztendlich, dass sich etwas bewegt. Nur dafür lebt er und nur diese Tatsache alleine fesselt, bindet ihn schließlich an das ehrenvolle Amt.

Dünn gesät waren die letzten Jahre mit solchen Leckerbissen. Daher könnte sich fast die Frage aufdrängen, waren die Auslösefaktoren eine gezielt provokative Redaktionsmasche um Aufmerksamkeit zu erzielen? Lassen wir es offen. Nicht offen bleiben soll aber der Erfolg dieser Echoausgabe, auch wenn ich grundsätzlich meinem jungen Freund Thomas Ostermeier jeden nur möglichen Ruhm gönne. Nur, hier hat der Erfolg zwei Väter. Und, nachdem mein schlechter Ruf sowie so langsam verblasst, möchte ich auf diese willkommene Auffrischung nicht verzichten.

Danke für die zahlreichen, hilfreichen und gutgemeinten Ratschläge. Wir denken daran. Danke für die tröstenden Worte, dass in mancher SZ mehr Fehler versteckt sind als in diesem Echo. Wir arbeiten daran. Danke, dass ich an diesem negativen Erfolg teilhaben durfte.

Aufmerksame und kritische Leser sind immer willkommen. Genauso willkommen ist und wäre die aktive Mitarbeit in der Redaktion, um Inhalten neues Leben einzuhauchen, um vielseitiger publizieren zu können.

In diesem Sinne - H. P. 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 GRÜNWALD

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

SÜDGRIMA

**MARMOR-
FLIESEN-
GROSSHANDEL**

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

Nothelfer Handy

Sie wissen sicher, daß Ihr Handy bei Pannen und Notfällen sehr hilfreich sein kann. Sie wissen sicher auch, daß dieses Gerät nicht nur kostenfrei, sondern auch ohne SIM-Karte dazu in der Lage ist (wenn Sie einen SOS-Ruf absetzen wollen).

Was aber unter Umständen entscheidend sein kann ist die Netzstärke Ihres Anbieters ! Es kann nämlich durchaus passieren, daß dort, wo Sie Hilfe benötigen, Ihr Netz gar nicht oder nur sehr schlecht ausstrahlt und empfängt. Und dann schaut es schlecht aus mit einem Hilferuf.

Sollte Ihnen dies widerfahren, dann entfernen Sie die SIM-Karte aus dem Handy und schalten es ohne Karte wieder ein!

Was passiert dann? Das Handy sucht sich für den Notruf den stärksten Sender – und dies kann auch der sein, bei dem Sie keinen Vertrag haben!

Da ein Hilferuf über jedes verfügbare Netz kostenfrei abgesetzt werden kann, soll dieser kleine Tip vielleicht helfen, eine Panne zu beseitigen, vielleicht aber auch bei mehr. Und das würde mich besonders freuen.

Noch mehr würde mich natürlich freuen, wenn Sie sich meinen Tip zwar merken, aber nie anwenden müssen.

Ihr Ferdinand Bauer

Liebe Clubfreunde,

wir haben mehr aktive Motorsportler in unserem Verein, als mancher denkt – nur hört und sieht man sehr wenig von ihnen. Zu den bekannten und erfolgreichen ACMlern gehören auch heuer wieder Thomas Jäger, DTM, Dieter Steinlein und Manfred Anspann, die erfolgreich in der Euro-Serie mit dem Z3 unterwegs sind, Kurt Distler fährt wieder Langstreckenpokal, die Ilmbergers gewinnen wieder Oldtimerrennen (der Julius jr. sogar mit über einer halben Minute Vorsprung im letzten Rennen mit einem belächelten Motorrad, einer BMW-Boxer) und viele andere, von denen wir hoffentlich bald was lesen können.

In Erwartung auf viele Berichte – Euer Th.O.

Einen schönen Abend....

...kann man garantiert erleben, wenn man einer der gottseidank immer wiederkehrenden Einladungen unseres Clubfreundes Max Hollerith zu einem Dia-Vortrag folgt.

So stand im letzten Echo zu lesen, daß am 28. März unter dem Motto „Wein und Lavendel – Bilder der Provence“ ein Vortrag in Rolleivision von Max stattfinden würde. Für den, der bereits in den Genuß eines Max'schen Vortrages gekommen war Grund genug, den Terminplan auf diesen Abend auszurichten. Fußball-Länderspiel – unwichtig, Parkplatzproblem (zur Zeit leider sehr groß) – müßte zu lösen sein. Also nichts wie hin!

Außer mir und meiner Frau hatten sich ACM - Freunde in jahreshauptversammlungsverdächtiger Anzahl eingefunden.

Und wieder einmal hat es sich mehr als gelohnt!

Max ist ja bekannt dafür, viel Zeit zu opfern, um für seine Bilder die besten Lichtverhältnisse zu suchen bzw. abzuwarten. Dazu das unheimliche Auge für das Motiv – immer wieder beneide ich ihn um dieses Talent.

Daß es damit aber alleine nicht getan ist, sondern sehr viel Mühe und Arbeit dahintersteckt, den Vortrag zu planen, zu vertonen und schließlich mit den entsprechenden Kommentaren zu unterlegen – Respekt vor dieser Leistung! Es bedarf sicherlich vieler Stunden, die entsprechenden Reiseführer zu lesen und die Daten zuzuordnen, um uns nicht nur Wissen zu vermitteln, sondern zugleich keine Langeweile aufkommen zu lassen. Und dies gelingt ihm immer.

Etwas mehr als eineinhalb Stunden eine Fahrt (bestehend aus zwei Reisen zu unterschiedlichen Jahreszeiten!) durch die Provence (mit dem berühmten Canyon de Verdun, Arles, Grasse, Nimes, Avignon usw.) – einfach ein Genuß. Wenn man dann die Gegend kennt und bereits eine ähnliche Route befahren hat, dann hat einem der Max die fehlenden geschichtlichen, baulichen und historischen Daten nachgereicht, die man selbst versäumt hat, sich zu besorgen. Aus diesem Grund ganz herzlichen Dank für den schönen Abend, die viele Mühe und die zweifellos vorhandene Bereitschaft, solche Abende wieder anzubieten.

Ferdinand Bauer

Sandstrahlen

Was? Wie? Wir bieten!

Rohre und Profile bis 12,0 m
Auto- und Motor Teile,
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

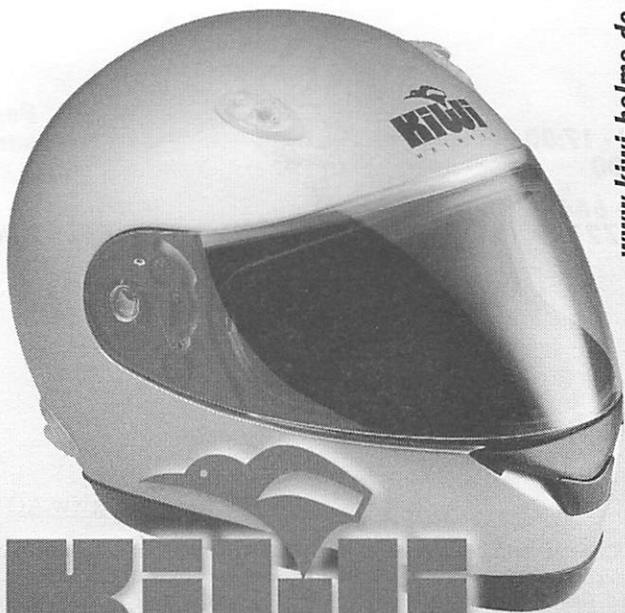


**Bernd Bräuer
Sandstrahlerei**
Georg-Knorr-Straße 25b
Gewerbegebiet
**85662 Hohenbrunn
b. München**

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

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