

ACM-ECHO

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

63. Jahrgang

Nr. 4

Juli / August / September 2001



des war:

Edelweißtrophäe

Clubpokal

Salzburgring

2. Oldtimer-Kirta

des kimmt:

Jahresschlußfeier
mit Sportlerehrung

Nikolausfeier

TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

Termine 2001:

Sa. 17. November	Nacht-Orientierungsfahrt AC-Bavaria (Infos: Berndt Botschen)
Sa. 24. November	ACM-Jahresschlußfeier (siehe rechts)
Fr. 7. Dezember	ACM-Nikolausfeier (siehe Seite 30)
So. 14. April 02	Quasimodo 2002 –schon jetzt freihalten

aktuelle Termininfos: www.ac-muenchen.de

Liste der runden Geburtstage:

- 6. Oktober Ludwig Müller, Hilblestr. 17,
80636 München, 65 Jahre
- 31. Oktober Franz Lang, Jachenhauser Weg 12,
93339 Riedenburg, 85 Jahre
- 6. November Jürgen Bodenschatz, Mörschgasse 11,
67346 Speyer, 50 Jahre
- 25. November Karl Jbscher, Solalindenstr, 62a,
81827 München, 85 Jahre
- 29. November Alfred Hechtl, Ohlmüllerstr. 2,
81541 München, 60 Jahre
- 8. Dezember Fritz Mehringer, Tsingtauer Str. 87,
81827 München, 60 Jahre
- 27. Dezember Alfred Krohe, Friedenstr. 8,
82166 Gräfelfing, 90 Jahre

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

Liebe Clubfreunde,

ich bitte hiermit alle unsere aktiven Motorsportler ihre Ergebnisse unserm Sportleiter Tschuli Wagenführer zukommen zu lassen. Ohne Ergebnisse ist keine Siegerehrung bei der Jahresschlußfeier möglich. Laßt Euch nicht betteln, sondern setzt Euch mit Ihm in Verbindung oder bringt Eure Erfolge an einem Clubabend mit – jedes Ergebnis zählt. Auch ein paar Zeilen für's ECHO schaden nicht.

Euer Th.O.

www.AC-Muenchen.de

E I N L A D U N G

zur Jahresschlußfeier des ACM

am Samstag, 24. November 2001 im

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

18.00 Uhr Eröffnung des Saales

19.00 Uhr Gemeinsames Essen

**Ehrung der ACM-Sportfahrer und der
Teilnehmer des Club-Pokal Salzburgring**

Musik, Tanz und Unterhaltung

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

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

Wir freuen uns, alle Clubmitglieder samt Gästen zur Feier begrüßen zu können, die - wie jedes Jahr - die Saison des ACM abschließen und krönen soll.

Johann N. Koch
Präsident des ACM

SEI SCHLAU UND SCHAU

Alte Haus playmobil

Wiking

LEGO

LEGO

digikid



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

Irene Gessler-Fuchs

LEGO

siku

Carrosserie

LEGO

märklin
Ravensburger

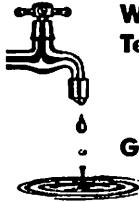
Revelle

quadrato

LEGO

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)

6 13 16 58

EADS - European Aeronautics Defence and Space Flugschau in Manching bei Ingolstadt

Rund 50 bis 60.000 besuchten am Freitag, 7.9.2001, den Mitarbeiter-Familientag am Standort Manching von EDAS Militärflugzeuge. Von unserem Clubkameraden Ralf Janorschke erhielten wir den Hinweis mit Einladung. 15 ACMLer trafen sich auf dem Gelände, darunter mit Pilotschein Max Hollerith, Hans Bartl und Helmut Dähne – also drei Sachverständige. Max Hollerith wurde von vielen seiner früheren Kollegen begrüßt.

Den Gästen wurde ein attraktives Flugprogramm sowie die Möglichkeit geboten, sich in den Hallen und Hangars über die Betreuung von Kampf-, Missions- und Transportflugzeugen zu informieren. Die „Stars“ am Himmel waren der einsitzige in Deutschland erprobte Eurofighter-Prototyp DA1 und der in Spanien getestete zweisitzige Prototyp DA6. Die Flugschau ließ mehrere Jahrzehnte Militärflugzeugbau am Himmel Revue passieren: Beginnend mit den „fliegenden Oldtimern“ – darunter Me 108, Me 109, HA 200, T-6 Havard und Fouga Magister – über Tornado, F-4 Phantom, C-160 Transall, A-10 Thunderbolt, F-104 Starfighter und dem Hubschrauber BO 105 waren Maschinen zu bewundern, die unter Beteiligung von MBB, DASA und heute EDAS gefertigt wurden. Am Boden informierten sich die Besucher über die von EDAS Militärflugzeuge ausgeführten Betreuungs- und Upgrade-Programme an beispielsweise Tornado, MiG-29, C-160 Transall, NATO AWACS und Breguet Atlantic.

Anlass für diese Veranstaltung war das 40-jährige Bestehen des Werks Manching. Eingeladen waren M-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie deren Angehörige und Freunde. Unter den Gästen waren auch Kollegen von EDAS CASA in Spanien, Angehörige und nationale Kunden sowie der Luftstreitkräfte der NATO-Partner, Mitarbeiter der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH, der PANAIA GmbH, der NETMA sowie der Wehrtechnischen Dienststelle (WDT) 61, die das Festprogramm hervorragend unterstützte.

Wir alle waren begeistert von der vielen Technik, den alten und neuen Flugzeugen, den riesigen Wartungshallen und den Flugvorführungen. Wir hatten einen schönen Tag. Unserem Clubkameraden Ralf Janorschke herzlichen Dank für die Einladung.



J.N. Koch

13. ADAC-Edelweiß-Trophäe 27. bis 29. September 2001

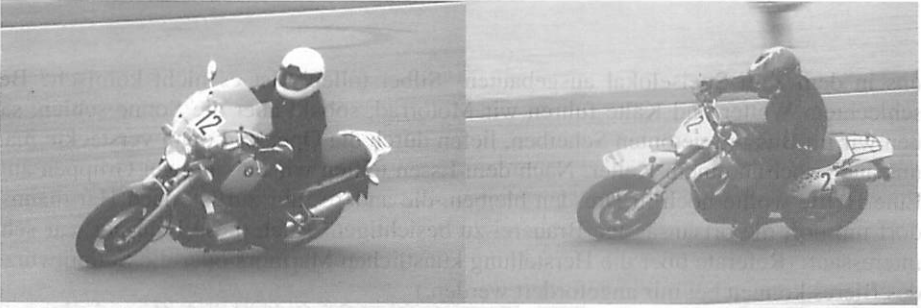
Da es am Donnerstag Vormittag schon früh um acht Uhr am Sachsenring losgehen sollte reiste der Großteil aller Teilnehmer bereits am Mittwoch den 26.09. im Laufe des Nachmittags im Hotel "Country-Inn", Hartmannsdorf, an. Da das Wetter sich sehr herbstlich gab, musste man jederzeit mit einer Ladung Wasser von oben rechnen. Wir persönlich hatten Glück, lediglich einmal war die Straße noch nass, von oben her wurden wir aber verschont.

Am Abend saß man gemütlich zusammen und traf sich am Donnerstag morgen beim Frühstück dann wieder. In der Nacht hatten die Leute vom Team der Zeitabnahme bereits die Transponder an den 65 teilnehmenden Motorrädern montiert. So wenige waren es noch nie! Wie immer mussten die "Offiziellen" der einen oder anderen Schlafmütze nachlaufen um die restlichen Zeitnahmegeräte noch anzubringen. Pünktlich begann die Einführungsrunde für die Rennstreckenneulinge, angeführt von Karl Schhardt, um 8.30 Uhr.



Um 9.00 dann das erste freie Training mit Zeitnahme. Der Sachsenring war nass. Es nieselte den ganzen Tag so vor sich hin, teilweise regnete es auch sehr stark. Prompt kam es bereits in der zweiten Runde der ersten Gruppe zu einem Sturz im Omega. Glücklicherweise verletzte sich Alexandra Günter nicht dabei. Der Kawasakihändler war schnell gefunden und die Maschine zum Pflichttraining wieder fahrbereit. Leider kamen weiterhin mehrere Teilnehmer zu Sturz, die Schäden hielten sich zum Glück in Grenzen. Verletzt hatte sich niemand.

Nach der Mittagspause (wie üblich, regnete es da natürlich nicht), ging es mit den ersten Wertungsläufen genau nach Zeitplan weiter. Anschließend war noch eine halbe Stunde für touristisches Fahren zur Verfügung. So kam auch ich in den Genuss, die anspruchsvolle Strecke kennenzulernen. Im Verlauf des Nachmittags war es etwas abgetrocknet. Die sich während der Wertungsläufe ändernden Streckenverhältnisse sorgten für gleichmäßige Ungleichmäßigkeiten, die einen großen Teil der Gesprächsthemen beim gemeinsamen, vorzüglichen Abendessen im Hotel ausmachten. Für manche dauerte der Abend sehr lange.



Freitag Früh wieder Frühstücksstress und auf zur Rennstrecke. Neues Training, neue Chancen für jeden. Das Wetter war besser als am Vortag. Die zu Anfang nasse Strecke trocknete nach und nach ab. Pünktlich wurden die Wertungsläufe absolviert.

Herr Schuhardt irritierte Klaus Vogels frisch (erst am Montag dieser Woche) angetraute Frau Gaby bei seiner Inspektionsfahrt mit eingeschalteter Warnblinkanlage während des Wertungslaufes der zweiten Gruppe. Sie folgte ihm von der Rennstrecke und musste sich nach seiner Erklärung wieder eingliedern. Hat Gaby sich unverschuldete Punkte eingefangen? Konnte man das gerecht korrigieren? Wäre sie nicht besser mit der nächsten Gruppe erneut gestartet? Vielleicht könnte man im nächsten Jahr solche Fälle vermeiden, indem man ganz zu Anfang, bei der Fahrerinstruktion darauf hinweist, daß die Rennstrecke nur auf Flaggensignale hin zu verlassen ist.



Unserem Teilnehmer aus dem Raum Lindau riss beim anschließenden touristischen Fahren die Kette und zerschlug ihm das Motorgehäuse. Er blieb Gott sei Dank unverletzt. Leider war die Maschine vorerst nicht wieder zu reparieren und wurde in Thomas Ostermeiers Servicefahrzeug für den weiteren Transport verstaut.

Am Abend trafen sich alle im Hotel wieder. Die, wie jeden Abend, gut besuchte Happy Hour sorgte für Gedränge an der Hotelbar, denn auch Köstritzer Schwarzbier verleiht Flügel. Wieder gab es ein ausgezeichnetes Abendessen mit ähnlichen Gesprächsthemen wie am Vorabend.



Herr Schuhardt sorgte dafür, dass es spannend blieb. Lediglich die Mannschaftsergebnisse des zweiten Tages wurden ausgehängt. Niemand konnte sich ausrechnen wie er oder die Konkurrenz in der Wertung stand.

Am Samstag traf man sich etwas später und nicht so hektisch zum Frühstück. Um 8.00 Uhr fuhren wir auf zwei Busse verteilt nach Dresden und hatten um 9.30 in der Sempoper eine Führung, anschließend eine Stadtrundfahrt. Zum Mittagessen trafen wir

uns in dem zum Speiselokal ausgebauten "Silberstollen". Ist es nicht komisch? Bei schlechtem Wetter und Kälte fuhren wir Motorrad, sobald aber die Sonne schien, saßen wir im Bus mit getönten Scheiben, liefen durch die Oper und dann versteckte man uns auch noch in einem Keller. Nach dem Essen teilten wir uns in zwei Gruppen auf. Eine Hälfte wollte noch in Dresden bleiben, die andere fuhr zurück nach Hartmannsdorf um dort die ortsansässige Brauerei zu besichtigen. Auch diese Führung war sehr interessant. (Referate über die Herstellung künstlichen Marmors oder die Stammwürze des Bieres können bei mir angefordert werden.)



Die in Dresden gebliebene Gruppe fuhr wohl pünktlich zur vereinbarten Zeit zurück zum Hotel. Aber wie das Leben so spielt – einer schläft immer, dieses Mal derjenige, der wie unten aufgeführt die absolut schnellste Rundenzeit fuhr. Im Hotel klingelte das Telefon. Christian Thoms und seine Freundin standen vor der Semperoper – aber der Bus war weg. Das Hotel telefonierte mit Herrn Schuhardt, dieser wollte mit Herrn Thoms telefonieren, aber bei dem war dann wohl der Akku des Handys leer. Letztendlich kamen die beiden mit dem Zug bis nach Chemnitz und wurden dann von einem der Herren vom ADAC abgeholt. Als wir das vorzügliche Menü vor der Siegerehrung beendet hatten, trafen sie im Hotel ein.

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

Die Siegerehrung, war wie immer, eine spannende Angelegenheit. Für den größten Punktesammler (kein ACMler) gab es einen Schlafsack. Nun ging es Schlag auf Schlag. Für den ACM hagelte es nur so die Trophäen. In der Gruppe bis 100 PS waren es ein, in der Gruppe über 100 PS nochmals ein weiterer Pokal. Also gleich 2 Pokale in den Gruppenwertungen. In der Gesamtwertung kamen dann nochmals insgesamt 3 Töpfe dazu. Dann kam es zu den Mannschaftswertungen. Der ACM hatte von den 10 genannten Mannschaften allein 5 gestellt. Der 1. und der 3. Platz gingen an den ACM. Danach bedankte sich Herr Schuhardt bei Hotelmanager und seinen Angestellten für die gute Betreuung unsererseits. Auch unser Präsident, Herr Johann Koch sprach lobende Worte für Veranstalter und Domizil. Spät wurde der fröhliche Abend beendet. Am Sonntag, nach dem Frühstück, die allgemeine Abreise. Wieder schlechtes Wetter. Kaum waren wir auf der Straße, fing es auch schon wieder an zu regnen. Ist es da überflüssig von Ironie des Schicksals zu sprechen?

Herzlichen Dank an Herrn Schuhardt, der in diesem Jahr mehr oder weniger alleine die gesamte Veranstaltung organisieren musste. Ebenso gilt unser Dank Thomas Ostermeier und Heini Gafus, die uns mit Kaffee und verschiedenem Gebäck und Getränken bei Laune hielten. Außerdem übernahmen sie den Transport von Gepäckstücken und den riesigen Pokalen, die auf den Motorrädern nicht mehr untergebracht werden konnten. Selbstverständlich auch dem Hotel und seinem sehr netten Team unseren besten Dank.

Ich hoffe, dass alle Teilnehmer wieder gut zu Hause angekommen sind, wenn auch vermutlich nach der komplett verregneten Fahrt.



Übrigens wurden saubere Rundenzeiten gefahren. So zum Beispiel bei den Wertungsläufen am Freitag:

Christian Thoms 1.47.86, Markus Reicher 1.48.08, Stanislaw Panow 1.51.78

Dieter Loibl 1.51.87 und um einen unserer flotten Senioren nicht zu vergessen:

Ferdinand Littich 1.58.89

Wenn man da an die verschiedenen Dickschiffe denkt, die mit sage und schreibe 3.09.68 um den Sachsenring gefahren sind, liegen Welten dazwischen.

Eure Astrid Röttinger

Ergebnisse der 13. ADAC-Edelweißstrophäe in Auszügen:



aus der Mannschaftswertung:

(Punkte 1. Tag + 2. Tag = gesamt - * = Streichergebnis)

1. Platz: ACM I	(870 Punkte)
Robert Feicht	(130+142=272)
Gunther Gerlach	(101+223=324)
Ferdiand Littich	(178+ 96=274)
Dieter Loibl	(701+ 89=790)*

3. Platz ACM III	(958 Punkte)
Manfred Kiermaier	(252+150=402)*
Johannes Röttinger	(126+105=231)
Klaus Vogel	(303+ 73=376)
Franz Wagner	(169+182=351)

aus der Gesamtwertung:

4. Röttinger, Johannes
6. Staab, Richard
10. Feicht, Robert
11. Littich, Ferdinand
15. Gerlach, Gunther
16. Gerlach, Alexander
20. Wagner, Franz
23. Vogel, Klaus
24. Egger, Gabriele
25. Kiermaier, Manfred
28. Biedermann, Josefine

30. Thoms, Christian
31. Warmbrunn, Karl-Josef
35. Panow, Stanislaw
36. Reicher, Markus
45. Glück, Harald
50. Loibl, Dieter
52. Past, Johann
55. Koch, Johann
61. Feicht, Ulrike
62. Günther, Alexandra

(Mehr Fotos im Internet: www.AC-Muenchen.de)

Umstellung des Clubbeitrages von DM auf EURO ab 1.1.2002

In der 96. ACM-Hauptversammlung wurde auf Vorschlag, der mit Stimmenmehrheit angenommen wurde, der Jahresbeitrag ab 1.1.2002 auf 45 EURO, der für Jugendliche auf 20 EURO und die Aufnahmegebühr auf 5 EURO festgelegt.

Der Beitrag wird wie bisher in DM Ende Januar in EURO im Einzugsverfahren abgebucht.

Wer noch nicht am Einzugsverfahren teilnimmt, den bitten wir zur Vereinfachung, uns eine Einzugsermächtigung zu erteilen.

Ebenfalls bitten wir bei Umzug uns die neue Adresse und Telefonnummer zu benennen.

J.N. Koch

Dunkle Rauchsäule über dem Salzburgring Publikumsfahren am Salzburgring am 3.08.2001

Den Schock von der Fahrt mit Thomas Jäger habe ich mittlerweile einigermaßen verdaut. Dazu hatten drei schöne Tage in Most mit Heine Racing, ein paar Runden auf dem Salzburgring, angeführt von einer tollen Garo-Race Corvette und drei (über) vorsichtige Runden, mangels Streckenkenntnis, auf der Nürburgring Nordschleife beige-tragen. Ich hatte also alle Höhen und Tiefen eines Hobbyfahrers durchlebt, kam aber trotzdem, seit dem 1. Mai endlich einmal wieder, optimistisch und motiviert zum Salzburgring – zum Publikumsfahren. Die Familie traf sich ein weiteres mal. Fast alle waren sie da. Der Lefti, der Markus Frey mit seinem Turbo, der Franzl aus Pfarrkirchen mit dem 360-er Modena, der Peter Schneider mit Sohn Ilias und ihren Fiat Coupès, der BMW-Stefan, der Reinhard Mann vom Ferrariclub Austria und der Porsche Roit-mayer, um nur einige zu nennen. Aber leider hatten auch ein paar die 107%-Hürde nicht erreicht .Es fehlten: Der Ferrari-Stefan, dessen Auto wohl noch in Reparatur war, sowie Reinhard und Hannelore mit ihrem Lamborghini. Trotzdem war wieder ein buntes Autofeld angetreten und natürlich auch viele Zweiradfahrer.

Turn 1: Start bei regennasser Piste. Für kontrollierte Drifts zum Lernen nicht schlecht. Rundenzeiten indiskutabel. Langsam trocknet die Piste. 2 Minicooper und den Linzer Alfahörer kann ich locker überholen. Der Roitmayer pfeilt in der Nocksteinkehre an mir vorbei. Seinen Porsche bewegt er wie ein Gokart.

Turn2: Die Strecke ist abgetrocknet. In der Fahrerlagerkurve driftet ein weißer BMW an mir vorbei – letzte Rille denke ich -, den Kurvenausgang schafft er nur knapp. Im Geschlängel entschwindet er. Als ich auf der Start- Zielgerade einbiege, steht der BMW quer zur Fahrbahn beim Starterhaus. Aus Motorraum und Kühler schlagen Flammen. Im vorbeifahren sehe ich, wie sich die Flammen unter dem Auto ausbreiten und der Fahrer fluchtartig den Wagen verlässt. Bevor das Rotlicht angeht, fahre ich noch eine Runde. Von hinten kann keiner mehr kommen. Somit kann ich ungestört meine Runde ziehen. Nachdem ich um die Nocksteinkehre gefahren bin, sehe ich von Weitem über dem Unfallort eine dunkle Rauchwolke stehen. Der BMW ist bereits gelöscht, als ich in die Boxengasse einbiege. Die Unfallstelle, übrigens am gleichen Ort an dem der Ferrari-Stefan in den Leitplanken „geparkt“ hat, scheint nicht ganz ungefährlich zu sein. An den Boxen warten wir, ob wir noch mal am Vormittag zum Fahren kommen. Die BMW-Bergung hat doch etwas länger gedauert. So lässt der Lefti die Motorradfahrer länger auf die Strecke, wir Autos können vormittags nicht mehr fahren. Mittlerweile verabrede ich mich mit Markus, dass wir nachmittags in Turn 3 zusammen fahren. Sein alter Turbo passt leistungsmäßig zu meinem Wagen. Bei dem verunfallten BMW handelt es sich um einen E 36 STW- Wagen, der gut 350 PS hatte. Kurt Distler war bei der Prüfstandsmessung in Rosenheim zufällig dabei. Nachdem der BMW ins Schleudern gekommen und anschließend frontal in die Leitplanken eingeschlagen war, rissen beim Aufprall der komplette Ansaugtrakt und eine fingerdicke Benzinleitung ab. Auch der Ölbehälter der Trockensumpfschmierung wurde beschädigt, sodass das Benzin-Ölgemisch ein hervorragendes Feuer ergab. Der Eigentümer will den Wagen wieder aufbauen, die 2000 Arbeitsstunden, die er investiert hat sind jedoch verloren.

Turn3: Nach der Mittagspause warte ich an der Boxenausfahrt auf Markus mit seinem Porsche. Noch bevor ich meinen Helmgurt schließen kann, zieht Markus an mir vorbei auf die Strecke. Ich also gleich hinterher. Schikane anbremsen, Nocksteinkehre, Fahrerlagerkurve, etc. Es gelingt ihm nicht von mir wegzufahren. Nach ca. 5 Runden macht er mir fair Platz auf der Start-Zielgeraden. Jetzt hängt er bei mir im Heck. Plötzlich schiebt sich ausgangs Nocksteinkehre ein anderer Porsche an Markus vorbei. Damit ihm dies nicht bei mir gelingt, mache ich mich richtig breit. In der Fahrerlagerkurve ist er nicht schneller, also halte ich ihn hinter mir, indem ich Kampflinie fahre. So fighten wir bis zum Ende des Turns. Im Fahrerlager betrachtet ein Mann meinen Wagen. Befragt, was er wolle, antwortet dieser, er wolle nur sehen, ob es wirklich stimme, dass mein Wagen serienmäßig sei. Er kann es kaum glauben, dass er mit seinem Porsche nicht an mir vorbeigekommen ist. Es stellt sich heraus, es ist der Weil von der Reifenzentrale Forstenried. Ich sage ihm, dass er hoffentlich nicht böse sei, dass ich ihn nicht vorbeigelassen hätte. Er: „Kein Problem, das ist schon O.K.“

Turn 4: Im Fahrerlager, bzw. beim Kaffee habe ich mich mit Peter und Ilias Schneider zur gemeinsamen Fahrt verabredet. Handschuhe an, Sturzhelm auf, schon kann es los gehen. Peter fährt mit seinem Fiat Coupe voraus. Ich folge, hinter mir Ilias mit seinem Coupe. Peter, den routinierten Rennfahrer mit Schalensitz sowie Porschebremsen bestückt, kann ich nicht halten. Der Fiat geht unerwartet gut. Bald verliere ich ihn aus den Augen, dafür habe ich tolle Fights mit Ilias. Ausgangs der Nocksteinkehre will er immer rechts an mir vorbei. Bis zur Beifahrertür kann er sich immer vorarbeiten. Dann kommt die Fahrerlagerkurve, hier bin ich Dank Thomas Jäger stark. Also fällt er zurück. Am Ende der Start- Zielgeraden will er gerne vorbei, wäre da nicht die Motorradschikane. Beim Anbremsen hat er keinen Vorteil, dennoch merke ich seinen jugendlichen Drang, mich Alten überholen zu wollen. Als Vater kenne ich mich mit ehrgeizigen rennambitionierten Kindern aus. Also werde ich Ihn beim nächsten Mal vorbeilassen. In der nächsten Runde fliegen wir nebeneinander auf die Motorradschikane zu. Zu leicht will ich ihm es auch nicht machen, also gewohnt spät bremsen. Er zieht an mir vorbei, lenkt in die Schikane ein und, so scheint es mir, zögert / überlegt einen Augenblick, um sich dann doch für den Weg durchs Kiesbett zu entscheiden. Er kommt auch gut wieder heraus. In der Nocksteinkehre liege ich hinter ihm. An der Bergauf zum Fahrerlager gewinnt er etwas Raum. Sein Fiat hat irgendwie zusätzliche PS mobilisiert. Um dranbleiben zu können bräuchte ich etwas mehr PS. Die Klimaanlage habe ich schon lange ausgeschaltet. Ein Kompressor wäre jetzt schön. In der Fahrerlagerkurve habe ich ihn wieder. Beim Anbremsen des Kurvenausgangs treibt es ihn weit nach links außen, so kann ich innen vorbeiziehen. Anschließend hängt er wieder hinter mir. Zu schnell ist der Turn zu Ende. Beim Kaffee im Fahrerlager erzählt mir Ilias Schneider, dass er seinen 5. Gang nicht hineinbekommen hätte. Dies sei ihm erst gelungen, als er vor mir fuhr. Also kein wundersamer PS-Zuwachs, sondern eine andere Erklärung für sein Davonziehen. Auch ist sein Wagen mit 250 Km/h, meiner dagegen nur mit 242 Km/h angegeben. Schade, dass der Tag schon zu Ende geht. So fahre ich diesmal sehr zufrieden nach Hause. Es hat wieder viel Spaß gemacht.

Euer Wolfgang

ACM-Clubpokal auf dem Salzburgring 2001 – 6./7. Oktober

3 Tage Spaß bis zum Umfallen

3 Tage? Klar, 3 Tage! Samstag und Sonntag fand unser jährlicher Lauf zum Clubpokal statt und am Freitag davor lud die IGM Salzburgring zum freien Fahren ein – also 3 Tage bei schönstem Wetter – so viel vorweg.

Aber von vorn: Bei der ADAC-Edelweißtrophäe kamen der Wagner Franz und ich auf die Idee, gemeinsam den Ring zu bezwingen. Der Franz mit seiner Kawasaki und ich mit meinem Cinquecento – zwecks perfektem Auftritts luden wir das Motorrad im ACM-Servicemobil von meinem Vater ein und hängten meinen Fiat hinten dran. So kamen wir um halb neun am Ring an – hab ich das Wetter schon erwähnt? – Wunder schön, sogar der Ring war trocken! Beim Kauf der Mitgliedskarten hab ich mich dann mal ein bißchen umgesehen, was so alles da war: Einige heiße Porsche (u.a. Michael Kiessling), diverse neue und alte M3, Peter Schneider mit seinem Fiat Coupé Turbo, Wolfgang Vogel mit Mercedes SLK um nur ein paar zu nennen. Bei den Mopeds war unser Franz mit Abstand der langsamste – lauter verkappte Rennmaschinen, darunter auch ein Selbstbau-Gespann, das Rundenzeiten unter 1:35 fuhr!

Aber jetzt ging's los, zuerst die Autos. Eine vorsichtige Runde, da ich heuer noch nicht gefahren bin, aber die Strecke wurde nicht umgebaut und war trocken! Aber mit freiem Fahren war nicht viel, Platz machen war angesagt! Es waren schon brutal schnelle Fahrzeuge unterwegs, so daß ich kaum eine Runde hatte, in der ich nicht freiwillig Platz machte – man ist ja fair. Zum 2. Turn montierte ich dann meine Slicks, jetzt konnte es losgehen. Trotz extremen Warmfahrens, brauchte der rechte Vorderreifen drei Runden bis er klebte, dann gab es aber keinen mehr, der mich in den Kurven halten konnte, auch die slickbereiften E30-M3 nicht. Machte richtig Spaß!

Unserm Franz hat es auch viel Spaß gemacht (ständig den doppelt so schnellen Gegnern Platz zu machen). Bei den Motorrädern gab es keine nennenswerten Stürze. Störungen gab es dann eher bei uns, zwei M3 mit Motorschäden, davon ein E46, und sonst waren auch nur BMW im Kies – es wurde schon laut nach einem BMW-Startverbot verlangt. Mein Ziel, die 2:10 zu knacken erreichte ich mit Slicks problemlos, Zeiten um die 2:08 waren ständig auf der Uhr (oft auch 4:16 – ich mußte ja Start/Ziel dran denken, zu drücken, und ohne Anleitung in der Sonnenblende (Gruß an Fritz!) hab ich's regelmäßig vergessen. Erst spät hatte ich gemerkt, daß sich auf der Tribüne bei der alten und an den Leitplanken der neuen Schikane Fanggruppen gebildet haben, die jedes Drängeln von mir vom Anbremsen bis zum Kurvenausgang genossen haben. So wurden meine Zeiten zwar etwas langsamer, dafür der Fahrstil spektakulärer. Es gab aber leider nur ein paar Mitsreiter, mit denen ich ein Kämpfchen in den Schikanen wagen konnte, die meisten waren mit ihren Fahrzeugen so gefordert, daß ich kein Risiko eingehen wollte. Zwischendrin konnte ich dann noch einige überzeugen, bei uns Samstag und Sonntag mitzufahren.

So um vier trafen dann Fritz Mehringer und Louis Schneider ein, die einen Zwischenstopp auf dem Weg zu unserem Clubpokal-Hotel am Fuschlsee nutzten, um sich auf die nächsten zwei Tage einzustimmen. Kurz nach fünf, Transporter und Hänger ließ ich stehen, machten wir uns dann auf den Weg ins Hotel.

Dort waren alle schon aktiv – die Papierabnahme erledigten wieder Regina Fink und Renate Koch. So checkten wir ein und holten unsere Unterlagen ab – es konnte also losgehen mit dem

ACM-Clubpokal 2001.

Los gings dann auch, mit dem gemeinsamen Abendessen und gemütlichem Beisammensein, das nicht so lange dauerte, wie gewohnt. Am Samstagmorgen mußten wir schon um 7.45 Uhr an der Strecke sein. Unter den Startern ist mir natürlich einer besonders aufgefallen: Walter Kalthoff mit einem Fiat Seicento, der Nachfolger meiner Rennsemmel, der gleiche Motor, 120kg schwerer, aber moderneres Fahrwerk. In der Früh, beim Streckentrocknenfahren bot ich mich ihm als Instruktor an und erklärte ihm vom Beifahrersitz aus den Salzburgring. Er kapierte schnell, so daß ich dann auf mein Auto umstieg und ihm hinterherfuhr. Er fuhr auf Anhieb eine saubere Linie, leider machte sich das Mehrgewicht seines Fahrzeug an allen Stellen rund um den Ring bemerkbar, so daß ich ihn jederzeit überholen konnte – Schade, ich hoffte auf einen Gegner. Nachmittags standen noch zwei Turns auf dem Programm, wo sich unsere Instruktoeren Manfred Anspann und Dieter Steinlein sowohl durch Vorausfahren, als auch durch Mitfahren anboten und jedem die Grundlage für sicheres und schnelles Fahren auf dem Salzburgring beibrachten. Teilweise hielten sich die langsameren Fahrzeuge auch an mich, leider überholten sie mich dann auch, als sie sich sicher waren. Auch Manfred Fink mit seinem 530d ließ ich vorbei, als er auf der Gegengerade zum Überholen ansetzte. 530d – so dachte ich – den werde ich so bald nicht wiedersehen. Bis zur Fahrerlagerkurve hat er mir dann auch 700m abgenommen. Zu meiner Überraschung hatte ich ihn aber in der alten Schikane wieder eingeholt. Beim Herausbeschleunigen auf Start/Ziel gewann er dann gleich wieder einige hundert Meter. Aber wo bremsst er denn die neue Schikane an – weit vor 200m! Meine Chance – mein Bremspunkt liegt bei der Gitterbox (ca. 75m) – und schon war ich wieder an seiner Stoßstange. Nockstein – das gleiche Spiel. Und das Runde um Runde – manche lästerten schon, daß da ein Bungee-Seil zwischen unseren Autos sein müßte. Machte richtig Laune.

Durch die Gruppeneinteilungen in schnelle und langsame Fahrzeuge, war das ganze recht gemütlich – im Gegensatz zum Freitag. Schnelle Überholmanöver waren selten, ich konnte mir meine Gegner zurechtlegen, so daß ich den Zuschauern immer wieder was bieten konnte. Mittlerweile ist bekannt, daß meine Rennsemmel in den Kurven zu



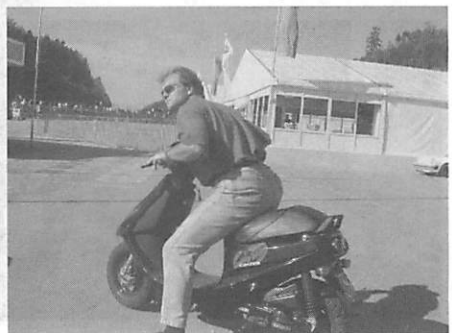
den schnellsten Gefährten gehört, so konnte ich immer wieder außen an den Rasern vorbeiziehen, die bergauf schneller waren. So war ich bei den Langsamern zur Unterhaltung dabei, bei den Schnellen nahm das vor allem wieder unser Driftkönig Claudio Schwaiger mit seinem alten 5er in die Hand, unterstützt von Manfred Völkl mit seinem A-Manta. Begeistert von Fahrleistung und Geräusch waren wir auch wieder vom Turbo-Corrado (Karl Dirschedl), der sich mit allen vorhandenen Porsche anlegte.

Insgesamt kamen die Autos am Samstag schon 1½ Stunden zum Fahren, was einigen an die Bremsen und Reifen ging. So mußte einer nach München, um Reifen zu holen und zwei mußten Bremsen wechseln, wobei es an einem Z3-Coupé eine größere Aktion war: Da waren die Bremsen an der Vorderachse so hinüber, daß es nicht mit einem Austausch der Beläge erledigt gewesen wäre. Spontan stellte Dieter Steinlein sich und seinen M3 zur Verfügung und tauschte die komplette Bremsanlage. Leider gab der Z3-Coupe dann am Sonntag Vormittag wegen Bremsproblemen an der Hinterachse trotzdem auf. So soll es aber sein in einem Club – jeder hilft so gut wie er kann – leider heutzutage eine Seltenheit.

Als die „Arbeiter“ ins Hotel kamen, war das Buffet schon eröffnet. Es gab aber immer noch reichlich kalte und warme Köstlichkeiten. Zwischendrin gab es dann einige Erläuterungen vom Präsidenten Johann N. Koch, unserm Sportleiter Tschuli Wagenführer, den Instruktor für die Autos, Manfred Anspann und Dieter Steinlein, und den Instruktor der Motorräder, Julius Ilmberger jun. und Norbert Mertens. Nach dem ereignisreichen Tag dauerten die Benzingespräche diesmal etwas länger, außerdem konnten die Motorradfahrer etwas länger ausschlafen, kurz vor Mitternacht war ich aber bei den letzten.

Sonntag 8.00 Uhr – nach einer Besichtigungsrunde ob alle Funktionäre auf den Posten sind und die Strecke sauber ist, wurde der Ring pünktlich freigegeben. Jeweils zweimal 20 Minuten wurden beide Autoklassen auf die Strecke geschickt – wer wollte, konnte sich wieder einen der bereitstehenden Instruktor angn. Wieder konnte sich Manfred Fink nicht absetzen – habe schon lange nicht mehr so gekämpft. Er fuhr aber schneller wie gestern, denn kaum kam ich in einer der Schikanen zu stark ins driften, mußte ich mich wieder an den 530d richtig hinkämpfen. Kurz vor Mittag, nach den Motorrädern, war dann unsere erste Gleichmäßigkeitsprüfung.

Manfred Fink wollte diesmal hinter mir bleiben, seinen Abstand wählte er so, daß er bergauf fast an mir dran war, in den Schikanen aber natürlich wieder großen Abstand hatte. In Sichtweite vor mir fuhr Petra Prexl mit ihrem schnellen Polo mir langsam aber sicher davon. Da ich aber nicht mit Reserve fuhr, sondern immer am Limit, schlugen sich kleine Rutscher sofort in der Gleichmäßigkeit nieder. Dann war da noch ein 328 Ferrari, der in unserer Gruppe mitfuhr: Unter dem Gejohle der Zuschauer jagte ich ihn blinkend und hupend durch die alte Schikane – was sollte ich machen, ausbremsen und reinstechen wollte ich nicht, er machte einen unsicheren Eindruck, hätte



wahrscheinlich sein Auto dann im Kies versenkt und auf die Seite fahren wollte er nicht, nicht bei einem Cinquecento.

In der Mittagspause, verpflegt durch Claudia Wagenführer, bemerkte ich, daß mein linker Vorderreifen schon erste Profilablösungen an der Außenkante zeigte, an einer Stelle sah man sogar die Leinwand. Also wechselte ich vor dem Wurm Up am Nachmittag noch schnell die Reifen – ich hatte vorsichtshalber meine fünf Jahre alten Räder mitgenommen. Daß mir anschließend Manfred Fink langsam davonfuhr, hätte ich also mit meinen Reifen erklären können, aber in Wirklichkeit mußte ich zugeben, daß er mit seinem 530d jetzt plötzlich um ca. 2 Sekunden pro Runde schneller war als ich, oder anders ausgedrückt mir pro Runde 70m abnahm – Respekt Manfred – auch wenn Dir Dein Auto leid tat. Auch die letzte Gleichmäßigkeitsprüfung haben wir dann so überstanden, er liegt in den Ergebnislisten sogar vor mir. Insgesamt gabs bei den Autos nur kleiner Ausrutscher, ein schwarzer Porsche verbremste sich in der neuen Schikane und lenkte mangels Kenntnis des Notausgangs wieder in den Kies, Peter Schneider probierte auch kurz die Geländetauglichkeit seines Fiats und selbst dem Corrado vom Karl Dirschedl ist bei seinem Ausritt ins Kiesbett am Ende der Veranstaltung nicht viel passiert. Sicherheitshalber luden wir den Corrado auf meinen Hänger, so daß Karl in den Genuß kam, mit meiner Rennsemmel nach Hause zu fahren.

Bedanken will ich mich an dieser Stelle bei allen aktiven Helfern, den Tankwartinnen und Papierkrammanagerinnen Doris Littich, Regina Fink, Renate Koch, den Instrukto- ren, dem Sportleiter, dem Boxenausgangswächter Julius Ilmberger sen., dem Transponderabnehmer Ralf Janorschke, unserem Präsidenten und allen, die ich vergesse- sen habe.

Es war eine super Veranstaltung, keiner hat sich bisher bei mir beschwert, daß er zu wenig fahren konnte – im Gegenteil, einige hatten freiwillig aufgehört. Sogar die Fahr- zeiten Auto / Motorrad, bei Ex-Clubpokalsiegern immer wieder ein paar Rechenfehler wert, waren annähernd gleich. Wieso wir das im Oktober machen? Wegen dem Wet- ter!!!

So des wars von mir, von de Motorradler werd aa no a kloana Bericht kema.

Euer Th.O.



Ergebnisse ACM-Clubpokal 2001 – Autos (Gäste sind kursiv gedruckt)

Platz	Name	Fahrzeug	Richtzeit	1 Pkt.1	Richtz.2	Pkt.2	Gesamt
1.	Kalthoff Walter	Fiat Seicento	2:16,599	55,4	2:17,594	36,7	92,1
2.	Mehringer Fritz	Porsche 911	1:51,947	27,2	1:50,054	67,5	94,7
3.	Köstler Rudolf	BMW 325i E30	2:08,662	43,9	2:04,595	58,1	102,0
4.	Vogel Wolfgang	Mercedes SLK	1:58,329	63,5	1:59,331	64,6	128,1
5.	Krippner Wolfgang	Porsche 911 Turbo	1:39,760	55,6	1:41,000	74,4	130,0
6.	Münch Georg	Audi A8	2:00,127	89,4	2:00,076	47,6	137,0
7.	Hocheder Franz	Porsche 944 Turbo	1:43,302	25,6	1:43,873	112,4	138,0
8.	Fink Manfred	BMW 530d	2:12,433	67,5	2:09,692	74,4	141,9
9.	Ostermeier Thomas	Fiat Cinquecento	2:10,871	49,7	2:11,532	93,9	143,6
10.	Hohenlohe-Langenburg Stefan	Lancia Delta Int.	1:52,463	51,4	1:53,757	108,3	159,7
11.	<i>Schwaiger Claudio</i>	<i>BMW 535i E28</i>	<i>1:52,758</i>	<i>79,3</i>	<i>1:52,854</i>	<i>99,4</i>	<i>178,7</i>
12.	Prexl Petra	VW Polo Turbo	2:08,775	131,6	2:06,817	76,0	207,6
13.	Völkl Thomas	BMW M3 E30	1:49,051	114,7	1:47,893	94,8	209,5
14.	<i>Mayer Reinhold</i>	<i>Ferrari 328</i>	<i>1:59,026</i>	<i>37,6</i>	<i>2:00,212</i>	<i>180,8</i>	<i>218,4</i>
15.	<i>Köstlmeier Manfred</i>	<i>Renault Sport Spider</i>	<i>1:56,014</i>	<i>192,1</i>	<i>1:56,831</i>	<i>39,9</i>	<i>232,0</i>
16.	<i>Tabacchi Sandro</i>	<i>Audi S4 Avant</i>	<i>1:53,190</i>	<i>104,5</i>	<i>1:53,703</i>	<i>144,5</i>	<i>249,0</i>
17.	Völkl Manfred	Opel Manta A	1:51,884	188,8	1:50,732	79,1	267,9
18.	<i>Pritzl Hans</i>	<i>BMW M3</i>	<i>1:44,302</i>	<i>126,7</i>	<i>1:42,948</i>	<i>171,7</i>	<i>298,4</i>
19.	<i>Stumvoll Manfred</i>	<i>Ferrari</i>	<i>1:53,716</i>	<i>65,5</i>	<i>1:57,385</i>	<i>305,4</i>	<i>370,9</i>
20.	<i>Pilz Eckhart</i>	<i>Porsche 993 Turbo</i>	<i>1:40,854</i>	<i>88,0</i>	<i>1:49,325</i>	<i>1002,2</i>	<i>1090,2</i>
	Dirschedl Karl	VW Corrado Turbo	1:46,106	45,0	1:47,116	3 Rd.	----
	Schneider Peter	Fiat Coupé Turbo	1:48,403	62,0		---	----
	<i>Chaluper Helmut</i>	<i>Porsche</i>	<i>1:47,017</i>	<i>82,5</i>		---	----
	Key Markus	Porsche 993 Turbo	1:42,349	809,9		---	----
	<i>Berger Herbert</i>	<i>Porsche 993</i>		---	<i>1:48,057</i>	<i>124,5</i>	----

Ergebnisse ACM-Clubpokal 2001 - Motorräder

Platz	Name	Fahrzeug	Richtzeit	Pkt.1	Richtz.2	Pkt.2	Gesamt
1.	Bovensiepen Andreas	BMW R1100S	1:43,671	33,5	1:44,260	35,7	69,2
2.	Panow Stanislaw	Ducati 996 STS	1:40,949	37,0	1:38,255	52,9	89,9
3.	Vogel Klaus	Suzuki SV650S	1:54,021	52,1	1:53,382	38,1	90,2
4.	Völkl Alfred	Honda GB500	2:14,590	25,1	2:15,348	72,5	97,6
5.	Ilmberger JuliusJun.	Ducati 996 Ilmb.	1:35,845	50,9	1:35,080	49,3	100,2
6.	Ziegler Alfred	Ducati 900SS	1:49,726	61,1	1:48,930	51,4	112,5
7.	Wagner Franz	Kawasaki ZXR1100	1:52,202	62,6	1:54,517	50,9	113,5
8.	Schneider Louis	Suzuki GSX-R 600	1:48,448	58,7	1:49,435	61,8	120,5
9.	Schleiss Herbert	Ducati 916	1:40,240	74,2	1:40,432	66,2	140,4
10.	Mertens Norbert	MV Agusta	1:46,863	36,4	1:40,213	110,9	147,3
11.	Gerlach Alexander	Honda Fireblade	1:50,730	112,7	1:50,101	50,2	162,9
12.	Past Johann	BMW K1	1:57,600	84,8	1:58,131	80,9	165,7
13.	Loibl Dieter	Yamaha R1	1:35,074	88,7	1:36,640	80,0	168,7
14.	Mattusch Martin	Ducati 748 Ilmb.	1:52,384	82,4	1:50,566	97,1	179,5
15.	Glück Harald	Honda Fireblade	1:57,622	95,3	1:58,141	90,0	185,3
16.	Sauer Cornelia	Yamaha TRX 850	1:52,140	44,8	1:51,532	144,5	189,3
17.	Littich Ferdinand	Honda Fireblade	1:45,179	80,0	1:44,725	115,5	195,5
18.	Klotz Robert	Ducati 900 Ilmb.	1:48,191	160,9	1:45,517	39,0	199,9
19.	Blaschek Ulrich	Ducati 916 Senna	1:42,029	63,9	1:43,972	136,3	200,2
20.	Kirtzel Christian	Ducati 748 Ilmb.	1:36,743	107,0	1:37,120	102,4	209,4
21.	Staab Richard	Aprilia RSV Mille	1:52,893	126,0	1:53,731	90,2	216,2
22.	Feicht Robert	Ducati 996	1:48,682	87,1	1:45,032	136,7	223,8
23.	Kazenwadel Thomas	Ducati 900 SL	1:46,453	97,1	1:45,817	139,8	236,9
24.	Günter Alexandra	Kawasaki 600	2:16,841	146,7	2:10,132	120,0	266,7
25.	Thoms Christian	Ducati 916 STS	1:35,995	168,9	1:34,890	104,2	273,1
26.	Feicht Ulrike	BMW R1150R	2:07,901	169,1	2:09,684	108,7	277,8
27.	Rousseau Sabine	Yamaha Fazer 600	2:07,953	168,6	2:06,843	130,0	298,6
28.	Hunstiger Heinrich	Ducati 996	1:49,666	162,1	1:50,842	145,8	307,9

Der Rennfahrer P. S., das Öl und das Kiesbett Salzburgring am 12.10.2001

Einen Wecker brauche ich mir in meiner Pension am Salzburgring nicht zu stellen. Heiser röchelnd fahren morgens zwei Porsche an meinem Fenster vorbei.

Also schnell aufgestanden und zum Frühstück. Der Salzburgring wartet. Bei schönem Wetter findet zum 4. Mal in diesem Jahr freies Fahren auf dem Salzburgring von der IGMS (Interessengemeinschaft Salzburgring) statt. Am 21. September war ich auch hier am Salzburgring, davon gibt es jedoch nichts Erwähnenswertes zu berichten.

Im Fahrerlager treffe ich P.S., wir verabreden, dass wir miteinander fahren wollen. In Turn 3 fahren wir zusammen. Diesmal spielt er sein fahrerisches Potential und das seines Motors nicht voll aus, sondern wartet immer wieder auf mich. In der Nocksteinkehre ist es ein Vergnügen hinter ihm herzufahren. Er lässt sein frontgetriebenes Fahrzeug gekonnt über die Vorderräder schieben, gleichzeitig hebt es rechts hinten das Hinterrad. Gekonnter slide. So etwas live zu erleben ist schon allein den Besuch des Salzburgrings wert. Beim Ausgang der Fahrerlagerkurve nimmt P. S. eine andere Linie. Er fährt immer ziemlich links außen, so dass ich innen vorbeiziehen kann. Auf der Start- Zielgeraden wechseln wir wieder die Position. P. S. ist wieder in seinem Element, zeigt mir sein Auspuffrohr. P. S. liegt vor mir, als wir erneut auf die Start- Zielgerade einbiegen. Ich betätige noch schnell die Stoppuhr, als ich in der Ferne Qualm wahrnehme und mir kurz denke, dass wohl ein Motorplatzer vorliegt und deshalb Öl auf der Strecke sein könnte.

Ich sehe, wie P. S. beim Anbremsen der Motorradschikane ins Schleudern gerät, er kann das Auto gerade noch abfangen, das von einer Seite zur anderen trudelt. Dennoch bleibt ihm das Kiesbett genauso wenig wie seinem Sohn Ilias bei der 2. IGMS-Fahrt erspart. Im hohem Bogen spritzen die Kieselsteine auf die Fahrbahn und ich komme gerade noch vorbei. P. S. bleibt im Kies stecken und muss mit dem Traktor geborgen werden. An seinem Wagen sind Gott sei Dank keine Schäden entstanden. Ob sein Selbstbewusstsein gelitten hat, vermag ich nicht zu beurteilen. Eine gute Story ergibt es jedenfalls. Das Öl kam tatsächlich von einem M3, dem der Motor geplatzt war und der sein Öl genau auf der Ideallinie und in der Anbremszone verteilt hatte.

Am Nachmittag fahren wir noch ein paar gemeinsame Runden. Es hat wieder viel Spaß gemacht und am 26. Oktober, beim letzten und 5. IGMS Training werde ich wieder dabei sein.

Euer Wolfgang Vogel

2. ACM Oldtimer-Kirta

Ein Kurzbericht von Th. Ostermeier

Am 20. Oktober sollte sie wieder sein, die ACM Oldtimer-Kirta, so stand in den letzten ECHOs. Nach dem Erfolg des Treffens im letzten Jahr beim Autohaus Feicht, war eigentlich wieder Robert Feicht als Veranstalter eingeplant. Leider war er beruflich verhindert, so daß ein neuer Veranstalter her mußte, oder man ließ die Veranstaltung ausfallen. Gerhard Brehm erklärte sich spontan bereit mit Sandra Maier, eine kleine Oldtimerausfahrt an diesem Datum zu organisieren. Viel Zeit hatte er nicht, eine Strecke auszusuchen, Treffpunkte und Zwischenhalts zu organisieren. Ein ECHO erschien auch nicht mehr vorher, aber der Termin stand ja schon drinnen.



So gings also am Samstag, den 20.10. los Richtung Irschenberg. Der Autobahnrasthof war der Treffpunkt. Zwischen ab 9.00 Uhr trafen dort nach und nach 17 Oldtimer und modernere Fahrzeuge ein. Im Laufe des Tages wuchs die Fahrzeugzahl auf über 20 und es waren bis zu 32 Oldtimerfans dabei. Besonders aufgefallen ist uns Gerd Veil (ORC-Bayern) mit seiner Freundin, der mit einem 20er-Jahre Ungetüm auftauchte. Die Fahrzeuge der ACMler begannen erst in den 50ern. Die Teilnehmer und Ihre Fahrzeuge entnehmt am Besten der Teilnehmerliste, besonders zu erwähnen ist, daß vom Münch Schorsch drei Fahrzeuge dabei waren, u.a. die 356 Porsche. Auch möchte ich mich hier bei Hans Binder bedanken, der mir seinen BMW 3.0 CSL für diese Ausfahrt wieder zur Verfügung stellte, da genau an diesem Wochenende in seiner Firma die Hausmesse stattfand.

Um 10 Uhr ging's dann los auf gut ausgebauten Nebenstraßen zur Firma Mirbach in Beuerberg (Riedering). Ein in Oldtimerkreisen bekannter Händler, der hier in seinem Zweigbetrieb fast 100 wertvolle Raritäten zur Besichtigung stehen hat. Gegen 13 Uhr, unser HP („Schacklspierharinger“) war schon fast am verhungern, machten wir uns auf dem Weg zur nahegelegenen Gaststätte zur Post in Söllhuben. A urige Wirtschaft ist des, gschmeckt hods uns! Nach dem alle satt waren – inkl. Kaiserschmarrn als Nachspeise – inspizierten wir, immer noch bei schönstem Wetter, die Gegend auf wunderschönen Nebenstraßen. Nach einem Fotostop kehrten wir noch in einer Wirtschaft zum Kaffeetrinken ein. Bevor es dunkel wurde, löste sich die Gesellschaft unserer Oldtimerfreunde rundum zufrieden auf (mehr Fotos unter www.oldtimerkirta.de).

Euer Thomas Ostermeier

Teilnehmerliste - ACM Oldtimer-Kirta 2001

Veil Gerd	Sherpley Speed Six	ca.1929
Littich Ferdinand	BMW 51/3	1951
Mayer Alex	BMW R 68	1953
Stemmer Wilhelm	BMW R 51/3	1953
Pittroff Heinz	Porsche 356 Speedster	1957
Münch Schorsch	Jaguar 150 Roadster	1958
Kößler Rudi	Porsche 356B	1960
Weidenhammer Hans Fritz	MG Midget	1965
Exenberger Sebastian	De Tomaso Pantera	1971
Klages Thomas	De Tomaso Pantera	1972
Franz Xaver	Fiat 128R	1972
Ostermeier Thomas	BMW 3.0 CSL	1973
Will Udo	Opel Manta A	1974
Mehring Fritz	Porsche 911Carrera	1976
Gall Oliver	Opel Kadett City	1977
Janoschke Ralf	Ferrari 308GTB	1977
Maurer Günther Ducati	900 SS	1982
Pesl Hans	Mercedes SL	1992
Reichert Dagmar	Fiat Coupe	1995
Vogel Wolfgang	DB	2000
Koch Johann	BMW 1100S	2001

Ich hoffe, die Liste ist vollständig und fehlerfrei...



objekte

gestalten

+ beschriften

Ladenfronten,
Schaufenster und
Eingangsbereiche



Firmen- und
Transportfahrzeuge



Werbe-,
Präsentations- und
Verkaufsschilder



Geschenk-, Werbe-
und Streuartikel



Konzeption
und Realisation



H. P. HABERL | DRUCK | WERBUNG | GRAFIK-DESIGN |
Tel. 0 89 / 30 60 00 52 www.haberlpartner.de

Gutachtenbüro Wagenführer

Unfall?!

Hat's gekracht? - Sonnenstr. 8

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

GAW

Wagenführer

www.Wagenfuehrer.de

Inh. Juku s Wagenführer jun.
Karosserie u. Fahrzeugbaumeister

Streiflicht:

Das Loch der Löcher – das Sommerloch!

Löcher gibt es, die gibt es eigentlich gar nicht. Mehr oder minder bekannte Löcher geistern durch die Medien. Allgegenwärtig sind schlechthin das Ozonloch, Loch Ness, das Schlagloch und panisch gefürchtet das Loch im Zahn. Periodisch existent ist das Sommerloch. In unserer Jugend gab es auch Löcher, im Fahrradschlauch, im ausgelutschten Fußball oder in Nachbars Fensterscheibe, aber der Sommer hatte damals noch kein Loch.

Bekannt wurde es erst, als sich im Sprachgebrauch der Spruch vom „verdienten Urlaub“ einnistete, ausbreitete und in die Tat umsetzte. Jetzt hatten wir auf einmal auch ein Sommerloch. Urplötzlich, schlagartig, ja gespenstisch bricht es über uns herein und gibt Parkplätze frei. Staus verschwinden wie von Geisterhand und Trambahnen sind so leer, dass man fast mit ihnen Mitleid hat. Die morgendliche Stadtfahrt ist kein Alptraum mehr, eher schon ein genüßliches Gleiten zwischen zwei Punkten. Selbst beim Nobelitaliener sind freie Tische keine Mangelware. Sommerloch, Du einzig Freude? Nein, die Nachteile sind gravierender. Der Hausarzt, sonst am Hungertuch nagend ist einfach so auf Cuba gelandet, der Zahnarzt durchstreift die Karpaten per Rucksack und der Hauselektriker ist in der Türkei bei seinen Verwandten untergetaucht, für ganze 4 Wochen! Zu Hause darf sich ab sofort keine technische Störung einstellen oder gar ein Schmerz irgendwelcher Art auftreten, sonst gute Nacht, Daheimgebliebene!

Sommerloch heißt somit, ohne Selbsthilfe sinken die Überlebenschancen in diesen Tagen praktisch fast auf Null. Einzige mögliche Rettungsmaßnahme: kleine Operationen in Eigenregie durchführen, Versorgungs- und Hilfsmittelorganisation generalstabsmäßig planen. Und nach etwas Übung wird Nothilfe mit dem 250-teiligen Profi-Op-Kasten vom Baumarkt zum Klacks und Warzen- oder Hühneraugenentfernung glatt zum Heimwerkervergnügen. Was aber passiert, wenn das zu eng konzipierte und immer wieder verstopfte WC-Abflussrohr erneut verschließt. Igittigitt, dagegen ist eine Blinddarmentfernung direkt eine saubere Angelegenheit.

Jedes Jahr scheint es größer und länger zu werden, das Sommerloch. Dabei denken sich die, die sich „verdiente Urlauber“ nennen, dass ja kein normaler Mensch während der Sommerlochzeit zu Hause bleiben wird. Daher sind wir, „die Unnormalen“, selber schuld, wenn wir sie gerade jetzt brauchen sollten, wo eh niemand daheim ist. Fast scheint es, dass unsere Hilflosigkeit für sie der Urlaubskick schlechthin ist. Aber, und das wissen nun wiederum nur wir, die Rache, die Schadenfreude ist dafür unser Kick. Wir können uns wie der „Schellnkönig“ über herrlichen Regen, Sturm und Unwetter außerhalb unserer

heimatlichen Umgebung diebisch freuen. Biblisch abgesprochen lautet unsere Devise deshalb: Auge um Auge, Zahn um Zahn. Sollen sie doch ruhig bis zum Bauchnabel im Wasser stehen und vom Unwetter gepeinigt werden, schließlich und endlich überleben wir derzeit auch nur, weil uns Tabletten am Leben halten.

Sommerloch heißt übersetzt: Baustellen, Touristen, geschlossene Praxen, verwaiste Betriebe und verschlossene Eingangstüren. Über Tageszeitungen kann derzeit auch ein Ei gehauen werden. Lückenfüller, Berichte von den 30er Jahren und Portraits unbedeutender politischer Gartenzwerge prägen die Sommerausgaben. Aber, uns Heimatverbundenen bleibt die Gewissheit, sie kommen wieder. Blass-, rot- oder braungebrannt, mit oder ohne Tropenkrankheit, erzählungswütig und hinterfotzig, scheinheilig fragend; „Ja, gut schauen sie aus, wo waren wir denn heuer im Urlaub?“. Bei Balkonien und Biergarten verziehen sie dermaßen gequält die Augen, gerade so, als hätte ihnen jemand ein Fleischermesser durch die mehrfach geimpften Urlaubsadern gejagt. Wenn sie jetzt noch errahnen könnten, dass Sommerlochnot erfinderisch und auch aus einem Werkzeugmuffel einen geübten, langfristig perfekten „Ich-kanns-Typ“ macht, würden sie angesichts der künftig abnehmenden Umsatzkurve heulen.

Sommerloch. Trotzdem bleibt Redakteur Thomas O. in Erwartung der Berichte und in treuer Pflichterfüllung dem häuslichen Schreibtisch und dem ACM verbunden. Um die saure Gurkenzeit trotzdem unbeschadet zu überstehen, der körperlichen Verkümmern vorzubeugen und das Sommerloch erträglich zu gestalten, organisiert er eine Gartenfete in Sendling.

Dabei kommt ein weiteres, süffisantes Sommerlochthema auf, das letztendlich dem Ganzen die Krone aufsetzen könnte. Thomas O. sollte dringend ein Dienstmotorrad haben, denn flexibler, schneller und parkraumsparender geht es nicht. Eine einmalige, tolle Sache, kein uns bekannter Club hat seinen Redakteur bisher so ausstattet. Hier könnte der ACM Akzente setzen, eine Vorreiterrolle übernehmen und Erfahrung sammeln. Vielleicht genügt aber auch schon die Frage: „Hat ein zurückgebliebener ACM'ler in der Sommerlochzeit sein Anwesen inspizierte und stand ihm dabei so ein Zweiradl im Wege?“ Anruf genügt.

Sommerloch. Der Artikel steht, der Inhalt stimmt und dann erschlagen uns fast die Meldungen über das tragische, schicksalhafte und unvorstellbare Ende dieses Sommerlochs. Hilflos wurde uns klar gemacht, dass ein Fingerschnippen genügt um die Realität, die Tatsächlichkeit ideologischer Strömungen perfekt inszeniert, zu erleben. Aber, solange selbst in unserer unmittelbaren Umgebung, im sogenannten zivilisierten Europa, sich Glaubensbrüder wegen kleiner religiöser Unterschiede nach wie vor auf die Köpfe klopfen, kann nur von Hoffnung, nicht aber von Zusammenleben geträumt werden.

In diesem Sinne vom Sommerloch

H. P. Haberl

Sammel-Anzeigen

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

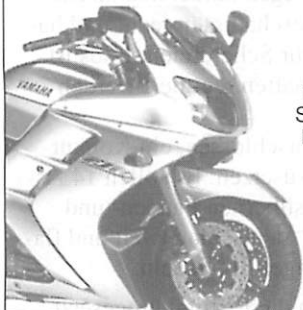
Berndt F. Botschen
Vermögensberatung • Immobilien • Investmentfonds
Tel. 089-60 19 03 65

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

Die FJR1300 – der Power-Tourer einer neuen Generation.
Ein perfekter Mix aus Komfort und Sportlichkeit. Mit vielen technischen Highlights und praktischen Details.
Na dann: Nimm dir die Probezeit.

Probe fahren

Wer jetzt nicht fährt, ist selber schuld. Also, komm vorbei und vereinbare deinen Probefahrt-Termin 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

MOTORSPORTLER-TREFFEN

Benzin lag in der Luft...

Das "Treffen erfolgreicher ADAC-Motorsportler" am 24. September in München war mit über 120 Gästen hervorragend besucht. Für die Anwesenden war es eine ideale Gelegenheit über die "guten alten Zeiten", aber auch über aktuelle Entwicklungen im Motorsport zu diskutieren.

Der ACM war mit Uli Wagner, Manfred Anspann, Laszlo Peres, Sebastian Nachtmann, Kurt Distler, Hans Pesl, Sepp Greger, Erich Messner und Hans Maier stark vertreten.

Es war ein schöner Abend, leider viel zu kurz, aber eine Neuauflage in 2 Jahren ist garantiert.

Kurt Distler

AUTOPANNE AUF DER AUTOBAHN?

... Autoversicherer übernehmen die Notrufsäulen!

Wie sicher viele von Euch mitbekommen haben, sind die Rechte für die Notrufsäulen in einem erbitterten Kampf gegen den ADAC an die Versicherungsgesellschaften verkauft worden. Wie sich nun nach einiger Zeit herausstellt, kommen zu den Hilfesuchenden sehr häufig Abschleppunternehmer, die nicht vom ADAC sondern von der Versicherungswirtschaft beauftragt sind, die ja am anderen Ende der Notrufsäulen sitzen. Bei den ehemaligen ADAC – Abschleppunternehmen sind die Aufträge teilweise bis zu 50 % zurückgegangen. Dass dies eine normale Entwicklung ist, da die ADAC Vertragsfirmen bisher anders kalkulierten ist nur verständlich, ob hier einige auf der Strecke bleiben, ist jedoch sehr wahrscheinlich. Der Kampf um Aufträge macht hier die sogenannte Billiganbieter zum Gewinner. Die Verlierer sind jedoch die ohnehin stehen gebliebenen Fahrzeughalter. Immer mehr Gutachten wegen unfachmännisches Abschleppen beschäftigen die Gerichte. Meist erhalten die Geschädigten recht und haben neben dem liegengebliebenen Auto noch eine Menge mehr Scherereien. Usus ist, dass hier die Schäden wieder von den Versicherungsgesellschaften reguliert werden müssen.

Diese haben das Problem nun auch erkannt und haben sich entschlossen, ein Konkurrenzunternehmen zum ADAC auf den deutschen Straßen einzusetzen. Es sollen 14 Assistance-Unternehmen gegründet werden, die dann mit 1000 silbernen Pannens- und Abschleppfahrzeugen – mit roter Schrift „Assistance Partner“ deutschlandweit und flächendeckend die Schutzbriefdienstleistungen der Versicherungen abwickeln.

Bis dies – voraussichtlich noch beginnend in diesem Jahr – in die Realität umgesetzt wird, sollte daher jeder ein kritisches Auge auf die Abschleppunternehmer werfen, die ein liegengebliebenes Fahrzeug bergen wollen oder sollen.

Euer Tschuli

**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

DIE UNVERGESSENEN

ACM'ler

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

Auflösung von Echo Nr. 3

Die Abbildungen zeigt Paul Schweder, Motorsportjournalist und stimmgewaltiges ACM-Mitglied. Schweder war bei Langstreckenfahrten aktiv und erfolgreich am Start. Hier am Ziel 1958

Und wieder darf scharf nachgedacht werden:



Klassensiege in Daytona und bei der Targa Florio, Vize-Europameister auf Porsche, Mitglied der ONS-Sicherheitsstaffel und Sportkommissar. Wer kennt ihn noch, den sympathischen ACM'ler.....? ?

Aufgewärmt von hph



29. ACM-Nikolausfeier

Am Freitag, den 7. Dezember 2000, wird die traditionelle ACM-Nikolausfeier zum 29. Mal stattfinden.

Der Nikolaus ist bestellt - die Theaterfreunde lernen schon – der Bühnenbildner sägt und hämmert – der Wirt freut sich schon auf hungrige Gäste. Musikalische Unterhaltung auch heuer wieder durch Andi und Michael! Außerdem erwartet Euch eine Überraschung.

Ort der Veranstaltung ist der Festsaal der Gaststätte

„Münchner Haupt“ (ehem. „Neue Schießstätte“)
in München-Sendling, Zielstattstr. 6

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

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

Euer ACM-Nikolausteam



Sandstrahlen

Was?

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

Wie?

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

**Wir
bieten!**

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

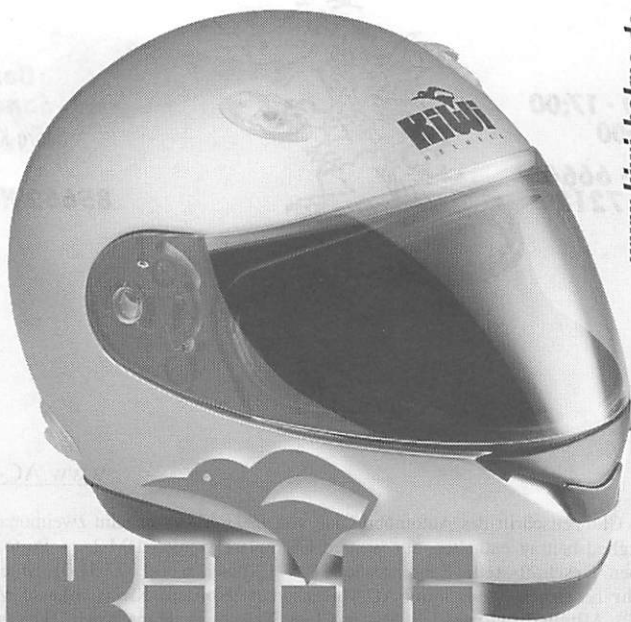


Bernd Bräuer
Sandstrahlerei
Georg-Knorr-Straße 25b
Gewerbegebiet
85662 Hohenbrunn
b. München

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