

ACM-ECHO

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

64. Jahrgang

Nr. 4 · August/September 2002

Der Motorenpapst Paul Rosche



Terminvorschau auf Seite 9

SEI SCHLAU UND SCHAU

*Alle Ihre Wünsche
werden
erfüllt*

Handwerk



81025 München
Truderinger Straße 914
Tel. 089 - 42 12 89
Fax 089 - 427 13 79

Irene Gessler-Fuchs



83012 Wasserburg
Ledererzelle 32
Tel. 0 80 71 - 40 14 3
Fax 0 80 71 - 50 89 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



Shell Heizöl

Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn
Hahllingstr. 5
82041 Oberhaching

Bei uns
sind Sie immer
in guten Händen


☎ (089)
6 13 16 58

*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

FACHGESCHAFT FÜR ANSTRICH UND LACKIERUNGEN

83340 Haar
Untere Parkstraße 16a

Telefon (089) 4 60 35 55
Telefax (089) 4 60 89 20 4

Ausführung sämtlicher Malerarbeiten Innens und Außen

Liebe Leserin, lieber Leser,

vom Sommerloch noch keine Spur.

Die vorliegende Ausgabe ist wieder gut gefühlt. Danke an dieser Stelle an alle fleißigen Schreiber/innen.

Es wäre schön, die nächsten Ausgaben auch mit Kauf- und Verkaufsgesuchen zu füllen. Hiermit ein Aufruf an alle, in die Kellern zu schauen, ob sich da nicht irgend etwas Wertvolles verbirgt, dass in einer der nächsten Echoausgaben angeboten werden kann.

Bei der letzten Ausgabe gab es einen Fehler beim Anmeldeformular für den Clubpokal. Die aufmerksamen Leser unter Euch haben es sicherlich bemerkt. Das Formular kann trotzdem zur Anmeldung herausgenommen werden. Es fehlt halt der Platz für zusätzliche Anmerkungen.

In dieser Heftversion dürfte das Anmeldeformular richtig sein. Bitte nicht vergessen sich rechtzeitig für den Clubpokal anzumelden.

Auch benötigen wir immer noch rege Unterstützung bei Bildvorlagen/Bildmaterial zur Verwendung in der Hunderjahr-Chronik. Wer hier etwas zu steuern kann bitte bei Ulrike Feicht melden.

Viel Spaß beim Lesen

Eure Conny Sauer

PS:

Anmerkungen, Witze, Geschichten, Berichte, Suche, Verkäufe, Anregungen, Leserbriefe, Kritik, Lob, Termine, ... bitte an echo@ac-muenchen.de

Titelthema

Motorenpapst Paul Rosche 4

Ankündigungen

Oldtimer Corso 100 Jahrfeier 8

Veranstaltungsübersicht

ACM intern 2002 9

ACM Clubpokal

Grußwort 11

Hinweis zur Veranstaltung 12

Flaggensignale und Streckensicherung 14

Anmeldung und Nenngeld 15

Verantwortlich/Haftungspflicht 16

Ablaufplan 17

Anmeldeformular 18

ACM'ler unterwegs

Radelwandern 26

Clubausfahrt 2002 28

Rubriken

Kurzmeldungen 22

Kommentar 25

Auto-Motor-Sport 32

Nachruf 33

Geburtstage 34

ACM Service 34

Impressum 34

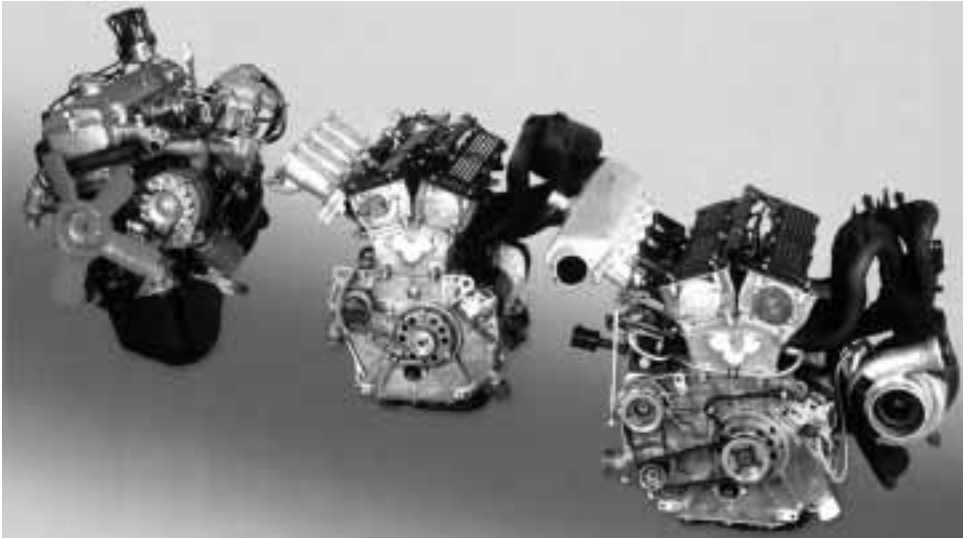
Der Papst beim ACM Clubabend

Ende Mai besuchte uns der Papst, aber nicht der von Rom, sondern der Motorenpapst Herr Paul Rosche und Herr Raimund Kupferschmid aus dem Hause BMW. Um keine Augenschmerzen vom vielen Lesen zu verursachen, haben wir den Bericht aufgeteilt. Der 1. allgemeine Bericht von diesem Clubabend ist im Echo 3 erschienen. In diesem Teil geht es hauptsächlich um die technischen Details die uns Herr Paul Rosche erzählte. Es ist fast die Motorsportgeschichte der letzten 30 Jahre des Hauses BMW. Nach den ersten Nockenwellenberechnungen für Rennmotoren begann für Paul Rosche eine unvergleichliche Karriere bis zum Entwicklungschef der Motorsportabteilung bei BMW. Ende der 60er Jahre begann die Turboladerentwicklung am 2-Ventil Motor des BMW 2002 mit ca. 280

PS. Mit diesem Motor holte Dieter Quester den ersten Titel in der TW-Europameisterschaft. Die Formel 2 (eine Vorstufe der Formel 1) wurde von 1967 – 1970 gefahren, mit Serien Motorblock und 4-Ventil-Doppel- Nockenwellenkopf auch radial/diametral Ventilanordnung (System Apfelbeck). Das Chassis war entweder von Lola, Brabham oder von Dornier-Oberpfaffenhofen. Fahrer waren u. a. Dieter Quester, Hubert Hahne, Jo Siffert und Gerhard Mitter. 1972 wurde mit Jochen Neerpasch als Rennleiter die BMW-Motorsport GmbH gegründet. Von 1973 an war BMW Motorenlieferant für verschiedene F2 Rennwagen. Der vom Rosche-Team konstruierte Motor bestand aus: Serien-Block, Spezial-Zylinderkopf, 4-Ventile pro Zylinder, Doppelnockenwelle, Antrieb mit Zahnradern, 2000 ccm, bis 325 PS



Fritz Mehringer, J. N. Koch, Raimund Kupferschmid, Paul Rosche, Clubabend 29.05.02



Stammbaum des Vierzylinder-Turbomotors BMW, von links Serienmotor im BMW 1500 bis 2000, mitte Formel 2 Motor ab 1973, rechts 1,4 bis 2,1 L-Turbom. Renntourenwagen von 1979,

bei 9000 U/min. Von diesem Motor wurden etwa 1000 Stück gebaut und bis 1984, 6x die F2 Europameisterschaft gewonnen. Bis heute ist das unerreicht. Verwendet wurde dieser Motor u. a. auch 1977 im 320/5 Tourenwagen des BMW-Junior-Teams von der „Wilden-Reiter-GmbH“, mit Winkelhock, Surer und Cheever, wo bei der Zieldurchfahrt oft sämtliche Kotflügel fehlten. Er wird heute noch verwendet u. a. bei Gruppe C-Rennwagen für Rundstrecken und Bergrennen. Sagenhaft dieser BMW-Rosche-Motor, der bis heute 30 Jahre lang in Rennen eingesetzt wird und aus dem der Formel 1-Turbo-Weltmeistermotor von 1983 hervorging. Ab 1973 wurde mehrere Jahre mit dem BMW 3,0 CSL, 6 Zylinder, 2 Ventiler in der DTM (u. a. mit H. J. Stuck) und mit einem 4-Ventilzylinderkopf bestückt, in der amerikanischen IMSA-Serie gefahren. Zwischenzeitlich wurde mit diesem 4-Ventil-

Motor, auf 3,5 Ltr. und 480 PS in einem BMW-M1 Gruppe 4 eingebaut, 1979/80 in der Procar- Serie gefahren. Gesamtsieger waren Niki Lauda und Nelson Piquet.



Paul Rosche, Niki Lauda,

Nach diversen Motorenentwicklungen für den Bootsmotorensport, in dem die Motoren ebenfalls viele Titel holten, (am „Ruder“ D. Quester) begann die Turbo-Motorenentwicklung. Entwickelt wurde für die DTM 2 Ltr. Klasse, mit dem 2 Ltr. Rosche-Motor zwecks Reglement bedingt auf 1400 ccm reduziert oder 2100 ccm mit bis zu 540 PS. Mit diesem Motor entstand 1980 die erste Formel 1 Idee. Erst durch die Zusammenarbeit mit der engl. Rennwagenfirma Brabham (Besitzer Bernie Ecclestone) wurde aus der Idee Formel 1 das Projekt Formel 1. Somit begann für Paul Rosche die fast komplette Neuentwicklung (Basis 2 Ltr. F2 Motor), reduziert auf 1,5 Liter eines zum ersten mal elektronisch gesteuerten F1-Motors. Auslöser dafür war, dass in der Vergangenheit die mechanische Einspritzung viele Motoren zerstörte. Man versprach sich eine deutliche Verbesserung der Fahrbarkeit und der Laufleistung mit der Elektronik. Bei Testfahrten von großen Vorteil, war die von Rosche mit MBB-Ottobrunn entwickelte

1 Weltmeistermotor von 1983, 1500 ccm, ca. 1000 PS



Telemetrie-Datenübertragung, bei der während der Fahrt über 8 Kanäle, Daten wie z.B. Motordrehzahl, Turboladerdrehzahl, Ladedruck, Kühlwassertemperatur oder Gaspedalstellung im Übertragungswagen online abgelesen und gespeichert werden konnten. Anfängliche Motorenprobleme durch fehlende Innenkühlung des Brennraums führte immer wieder zu Rückschlägen. Ein Versuch mit Wassereinspritzung brachte keiner Verbesserung. Mit der genialen Erinnerung an den Flugmotorenbau im 2 Weltkrieg, bei dem bereits mit Spritmixturen geflogen wurde, kam ein weiterer großer Entwicklungsschritt. Bei BASF wurde nach einer damals gebräuchlichen Mixtur angefragt. Nach einer Woche stand ein Fass (synthetisches Gemisch auf Toluol-Basis) bei BMW-Motorsport im Hof. Die Verwendung dieser Spritmischung verhalf zu mehr Standfestigkeit und Leistung. Bis bei einem Rennen in Monza ein solches Fass gestohlen wurde. Ab da fuhren alle anderen Teams ebenfalls mit Speziälsprit. Alle

Mühen hatten sich gelohnt, mit diesem 4 Zylinder (Ausgangsbasis = Serienmotor) 1500 ccm, Paul Rosche – Turbomotor, wurde Nelson Piquet auf Brabham-BMW 1983 Formel 1 Weltmeister. Einer der F1 Rennmechaniker war Raimund Kupferschmid. Zu diesem Zeitpunkt war die Leistung bei Rennen ca. 800 – 1000 PS. 1986 war der letzte Sieg dieses Motors durch Gerhard Berger auf Benetton. Auf dem Prüfstand wurde ein F1-Motor mit knapp 1500 PS gemessen, ca. 1 PS pro 1 ccm. Um 1990 entwickelte Paul Rosche mit seinem Team, unabhängig von den Tourenwagen -

Rennmotoren, im geheimen einen Formel 1 Motor nach neuem Reglement (Saugmotor, 3500 ccm) mit 12 Zylinder als 4- und 5-Ventiler, Leistung ca. 725 PS bei 15000 U/min mit pneumatischer Ventilsteuerung. Der 4-Ventiler hatte mehr Leistung, da gleichlange Einlasskanäle und weniger Reibung und da keine 3 Nockenwellen. Dieser Motor kam überhaupt nicht zum Einsatz, da für 1995 das F1-Reglement auf 3000 ccm, max. 10 Zylinder geändert wurde. Paul Rosche hat in die Hände gespuckt und mit seinem Team (sein Konstruktionsleiter war Reinhard Könneker) einen neuen Motor konstruiert. Der Formel 1 Motor (V10, 3000 ccm, 4-Ventile, pneumatische Ventilsteuerung), wie er von BMW-Williams im Jahr 2000 eingesetzt wurde, gefahren von Ralf Schumacher und Jenson Button, ist noch federführend unter der Leitung von Paul Rosche entwickelt worden. Zwischendurch hat Paul Rosche noch einen 12 Zylinder, 4-Ventil Motor mit max. 6100 ccm für einen McLaren Straßensportwagen gebaut. Mit diesem Motor wurde 1995 (Mc-Laren BMW)

und 1999 (BMW V12 LMR) 2 x die 24 Stunden von Le Mans gewonnen. Herr Paul Rosche hat alles erreicht was es im Motorsport zu erreichen gibt, vom Tourenwagen bis zur Formel 1. Abschließend noch ein Satz von Bernie Eccelstone.

„Paul Rosche is a super guy and the relationship with him during the Brabham days was of a very friendly business nature - I have great respect for him. As an engineer he was very courageous in his approach.“

“Paul Rosche ist ein Super-Typ, und die Verbindung zu ihm während der Brabham-Zeit war eine sehr freundschaftliche Geschäftsbeziehung - ich schätze ihn sehr. Als Techniker ging er sehr mutig vor.“



Nochmals Danke Herr Rosche für Ihren Besuch, wir hoffen auf ein Wiedersehen bei einem ACM Clubabend am Mittwoch.

Fritz Mehringer

Gutachtenbüro Wagenführer

Unfall?

Hat's gekracht? - Sonnenstr. 8

GAW

Wagenführer

KFZ - Unfallgutachten und Bewertungen, Beweissicherungen, usw.

Spitzwegstr. 19 und Sonnenstr. 8

D 82110 Germering (Upf)

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

Fax: +49 / 89 / 84 05 95 00

Mobil: +49 / 172 / 8 22 10 00

www.Wagenfuehrer.de

Info: Jedes Mal Wagenführer ist da.
Kundennummer: 089 84 05 94 00



ACM Motorsport Klassik

Anlässlich

100 Jahre
Deutsches Museum
und
100 Jahre
Automobil-Club München von 1903 e.V.

findet am

Sonntag, den 11. Mai 2003
ein Oldtimer-Corso in München

vom Deutschen Museum zur Alten Messe mit anschließender
Ausstellung der Fahrzeuge auf der Theresienwiese statt.

Interessierte Oldtimerbesitzer, die an dieser wohl einmaligen
Veranstaltung teilnehmen wollen, melden sich bitte möglichst bald.

Infos bei Tel.: 089 / 8405 9400
Julius Wagenführer Fax: 089 / 8405 9500
Sportleiter e-mail: klassik@ac-muenchen.de

PS: Es werden noch speziell Fahrzeuge aus der 1. Hälfte des
vergangenen Jahrhunderts gesucht!



Was ist los im ACM? Terminvorschau 2002



jeden Mittwoch	ab 20 Uhr Clubabend im Löwenbräukeller (außer Feiertage, Aschermittwoch)
	QUASIMODO Termin verschiebt sich, Ersatztermin noch unbekannt
So. 15. September	ACM-Clubmeisterschaft auf dem Salzburgring Infos bei Tschuli Wagenführer
So. 10. Oktober	5. ACM-Oldtimerkirta – Nähere Infos: Gerhard Brehm, Tel.: 089/269136 oder 0171/2882210, www.Oldtimerkirta.de
3. bis 6. Oktober	ACM-Metzeler-Dolomitenrallye
Sa. 23 November	ACM-Jahresabschlussfeier
Fr. 6. Dezember	ACM-Nikolausfeier

Weitere Veranstaltungen und Terminänderungen siehe auch www.ac-muenchen.de !!!!!

Ansprechpartner: Präsident J. N. Koch, Tel.: 089/6115507
 Berndt Botschen, Tel.: 089/602669, Fax: 089/60190366, Botschen@T-online.de
 Ferdinand Littich, Tel.: 089/434732, Fax: 089/225626
 Schorsch Nerbl, Tel.: 08102/3407, Fax: 08102/71374, Nerbl@T-Online.de
 Max Hollerith, Tel.: 089/933322, Wolfgang Vogel, Tel.: 089/712656
 Thomas Ostermeier, Tel.: 089/7849548, Fax: 089/788119,
Osti@AC-Muenchen.de

<p>Redepart Belastung Zubehör Eigene Werkstätte Meisterbetrieb</p>		<p>Inh. F. Löffel Lärchenfeldstr. 11 80588 München Am Englischen Garten TEL. 089 / 22 41 15 FAX 089 / 22 68 28</p>
<p>Bmw, Pkw + Motor, Gassie, Kago-Motors, Borsula, Peugeot, VWLager, Diamant, Sun Dance, Stevens usw.</p>		



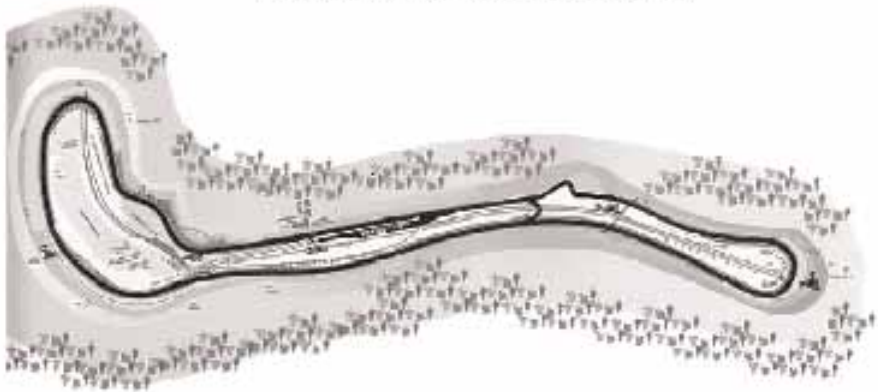
ACM Motorsport Clubpokal

am Sonntag, 15. September 2002

veranstaltet der Automobil-Club München von 1903 e.V.

auf dem Salzburgring

seinen jährlich stattfindenden Clubpokal



Grußwort

Allen Teilnehmern, Helfern und Funktionären
beim

ACM-Fahrerlehrgang mit anschließender
Gleichmäßigkeitsprüfung am Sonntag,
15.09.2002 auf dem Salzburgring

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

Johann N. Koch

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



Hinweise zur Veranstaltung:

Teilnehmer und Fahrzeuge

Zugelassen werden ACM-Mitglieder, deren Angehörige und Gäste, die im Besitz eines gültigen Führerscheins sind. Fahrzeugtyp und Marke sind freigestellt. Die Fahrzeuge müssen der StVZO entsprechen, zum öffentlichen Verkehr zugelassen und haftpflichtversichert sein. „Rote Nummern“ sind nur als „historische 07er“ zugelassen. Die Fahrzeuge müssen mit serienmäßigen Auspuffanlagen ausgerüstet sein. Es werden Fahrgeräuschmessungen durchgeführt (max. 95db).

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

Achtung Motorradfahrer: Zum Anbringen der selbstklebenden Startnummern sollte an der Stirnseite oder rechts eine Fläche von 10 x 20 cm vorhanden sein!

Neben der Gesamtwertung gibt es eine Wertung um den Clubpokal:

An der Wertung für den Clubpokal nehmen nur ACM-Mitglieder teil, getrennt nach Automobilen und Motorrädern. Gewertet werden die Ergebnisse der Abschlussprüfung. Clubpokalsieger kann nur derjenige werden, der spätestens bei Nennungsabschluss dem ACM beigetreten ist. Für den Slalom findet eine getrennte Wertung statt.

Quartiere:

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

Ablauf und Fahrdisziplin:

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

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

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

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

Einteilung der Gruppen und Fahrzeiten:

Es werden zwei Gruppen Motorräder (Motorrad 1 und 2) und zwei Gruppen Automobile (PKW 1 und 2) gebildet. Der genaue Zeitplan für die Gruppen wird nach Nennungsschluss bekannt gegeben.

Abschlussprüfungen:

Jede Gruppe fährt eine Abschlussprüfung, die als Gleichmäßigkeitprüfung gewertet wird.

Runde 1 ist die Einführungsrunde. In Rd. 2 bis einschl. 7 wird die Gleichmäßigkeit des Fahrstils bewertet. Runde 8 ist Auslaufrunde. Als Zeitbasis wird die Runde 2 genommen. Jedes Anhalten bei der Abschlussprüfung führt zum Ausschluss. Gestartet wird einzeln nach Anweisung des Starters.

Versicherungen:

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

Proteste:

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

Flaggensignale und Streckensicherung

Rund um den Salzburgring sind an wichtigen Punkten geschulte Streckenposten verteilt. Diese sind mit Flaggen, Funk, Feuerlöscher, etc. ausgestattet.

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



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

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

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

Rotes Rundumlicht: Abbruch - siehe rote Flagge

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

Eventuell werden noch folgende Flaggen gezeigt:

weiß: langsames Fahrzeug auf der Strecke, grün: Ende des Gefahrenbereichs, blau: schnelles Fahrzeug folgt, überholen lassen.



Anmeldung und Nenngeld:

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

Nennungsschluss ist der 4. September 2002

Teilnehmergebühr:

Jugendliche (Geb. Datum nach 01.09.1982)	EUR 30,00
ACM - Mitglieder	EUR 80,00
Gäste	EUR 115,00
Nachnennungen nach dem 04.09.2002	zuzüglich 25,00 EUR

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

Für Gäste ist auf Wunsch die Aufnahmegebühr und der Clubbeitrag für 2002 in der Teilnehmergebühr enthalten.

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

In der Teilnehmergebühr sind inbegriffen:

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

Wichtige Adressen und Telefonnummern:

Automobil-Club München von 1903 e.V., Sensenstr. 5, 81371 München,

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

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

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

Sportleiter: Julius Wagenführer jun.

Tel.: 089 / 84 05 94 00, Fax: 089 / 84 05 95 00,

Email: SBR2002@wagenfuhrer.de

Zuständig für PKW: Julius Wagenführer jun.

Zuständig für Motorräder: Julius Ilmberger jun.

Zuständig für Slalom: Thomas Ostermeier



Verantwortlichkeit und Haftungspflicht der Teilnehmer

a) *Verantwortlichkeit*

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

b) *Haftungsverzicht*

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

die Veranstalter, dessen Beauftragte, Sportwarte und Helfer,

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

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

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

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

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

Allgemeines:

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

Ablaufplan**Samstag, 14. September 2002**

- ab 14.00 h Ankunft im Gasthof zum Riedlwirt.
Papierabnahme, Ausgabe der
Startnummern und der genauen Zeitpläne.
- 15.00 - 19.00 h Technische Abnahme der Fahrzeuge
- 20.00 h Gemeinsames Abendessen im Restaurant
- 22.00 h Fahrerbesprechung und Vorstellung der Instrukto-
ren, Teilnahme für Starterlaubnis zwingend erforderlich,
Gäste sind herzlich eingeladen.

**Sonntag, 15. September 2002**

- ab 6.00 h Frühstück im Gasthof zum Riedlwirt
- 7.30 h Ankunft an der Rennstrecke
Salzburger Ring / Fahrerlager
Technische Abnahme der Nachzügler.
- 7.45 h Fahrerbesprechung am Ring
- 8.00 - 12.00 h Fahrertraining laut Zeitplan
MOTORRÄDER und Automobile
- 12.00 - 14.00 h Mittagspause
- 14.00 - 15.00 h Fahrertraining laut Zeitplan
- 15.00 - 17.00 h Abschlussprüfungen laut Zeitplan
- 17.00 h Ende der Veranstaltung



Nenngeid:

Startnr.:

(vom Veranstalter auszufüllen)

Anmeldeformular

zum ACM-Clubpokal mit Fahrerlehrgang
und Abschlussprüfung auf dem Salzburgring
am Sonntag, den 15. September 2002
für moderne- und historische Fahrzeuge



Nach Kenntnisnahme und Anerkennung der Ausschreibung gebe ich meine Nennung ab:

Name:

Vorname:

Alter:

Straße:

PLZ, Ort:

Telefon:

Fax:

E-Mail:

ACM-Mitglied:

ja

nein

ich möchte gern Mitglied werden

Fahrzeug:

PKW

Motorrad

Kennzeichen 07...

Hersteller:

Typ:

Kennzeichen:

Leistung:

KW/PS

Baujahr:

Ich habe Rennstreckenerfahrung

Ich habe keine Rennstreckenerfahrung

Nenngeld:

- Jugendliche (Geb.Datum nach dem 1.09.1982) EUR 30,00
 ACM-Mitglieder EUR 80,00
 Gäste EUR 115,00
Nachnennungen (nach 04.09.2002) zuzüglich EUR 25,00
- Slalomteilnahme (gesonderte Wertung) EUR 15,00
(Ohne Nennungsschluss - Tickets am Übungsplatz - Nachkauf möglich - EUR 8,00)

(Nenngeld per Scheck beilegen oder überweisen an Kreissparkasse München-StA,
BLZ 70250150, Ktonr. 9248568, Stichwort Salzburgung)

Quantierbestellung: Ich reise am Sonntag an

Ich bitte um Reservierung von Einzelzimmer und Doppelzimmer

- Abendveranstaltung (Riedlwirt)
 für die Nacht vom 14. auf 15.09.2002 Riedlwirt Jagdhotel am Fuschlsee

Für folgende Personen:

Mir ist bekannt, dass bestellte und reservierte Quartiere auch im Nichtbezugsfalle zu bezahlen sind.

Ich erkenne die Punkte der Ausschreibung inkl. des Haftungsverzichtes an.

Ort Datum (Name ausgeschrieben) Unterschrift

Anmeldeformular

Herrn
Julius Wagenführer
Automobil-Club München von 1903 e.V.
Sonnenstraße 8
82110 Germering

ins Fensterkuvert und abschicken
oder
per Fax an 089 / 84 05 95 00
(Julius Wagenführer, Sportleiter)

Automobil-Club München von 1903 e.V.
Senserstraße 5, 81371 München
Tel./Fax: 089 / 77 51 01
(Mi. 16.00 bis 19.00 Uhr)



The advertisement features the Audi logo and the word 'Audi' in a bold, sans-serif font at the top left. Below this is a photograph of a silver Audi A4 Cabriolet (convertible) parked on a light-colored surface with a hazy, mountainous background. The car is shown from a side profile, facing right. Below the photo, the headline 'Öffnen Sie Ihre Sinne.' is written in a clean, white font. The main body of text is in a smaller, black font, describing the car's features and performance. At the bottom left, the 'autohaus FEICHT' logo is displayed, with 'autohaus' in a smaller font above 'FEICHT' in a large, bold, black font. Below the logo, contact information for the Munich branch is provided, including the address, phone number, fax number, and website. A small disclaimer at the very bottom states that the car is not for sale without a test drive.

Das neue Audi A4 Cabriolet.
Jetzt ordern.
Sehen, fühlen, fahren. Im neuen Audi A4 Cabriolet werden Sie Bewegung mit all Ihren Sinnen erleben. Sein klares, dynamisches Design, seine hochwertige Ausstattung und seine durchzugsstarken Motoren versprechen Ihnen schon jetzt sportlich-exklusiven Fahrspaß pur. Und mit seinem serienmäßigen Komfort – etwa dem vollautomatischen Verdeck und der Klimaautomatik – wird es Sie restlos überzeugen. Informieren Sie sich ab sofort bei uns. Wir freuen uns auf Sie.

autohaus
FEICHT

Münchener Straße 23, 85540 Haar
Tel.: 0 89 / 45 20 27-0, Fax: 0 89 / 45 20 27 55
www.feicht.de

Nur erhältlich bei geschäftlichen Öffnungszeiten. Keine Bestellung, kein Verkauf und keine Probefahrt.

Oldtimermuseen in Deutschland

Für alle Oldtimerfans ist im Johann Kleine Vennekate-Verlag, Lemgo ein Oldtimerführer der besonderen Art erschienen. Für 12 Euro gibt es ein Verzeichnis aller Oldtimermuseen in Deutschland. Mehr Infos und mehr Bücher auch von Fremdverlagen unter www.kleine-vennekate.de.

BMW hisst Sponsoring-Segel

Der bayerische Autobauer BMW setzt zukünftig auf noch mehr Sport-Sponsoring. Sein Sportsponsoring-Konzept erweitert BMW um die Disziplin Hochseesegeln. Dabei wollen die Münchener das Team des Software-Unternehmens Oracle beim America's Cup 2003 unterstützen. Der Teamname: „Oracle BMW Racing“. Ab Oktober 2002 nimmt Oracle BMW Racing zunächst an der Vorausscheidung zum America's Cup teil.

Weitere Infos:

<http://www.bmw-sailing.com>

Auf der Suche nach der nächsten Erdgastankstelle

Alternative Energiequellen sind auf dem Vormarsch - mit der Technologie der CAS Beteiligungsgesellschaft YellowMap findet jeder Fahrer eines erdgasbetriebenen Fahrzeugs jetzt blitzschnell die nächste Tankstelle in der Nähe: Einfach Postleitzahl eingeben und schon erhält ihr eine Liste mit allen Erdgas-Tankstellen der näheren Umgebung. Ein komfortables Anfahrtsrouting mit digitaler, zoombarer Karte, Wegliste und Informationen über den Anbieter informiert umfassend.

Weitere Informationen:

www.gibgas.de

Genesungswünsche

Der ACM wünscht unserem lieben Instruktor und Clubkameraden Norbert Mertens gute Besserung und baldige Genesung.

29. ACM-Metzeler Dolomiten Rallye vom 3. – 6. Oktober 2002

Die Anmeldeunterlagen für die diesjährige Dolomiten Rallye wurden bereits verschickt. Wer noch keine Anmeldeunterlagen bekommen hat und sich für eine Teilnahme interessiert kann sich bei helmut.daehne@metzeler.de oder louis.schneider@web.de melden.

Nennschluß ist der 4. September.

Neue Software und Routen für BMW Motorrad Navigator

Unter www.bmw-motorrad.de/downloads findet ihr Software-Updates, Routen, Sprachfiles und Kurzanleitungen kostenlos zum Herunterladen. Neu ist eine mehr-

tägige Tour vom Elsass zu den Pyrenäen. Die BMW Rubrik FAQ (frequently asked question), www.bmw-motorrad.de/navigator wurde vollständig überarbeitet.

Hier werden über Kunden-Support die häufigsten Fragen zum Betrieb des Navigators beantwortet.

Neue Navigator-“Hardware“ gibt es ab sofort für die BMW Motorrad Modelle R 1150 R, F 650 CS, F 650 GS und F 650 GS Dakar. Für die Spannungsversorgung des Navigators können zwischen den Anschlussmöglichkeiten über die 12V-Bordsteckdose (Sonderzubehör) oder über den Fahrzeugkabelbaum (fahrzeugspezifischer Einbausatz) gewählt werden.

Einen Überblick über die benötigten Bauteile bei allen Modellen finden sich im Internet unter der Rubrik Modelle / Lieferumfang.

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
KLEBER-UND-SCHÜTTSTOFFE

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

WIMA 2002

Vom 28.07. bis 03.08.2002 fand in der Nähe der tschechischen Kleinstadt Rozmítal pod Třemšínem das 52. WIMA-Treffen (Women International Motorcycle Association) statt. Rozmítal liegt im Kreis Příbram in Mittelböhmen. Insgesamt kamen etwa 380 Motorradfahrerinnen unter anderem aus Deutschland, England, Frankreich, der Schweiz, Holland, Österreich und sogar aus den USA, Lettland und Japan. Bestandteil des Treffens war auch ein Empfang vor dem Bürgermeister, des Präsidenten des 1. tschechischen Automobilklubs und weiteren Personen aus Politik und Wirtschaft auf dem Marktplatz des Ortes, eine Ausfahrt durch die Umgebung und eine Ausflug nach Prag.

Das nächste Treffen findet im Juli 2003 in Dorset, Südengland, statt. Interessentinnen können nähere Informationen unter echo@ac-muenchen.de erfragen.

GUCKMAL



DRUCK
WERBUNG
GRAFIK-
DESIGN

 www.haberlpartner.de

Der Motorrad-Zubehör Profi

**Einkauf im
Fachgeschäft
bringt Vorteile:**

Inhaber: Michael Aumann
Schwanthalerstraße 5
D-80338 München
Telefon (0 89) 55 56 40
Telefax (0 89) 59 57 79

südmotor

- optimale Auswahl
- kompetente Beratung
- Qualität nach Maß

Großhandel · Import · Export

südmotor

Sparsame Stadt


Wir wollen ja im ECHO eigentlich die Politik aussen vor lassen. Aber wenn es um Straßenverkehr oder unser Geld geht, muß man doch manchmal etwas an die Öffentlichkeit tragen.

Wie viele wissen, wohne ich in der Nähe des Luise-Kiesselbach-Platzes. In der Albert-Roßhaupter-Straße, die diesen mit dem Harras verbindet, wurde in den letzten Jahren (ebenso wie auf der Verlängerung, der Waldfriedhofstraße) das nicht mehr benutzte Trambahngeleis entfernt und der Raum zwischen den Fahrbahnen begrünt. Nun kam man auf die an sich gute Idee, an mehreren Stellen Übergänge für die Fußgänger zu schaffen. Jetzt erlebte ich dies fast vor meiner eigenen Haustüre: Bereits vor Monaten fuhren Laster, Bagger und diverse Baumaschinen vor. Man hätte meinen können, eine neue Großbaustelle würde eröffnet. Vom Geh- über Radweg wurde der Rand auf einer Breite von fast 4 Metern abgesenkt. Der Grünstreifen wurde auf die gleiche Breite ausgehoben, mit stabilem und schönem Pflaster versehen und durch liegende Baumstämme abgegrenzt. Ein zwar unnötig aufwändiges, aber schönes Werk!

Aber es bot sich natürlich für die Autofahrer als Wendeschleife an, damit man nicht

bis zum Partnachplatz, und dort über die Ampelanlage fahren mußte. Dies konnte auch einige Zeit so genutzt werden. Aber wieder rückten LKW, Baufahrzeuge und Arbeiter an. Ein Teil des schönen Pflasters wurde wieder abgehoben, in diese Öffnungen Betonpoller eingegraben und festbetoniert. Jetzt war das Wenden wieder unmöglich, der Fußgänger geschützt. Der größte Teil davon überquert die Straße zwar an anderer Stelle, weil man aus der Hauffstraße oder der Johann-Clanzestraße kommt, und der gebaute Überweg genau dazwischen liegt. Aber was soll's: Die Autos können nicht mehr wenden, das ganze sieht gut aus und hat viel (Steuer-) Geld gekostet, die Wirtschaft wurde angekurbelt. Wie sich diese Verhaltensweise allerdings mit dem ständig strapazierten Wort „Sparen“ vereinbaren lässt, kann wohl gedanklich nur in den Behörden und Amtsstuben nachvollzogen werden. Wenn mich aber in schlaflosen Nächten der Alptraum Tausender von unnützen Übergängen im großen Deutschland verfolgt, dann weiß ich, wie wichtig die Abgaben sind, die wir mühsam für diesen Staat erwirtschaften. Ein deshalb nicht ausgeruhter

Ferdinand Bauer

HAUSVERWALTUNG	
JULIANE HUMMELT KESTERMANNSTRASSE 2 D-82031 GHÜNWALD	TEL.: 089/6 49 25 43 FAX: 089/6 49 37 51



14.
NNTAG
 Juli 2002

Auf geht's zum Radwandern am Sonntag 14. Juli 2002 (auch bei Bodenfrost).

So wurde es angekündigt, das jährliche ACM-Radwandern. Treffpunkt war diesmal der P+R-Parkplatz in Baldham.

Überredet wurde ich endgültig 1 1/2 Wochen vorher von Sandra Maier, Gerhard Brehm und Günther Maurer, die mich wieder als Fahrradtransporteur brauchten. Dem Wunsch des Veranstalters Ferdinand Littich, keine Schrottfahrräder zur Veranstaltung zu bringen, konnte ich nachkommen, stammt doch mein Drahtesel aus den Händen der Familie Littich und braucht erfahrungsgemäß nach einem Jahr Ruhepause nicht einmal aufgepumpt zu werden.

Clubkönig Ferdinand Littich sen. wies sein Volk zurecht



Ich nannte also noch schnell telefonisch – mit der Bemerkung, dass ich bei Schlechtwetter nicht komme. Ich war ungefähr der 20. Teilnehmer, aber erst der zweite, mit „Wettereinschränkung“.

Los ging's dann am Sonntag bei schönem Wetter in Baldham, wo schon viele ACMler versammelt waren. Daß dies die erste königliche ACM-Radlausfahrt war, daran erinnerte uns der Veranstalter, unser amtierender Clubkönig Ferdinand Littich mit seinem würdevollem Auftritt. Professionell führte er die Fahrerbesprechung, gab eingeschweißte Karten aus und führte gut 40 ACMler, nach dem Ablegen seiner königlichen Insignien, auf die große Tour.

Teilgenommen haben u.a.: Manfred Anspann, Berndt Botschen, Gerhard Brehm, Robert Feicht (Glückwunsch zur fortschreitenden Genesung!), Heinrich Gafus, Manfred Geith, Alexander Gerlach, Martin Gieshoidt, Alexandra Günther, Hans-Peter Haberl, Hans Huber I., Ralf Janorschke, Max Jung, Johann N. Koch, Eduard Kurzwart, Thomas Ostermeier, Sandra Maier, Günther Maurer, Alex Mayer, Cornelia Sauer, Louis Schneider, Alfred Schreck, Dieter Steinlein, Claus Stenvers, teils mit Familie, Ehepartnern und Freunden. Natürlich ist die Namensliste nur ein Auszug, an alle Teilnehmer kann ich mich nicht mehr erinnern.

Die Route führte uns knapp 20 km in den Süden, wo die Familie Littich schon unseren Grillplatz vorbereitet hatte: Biertische, Getränke und natürlich Grillwürstel wurden hier bei unserer Ankunft bereitgehalten – vielen herzlichen Dank an den Spender und dessen Helfer! Weiter ging es dann etwas östlich zum Ausgangspunkt zurück – wieder gut 20 km über Feld- und Waldwege. Das Tempo war wie immer für jeden geeignet (Zielankunft 14:00 Uhr – entspricht fünf Stunden für gut 40 km...), die Steigungen wurden auch von jedem bewältigt.



Zwischenfälle gabs kaum. Einen Reifenplatzer hatte Alfred Schreck. Bei seinen Asphaltchneidern, die sein Rennradl hatte, wunderte sich aber sowieso jeder, dass die Reifen auf den teilweise steinigen Wegen gut 30 km hielten. Unser Ferdinand war vorgewarnt, hatte für ihn Ersatz dabei und so konnte es bald weitergehen. Auch ein Sturz der Präsidentengattin blieb ohne bleibende Folgen, Heftpflaster drauf und weiter ging's. Der Wunsch

„keine Schrotträder“ wurde heuer wieder erfüllt und sorgte somit für einen reibungslosen Ablauf der Ausfahrt. Gut gelaunt kehrten die meisten dann noch in Baldham im Biergarten ein und ließen den gelungenen Tag beim fröhlichen Zusammensitzen ausklingen.

Aufgefallen ist mir, dass einige vollgefederte Hightech-Bikes dabei waren, die Fahrer aber mit den Einstellmöglichkeiten der Dämpfer und Federn überfordert waren und einige Teilnehmer durchaus mit älteren Drahteseln mithalten konnten. Ein Wunsch für mich für nächstes Jahr - ergibt sich aufgrund meines stattlichen Gewichts Rad mit Fahrer: Versammlung zur Besprechung des weiteren Fahrtverlaufs und ähnlichem nicht immer in den Senken an Enden längerer Gefälle und vor Beginn der nächsten Steigung, sondern am höchsten Punkt – meinen Schwungvorteil hätte ich gerne öfter als einmal ausgenutzt.



Asphaltchneider von Alfred Schreck

Danken möchte ich im Namen aller Teilnehmer dem Organisationsteam rund um unseren Clubkönig Ferdinand Littich sen. für diese vollends gelungene Veranstaltung – weiter so, wir freuen uns schon auf nächstes Jahr!

Euer Thomas Ostermeier

Clubausfahrt 2002 mit Schorsch in den Harz

oder

Einfall bayrischer Ritter samt Gefolge in die alte Kaiserstadt Goslar

am Fuße des Harzes anno 2002

Eine Gruppe fahrender bayrischer Rittersleut aus dem Großraum München traf sich am Morgen des 28. Juno 2002 an der großen Heeresstraße (Autobahn München - Berlin). Auf Gefährten mit zwei Rädern, deren Abstammung primär aus bayrischer Zucht, aber auch aus italienischer, ja sogar aus japanischer Stallung stammen, ging es in geordneter Reihenfolge in Marschrichtung Norden. Obwohl die verschiedenen Ritter teils mit ihren Damen, sowie mit unterschiedlichen Pferdestärken unterwegs waren, erreichte die bunte Gruppe unter der Führung von Bruder Ferdinand, selbiger Besitzer einer Stallung mit verschiedenen zwei-rädrigen Gefährten (Drahtesel die meist getreten werden müssen und ziemlich schweiß-treibend sein können) relativ schnell die nördlichste Region Bayerns.

Dort wurde die große Heeresstraße verlassen, es ging an der Plassenburg vorbei in Richtung Kronach, wobei die „Feste Rosenberg“ als weitere Orientierung diente. Unbemerkt fiel die bayrische Ritterschar in Thüringen (seit 1989 ohne Schlagbaum) ein. Doch hier zeigten sich die ersten Orientierungsprobleme. Glücklicherweise erreichten alle auf den zum Teil kopfsteingepflasterten Wegen die Schlosswirtschaft von Sonneberg. Hier war der erste Sammelpunkt, bei dem sich die beiden Gruppen mit vierrädrigen Gefähr-

ten (Autler neuzeitlich Auto genannt) sowie die Gruppe der zweirädrigen Fortbewegungsmittel (auch Motorrad genannt) erstmals trafen. Nach herzlicher Begrüßung wurde ein gemeinsames Mittagessen mit den unterschiedlichsten regionalen Spezialitäten, in jeweils übrigen Portionen, eingenommen.

Getrennt fielen dann beide Gruppen weiter in das tiefere „Thüringer Land“ ein. Der Drang nach Norden wurde nur durch die unterschiedlichen Saufgewohnheiten bei den Zweirädern kurzzeitig unterbrochen. Jäh wurde jedoch die sehnsüchtig erwartete Hatz (Galopp) in der gebirgsähnlichen Landschaft des Harzes unterbrochen. Mit Regen und Kälte, Temperaturen von 8°C, empfing uns der nördlichste Gebirgszug Deutschlands. Zum Teil bitter frierend kamen die teilweise nur in Leder gekleideten Zweiradler in der alten Kaiserstadt Goslar an, wobei hier die Sonne mit zaghaften Strahlen die Gruppe wieder versöhnte.

Einen herzlichen Empfang am Rathausplatz gab es durch die bereits anwesenden Autler sowie durch den Geschäftsführer des geschichtsträchtigen Gasthauses „Hotel Kaiserworth“. Ebenso konnten die Zweiräder in einer überdachten Stallung des Innenhofes der Herberge abgestellt werden. Die großzügigen Gemächer mit teilweise einladendem



Ankunft vorm Hotel am Marktplatz

Blick zum Marktplatz trugen letztendlich zum schnellen Stimmungswechsel bei. Beim gemeinsamen Essen ging in der entsprechenden Ambiente der schöne, entspannende Abend zu Ende.

Am nächsten Morgen wurde zur gemeinsamen Stadtbesichtigung gerufen. Die Führung erfolgte durch einen sehr versierten, jetzt pensionierten Schulmeister aus Goslar. Seine Schilderungen versetzten uns immer wieder in die mittelalterliche Epoche in der wir das Tun und Treiben deutlich nachempfinden konnten. Verschiedene Kulissen dieser Stadt mit ihren Gebäuden und Straßen die im zweiten Weltkrieg von Bomben verschont blieben, zeigten uns eine bleibende Erinnerung, die nicht nur ausschließlich mit digitaler- oder konventioneller Fototechnik gespeichert wurde.

Der Begründer des heute weltweit agierenden Siemens - Konzern „Hans Siemens“ hatte übrigens seine erste bedeutende Wirkungsstätte in Goslar,

wobei es Selbiger damals verstand ein Bier mit einer gleichbleibenden Qualität zu brauen. Beim Mittagstisch in der Traditionsgaststätte „Weisser Schwan“ konnten wir wiederum à la Carte die verschiedensten regionalen Gerichte sowie das gute Schwarzbier ausgiebig kosten.

Am Nachmittag ging es meist auf Schusters Rappen durch eine heute noch bewohnte typische Bergarbeitersiedlung zur Erzmine, in der bis Ende der achtziger Jahre noch Eisenerz abgebaut wurde. Gezeigt wurden sehr anschaulich die Anfänge des Erzabbaus des 18. Jahrhunderts von Hammer und Meißel bis zur heute noch eingesetzten maschinellen Abraumtechnik. Ausgerüstet mit einem neuzeitlichen Bergarbeiterhelm ging es für die zwei Teilnehmergruppen einmal zu Fuß oder mit der Grubenbahn in den Berg hinein. Der mit bis zu 10 Personen besetzte Grubenwaggon fuhr, gezogen von einer E-Lok, bis in eine Tiefe von 700 m, wobei die beengten Verhältnisse sowie die ruppige Fahrt

für uns eine bleibende Erinnerung sein werden.

Beendet wurde der zweite Tag mit einem Rittermahl im historischen Kellergewölbe des Hotels, wobei dieser Abend als Höhepunkt unserer Ausfahrt bezeichnet werden muß. Nach einer Waschung unserer angeborenen Ess- und Fresswerkzeuge wurde jetzt jeglichen „Bruder oder Schwester“ ein ritterliches Gewand überreicht mit dem an einer langen Tafel am Kaminfeuer Platz genommen wurde. Verschiedene Speisegänge von der Kartoffelsuppe über Wildbret, Hahnenbein und eingemachtem Schwein bis zum allbekanntesten Harzer Handkäs, angemacht mit Zwiebel, Essig und Öl, sowie ein süßig helles- oder dunkles Bier trugen zum gelungenen Abend bei.

Erschwert wurde jedoch das gemütliche Beisammensein durch die Vorgabe des Mundschenks (Bruder Michael) Dialoge nur in der 3. Person zu führen. Jeweils beim Trinken mußte man mit seinem Tischnachbarn oder mit der gesamten Gruppe immer den Ausspruch „Auf die Gesundheit“ laut von sich geben. Bei

Mißachtung dieser Tischregel wurde der oder diejenige jeweils durch Vortrag eines Gedichtes, eines Liedes oder Schlimmeren bestraft. Aufgehoben wurde diese Regel erst nachdem die ganze Gruppe etliche Strophen „Der alten Rittersleut zu Grünwald“ in G´stanzlform lautstark und im ausgeprägten Bayrisch vorgetragen hatte. Nach dem üppigen Mahle endete der Abend für die meisten Teilnehmer am Stadtpranger, wo sie dann öffentlich mit einem wohlschmeckenden Obstbrand bis zum Abwinken abgefüllt wurden.

Für eine kleine hartgesottene Gruppe endete dieser Tag erst bevor der Hahn den neuen Morgen ankündigte. Die beschwörenden Worte der Teilnehmer aus dieser außerordentlichen Sitzung erbrachte uns letztlich einen sonnigen Tag.

Sammelpunkt war am späten Morgen der Bahnhof zu Goslar, wo wir dann gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn nach Wernigerode fuhren. Dort ging es dann in einem für uns eigens reservierten Waggon mit der Harzer Schmalspurbahn auf die wohl höchste und bekannteste Erhebung des Harzes, den 1142 m hohen

Gemeinsames Ritteressen





Obstbrandabfüllung am Stadtpranger

Brocken. Die nostalgische Zugfahrt ging fast zwei Stunden über mehrere Haltestellen dem Gipfel entgegen, wobei die Kioskbesitzer erstmals in Erfahrung bringen mußten, daß sie schon jahrelang „Fleischpflanzel“ und keine Frikadellen verkauften.

Das Wetter auf dem Brocken, diesem mystisch, sagemumwobenen Berg, zeigte sich von seiner besten Seite, wobei es statistisch gesehen an 300 Tagen im Jahr stark bewölkt, neblig ist oder gar regnet. Wenn auch ein starker Wind wehte, so konnten wir an diesem Tag die sonnen durchflutete Umgebung bis in weite Ferne wahrnehmen.

Die Rückfahrt endete leider in einem völlig überfüllten Regionalzug der DB, wobei zumindest in unserem Abteil Jugendliche sowie Erwachsene versuchten den bayrischen Sprüchen (Dialogen) zu folgen.

Am nächsten Morgen wurden wir zwar durch Blasmusik geweckt, doch jetzt weinte der Himmel weil wir Abschied nehmen mußten. Trotzdem konnte eine Fotosession mit den einzelnen Teilnehmern sowie

ihren Fahrzeugen abgehalten werden. Der Hotelbesitzer persönlich, ein Bayer, lies es sich nicht nehmen mit flauschigen Handtücher die Sättel der motorisierten Räder zu trocknen. Im Konvoi ging es dann wieder gegen Süden über den Harz zurück bis nach Nordhausen, wo wir in einer Brauereigaststätte letztmalig ein Schluck von einem dunklen Spezialbier genießen durften. Hier zeigte sich erstmals eine gewisse Resignation beim Bruder Schorsch, als man ihm „1 Meter Bratwurst“ auftischte.



Besuch Brauereigaststätte in Nordhausen

Bei der weiteren Rückfahrt zeigte sich wieder die Sonne je näher wir in Richtung Freistaat kamen. Hier suchten dann die Radler wieder eine eigene Strecke mit vielen Kurven, um ihren vielen Pferdchen nochmals die Sporen zu geben.

Bedanken möchten wir uns hiermit nochmals bei Dir – Schorsch – für die gelungene Ausfahrt in eine Region, die die meisten von uns nur von der Landkarte kannten, sowie für manches Stück von Deiner Bratwurst.

Autoren: Richard + Traudl Bauer

Divinol Cup in Hockenheim am 10. August 2002

Erster richtiger Renneinsatz für Kurt Distler mit dem neu aufgebauten BMW M3 E30 V8. Der neue Kurs in Hockenheim lässt sich sehr schön fahren und hat richtig Grip. 49 Teilnehmer in 4 Hubraumklassen sorgten für ein volles Feld. Allein die ersten fünf waren alles Porsche GT mit Bi-Turbomotoren. Von 600 bis 800 PS war alles vertreten. Für mich Startplatz 8 im ersten Lauf. Nach neun Runden war ich an vierter Stelle, als ein überrundeter BMW M3-Fahrer mich schlichtweg im schnellen Rechtsknick vor der neuen Mercedes Tribüne übersah. Leichte Karambolage mit Ausfall waren die Folge. Zum Glück waren 3 Stunden Pause bis zum 2. Lauf, so dass wir unser Auto fertig repariert auf den Startplatz stellen konnten. Diesmal lief's wesentlich besser, Gesamtrang 3 im 2. Lauf. Für den

ersten Renneinsatz waren wir mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Eine Steigerung ist absolut möglich.

Michael Schumacher, der Wohltäter

Eine wenig bekannte Seite von Weltmeister Michael Schumacher enthüllte der UNESCO-Sprecher Francois Finzon-Gil, der bestätigte, dass Schumi bereits mehrfach Millionenbeträge für Kinder in Not gespendet hat: Er gibt nicht nur Geld für gute Zwecke aus, sondern kümmert sich persönlich darum. Er möchte aber damit nicht in die Schlagzeilen, er tut es aus Überzeugung. Drei Projekte hat sich Schumi ausgesucht: Er hilft Waisenkindern in Dakar, bei einem Schulprojekt bezahlt er die Lehrer und er finanzierte einem gesamten Sportkomplex. Schumacher: die meisten Probleme, die die Erwachsenen heute haben, wurzeln in Problemen während ihrer Kindheit. *Kurt Distler*

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 Probefahrt.

Probe fahren

Wer jetzt nicht fährt, ist selber schuld. Also, komm vorbei und vereinbare deine Probefahrt beim 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 1934
Münchener Straße 12
83620 Feldkirchen

„Wir haben einen Freund verloren“

Erich Lorz

geb. 22.12.1929 in München

gest. 26.06.2002 in München

Eines unserer treuesten Clubmitglieder ist nicht mehr. Nach sechsmonatigem Krankenhausaufenthalt ist unser Freund von seinen Leiden und seinen Schmerzen, die er so tapfer ertrug, erlöst worden. Erich Lorz, ein Mannsbild und ein Gentleman vom Scheitel bis zur Sohle. Seit 1953 war er beim ACM. Bei fast allen Clubveranstaltungen war er dabei. Wenn er einmal den Clubabend nicht besuchen konnte, fehlte er uns! Er gehörte einfach zum harten Kern.

Ob bei den ACM-Clubmeisterschaften in den sechziger Jahren auf dem Sudelfeld, dann in Riedenburg im Altmühltal, bei den Clubausfahrten 1972/1973 zur Plose, 1974 nach Hermagor, Erich fuhr immer mit uns und wenn das Wetter noch so schlecht war. Turracher Höhe, Juni 1974, die letzten 200

Ob bei den ACM-Clubmeisterschaften in den sechziger Jahren auf dem Sudelfeld, dann in Riedenburg im Altmühltal, bei den Clubausfahrten 1972/1973 zur Plose, 1974 nach Hermagor, Erich fuhr immer mit uns und wenn das Wetter noch so schlecht war. Turracher Höhe, Juni 1974, die letzten 200



Höhenmeter Schneesturm – aber wir – Erich, Peter May, Jupp Rettschlag und ich auf dem Motorrad – vier Schneemänner. In diesen Jahren und jeden Sonntag über Bayerns Landstraßen. September 2001, beim 65. Geburtstag von Alfred Schreck sang der Erich mit als Chorknabe unter der Dirigentin Trudl Pesl.

Nikolausfeier 7.12.2001: Auftritt von Erich als Nikolaus zusammen mit seinem Krampus Manfred Anspann, wo manchen von uns die Leviten gelesen wurden. Mit großem Applaus waren die beiden von uns beklatscht worden. Es sollte das letzte Zusammensein mit den Clubfreunden sein. Beruflich war Erich Lorz bis 1975 bei Fiat Keidler. Der Firmeninhaber Karl Keidler war in den fünfziger Jahren Präsident des ACM. 1975 wechselte Erich zur Münchner Nobelfirma Auto König, bei der er bis 31.12.1999 tätig war. Erich war bei allen Kunden äußerst angesehen und geschätzt, bei der anspruchsvollen Klientel nicht immer einfach! Seine hohen fachlichen Kenntnisse gepaart mit besten Umgangsformen machten ihn zum gefragten Geschäftspartner.

Lieber Erich, auf dem Bild bei der Clubausfahrt 2000 winkst Du uns. So werden wir Dich in Erinnerung behalten, Dich unseren guten, steht's zuverlässigen Freund, wir sind dankbar für Tage und Stunden in denen wir mit Dir zusammensein durften! Der Familie gilt unser Mitgefühl.

J.N. Koch



Geburtstage

17.08.1937, **Harald Ettlich, 65 Jahre**
Ederweg 1, 63456 Hanau

04.09.1942, **Hans Binder, 60 Jahre**
Würmtalstr. 180 b, 81375 München

29.09.1937, **Hans Rott, 65 Jahre**
Teisendorfer Str. 13, 81825 München

25.10.1937 **Klaus Jürgen Steinhardt,**
Bergwerkstr. 3, 82439 Großweil, **65 Jahre**

*Wir gratulieren herzlichst zum Wiegenfest
und wünschen Glück und Gesundheit
für die weiteren Lebensjahre.*

ACM Service

Geschäftsstelle:

Senserstraße 5, 81371 München,
Tel. 089/775101, Fax. 089/775101
Die Geschäftsstelle ist jeden Mittwoch von
16:00 – 19:00 Uhr besetzt.

Bankverbindung:

Kreissparkasse München Starnberg
KTN: 9248568
BLZ: 702 501 50

Präsident:

Hans Koch, Hauptstr. 28,
82008 Unterhaching,
Tel. 089/6115507

Mitgliedsbeitrag:

Jahresbeitrag Erwachsene 45.– Euro
Jahresbeitrag Jugendliche 20.– Euro

Impressum:

Herausgeber: ACM Automobil-Club München von 1903 e.V. Senserstr. 5, 81371 München · Verantw.: Hans Koch, Hauptst. 28, 82008 Unterhaching: 089/6115507 · Titelbild + Artikelbilder S. 4-7: BMW Mobile Tradition · Redaktion: Cornelia Sauer · Layout: Franz Kantner · Litho: Franky Müller · Autoren: Fritz Mehninger, Traudl & Richard Bauer, Sabine Rousseau, Thomas Ostermeier, Ferdinand Bauer, Hans Koch, Kurt Distler · Lektorat: Sabine Rousseau · Anzeigen/Öffentlichkeitsarbeit: Ferdinand Bauer · Druck: Druckerei Böhm & Partner

Clubabend:

Jeden Mittwoch 20 Uhr im Clubraum des Löwenbräukellers, Nymphenburger Str. 2, 80335 München, Tel: 089/526021

Anzeigenschaltungen/Preisfragen:

Ferdinand Bauer, Hölderlinstraße 11, 81379 München, Tel: 089/711866

Online:

Thomas Ostermeier, Kistlerhofstr, 161, 81379 München, Tel: 089/7849548,
Fax. 089/788119, info@ac-muenchen.de,
www.automobilclub-muenchen.de

ACM Echo:

Redaktion: Cornelia Sauer, Johanneskirchner Straße 136, 81927 München,
Tel: 089/4302502, Handy 0173/3870067,
echo@ac-muenchen.de

Nächstes ACM Echo:

Redaktionsschluß: 18.10.02
Erscheinungstermin: KW44

In eigener Sache:

Die Redaktion behält sich vor Textänderungen sowie Kürzungen vorzunehmen. Für 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. sind ausschließlich Sache des oder der Überbringer.

Sandstrahlen

Was?

Bahn und Probe bis 12,0 m
Auto und Motorziele
PCW und 18W Karosserien,
Anhängen, Traktoren, Mäsewägen,
Führerlos, Stahl- und Alu-Falgen,
Zusammenbau, Rahmen,
Buntbleche, Möbel, Scherzke,
Eliker, Schirme und Lampen,
Schleifstein- und Glasarbeiten
mit individueller Gestaltung

Wie?

mit Kommt, Barlaferschlacke,
mit Glasperlen,
Stahlkorn, Minibuchsen,
Kunststoffgranulate
und anderen Strahlmitteln,
je nach Oberflächengüte

Wir bieten!

Sandstrahlarbeiten aller Art,
**Selbststrahlen in
großen Kabinen**,
Feinstrahlen,
Leihgeräte und Anhängervorbeh,
Stahlmittelschlacke

Unsere Öffnungszeiten:

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

Tele: 08102 - 6664
Fax: 08102 - 72129



Bernd Bräuer
Sandstrahlerei

Georg-Knorr-Straße 25b
Gewerbegebiet

85662 Hohenbrunn
b. München

SÜDGRIMA

MARMOR- FLIESEN- GROSSHANDEL

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

Espressoworld



Kaffee-Kultur vom Feinsten!

- **Espressomashinen**
- **Kaffeemaschinen**
- **Accessories**
- **erlesene Espressoordnungen**
- **Designzubehör**
- **Verführung, Beratung, Verkauf**

ESPRESSO-KAFFEEMASCHINEN ZENTRALE MÜNCHEN - INH. RUDOLF BEITZ
DACHAUER STR. 18 - NAHE HAUPTBAHNHOF - 80336 MÜNCHEN - TEL./FAX 089/83 84 02
Geschäftszzeiten: Montag - Freitag 9.30 - 18.00 Uhr - Samstag 9.30 - 14.00 Uhr



www.kiwi-helme.de

So stellen wir uns die neue Helm-Generation vor:

Visierwechsel in weniger als 10 Sekunden bei unserem neuen Duraplast-Helm KIWI K500! Weitere Merkmale: 2 Außenschalengrößen in der bewährten Composite-Technik, geräuscharm, ca. 1300 g leicht, herausnehmbares, antiallergisch behandeltes Innenfutter, antiscratch antifog-Visier (Supravision-Technik).

KIWI Vertrieb GmbH, Lohenstraße 8, 82166 Gräfelfing
Tel. 089/89 80 92 52, Fax 089/89 80 92 53, kiwi.vertrieb@t-online.de