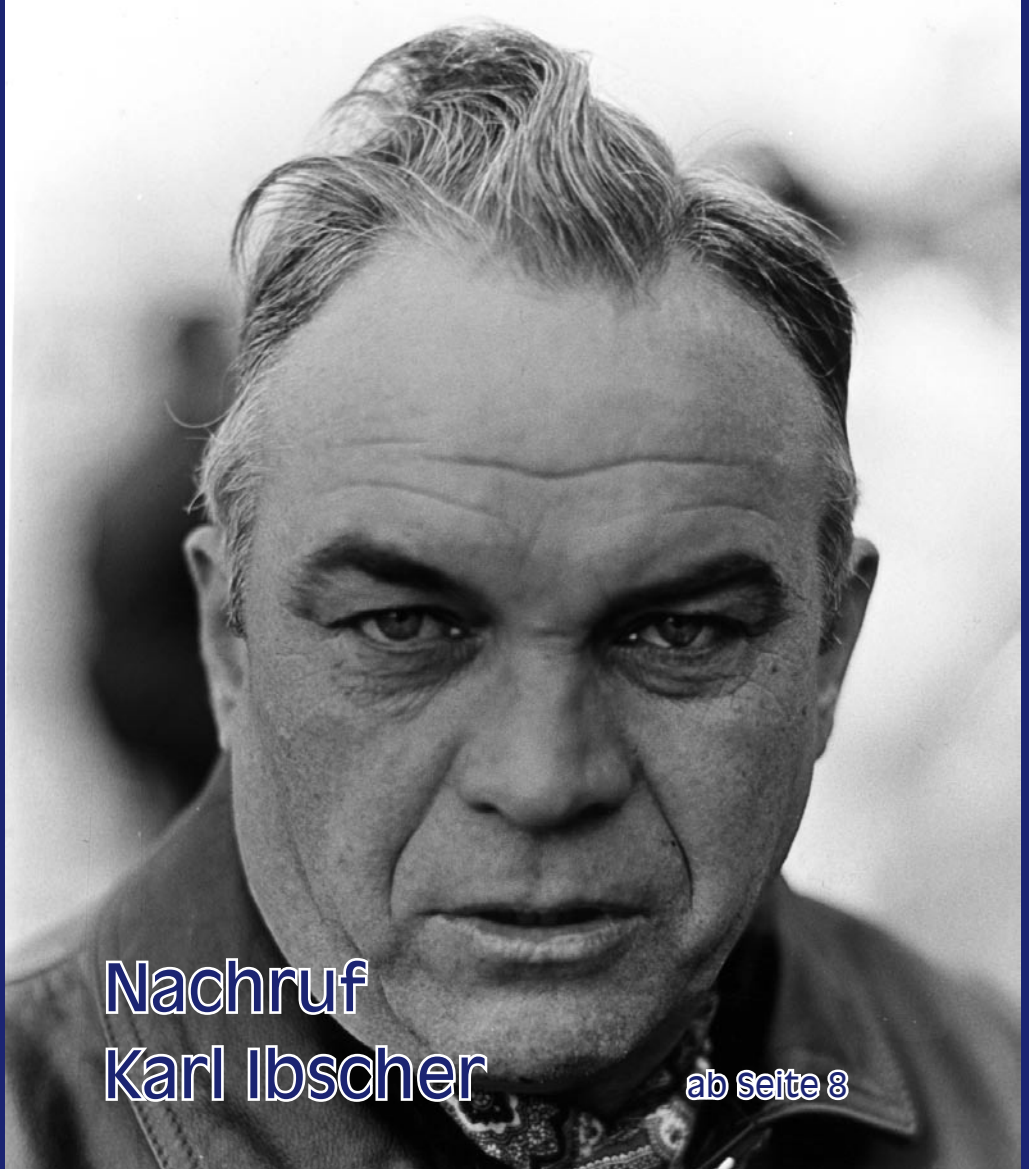


# ACM-ECHO

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

67. Jahrgang

Nr. 3 September – Oktober 2006



Nachruf  
Karl Ibscher

ab Seite 8

Terminvorschau auf Seite 7

Wenn's um Heizöl geht:

Shell Heizöl Thermo  
Shell Heizöl Thermo Premium  
Shell Heizöl Thermo Eco-Ultra

Shell Diesel-Kraftstoff 2000  
Rapsdiesel  
Shell Schmierstoffe

**Ilmberger**

Julius Ilmberger Mineralölvertrieb KG

Tel.: 089 / 613 16 58  
Fax: 089 / 613 40 94

Hahilingastr. 5  
82041 Oberhaching

Bei uns  
sind Sie immer  
in guten Händen

Shell Vertragshändler

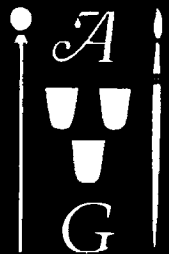
**Sanitäre Anlagen  
Gasheizungen  
Altbausanierung  
Reparaturen**



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

**Georg Nerbl**

Gas- und Wasserinstallateurmeister



**GERLACH Alexander MALEREIBETRIEB**

Innungsfachbetrieb

Seit 1932 im Familienbesitz

**FACHGESCHÄFT FÜR ANSTRICH UND LACKIERUNGEN**

85540 Haar

Telefon (089) 4605555

Untere Parkstraße 16a

Telefax (089) 46089204

Ausführung sämtlicher Malerarbeiten Innen und Außen

**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

*Liebe Leserin, lieber Leser,*

in dieser Ausgabe findet Ihr eine Reihe von Reiseberichten unserer Clubmitglieder. Danke an alle fleißigen Autoren und Autorinnen. Falls der eine oder die andere in der Schublade noch eine schöne Geschichte liegen hat, bitte an Ulrike Feicht oder Hans Bartl jun. schicken. Jede Geschichte wird gerne veröffentlicht. Das gilt auch für Technikberichte, Veranstaltungsberichte, Leserbriefe, Veranstaltungstips und alles, was Euch noch so einfällt.

Bitte beachtet auch unseren Terminkalender auf Seite 7, es stehen zwei Großveranstaltungen des ACM an, die Edelweisstrophy in Magione und der Clubpokal am Salzburgring, Kurzentschlossene können sich noch anmelden.

Weiterhin findet Ihr einen Nachruf von Karl Ibscher auf der Seite 8.

An dieser Stelle allen Bruchpiloten schnelle Heilungs- und Genesungswünsche.

Viel Spaß beim Lesen.

*Eure Cornelia Sauer*

**Ankündigung**

Terminübersicht	7
Nikolausfeier	5
Anmeldung Jahresschlussfeier	18
Motorsportwochenende	33

**ACM Salzburgring**

Rahmenausschreibung	10
Slalomausschreibung	12

**ACM informiert**

Fahreindrucke HP2	13
Crashtest	32

**ACM intern**

Nachruf Karl Ibscher	8
----------------------	---

**ACM'ler unterwegs**

Wenn Eine eine Reise tut ...	15
German TT	20
ACM'ler auf Rossi's Spuren	21
Der Geländesport lebt wieder	24
Nove Mesto	26
Schnupperwochen in Lappland	27
Tunesien 2006	30

**Rubriken**

Geburtstage	35
Echo Termine 4/06	34
Impressum	34

**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.

*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*

**Rent your IT.**

individuell • flexibel • partnerschaftlich

Von der Verkabelung, dem IT/TK Umzug, dem Einrichten Ihrer Systeme bis zur Wartung und Betreuung hilft Ihnen die netcos AG.

info@rent-your-it.de  
www.rent-your-it.de

Wenn sie heute Ihre Daten verlieren,



sind Sie  
morgen noch im Geschäft?

**Datensicherung** einfach, schnell  
und zuverlässig!



reback@netcos.de  
www.re-back.de

**NETCOS AG**

Herr Stanislaw Panow  
(Geschäftsleitung)

Richard-Strauss-Str. 71  
81679 München

Tel.: 089/45 22 16 0  
Fax: 089/45 22 16 99

## **34. ACM - Nikolausfeier**

Freitag, den 08. Dezember 2006  
im

**Augustiner Keller**

Arnulfstrasse 52,  
80335 München

**Beginn: 19.30 Uhr**

Karten zu € **7,50** gibt es  
am Clubabend oder telefonisch  
bei

Trudi Pesl: 089/4305326

Ferdinand Littich: 089/434732

Alex Mayer: 089/8415698

Parkplätze im Biergarten über Einfahrt Zirkus-Krone-Straße  
Trambahn Linie 16 und 17, sowie die U 1 halten vor der Haustüre  
S-Bahn Haltestelle Hackerbrücke

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

Euer Nikolausteam



# SÜDGRIMA

MARMORGROSSHANDEL GMBH & CO KG  
FLIESENGROSSHANDEL

Marmor  
Granit  
Fliesen

SÜDGRIMA GmbH & Co. KG · Kirschstraße 33 · 80999 München

[www.suedgrima.de](http://www.suedgrima.de)

Tel.: 089/818945-0

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

## ABSolut sportlich.



### TDM900A

Der Allround-Sportler  
mit serienmäßigem ABS.

- Parallel-Twin mit DOHC-5-Ventil-Zylinderkopf • elektronische Benzineinspritzung • geregelter 3-Wege-Kat • 6-Gang-Getriebe • leichter, verwindungssteifer Alu-Rahmen und Alu-Schwinge • ergonomisch entspannte Sitzposition • Wegfahrsperre

alle neuen  
Modelle  
incl. Quad's  
und  
ATV's  
sofort  
verfügbar

powered by  
**MOTO - VÖLKL**

zwischen München und Rosenheim  
83620 Feldkirchen  
08063-7272  
[www.moto-voelkl.de](http://www.moto-voelkl.de)

 **YAMAHA**  
*Touching Your Heart*



## Terminvorschau für das Jahr 2006



ab 20 Uhr Clubabend im Löwenbräukeller (außer Feiertage, Aschermittwoch)

- 
- Do.-Fr. 28.-30. Sept.** 2. ACM Edelweißstrophäe, [www.edelweisstrophae.de](http://www.edelweisstrophae.de), Info: Karl Schuhardt 0171/2724416
- Sa.- Mo. 01.-02. Okt.** Dolomitenrallye 2006 Info.: Helmut Dähne
- Sa.- So. 07.-08. Okt.** ACM-Motorsportwochenende Salzburgring mit Clubpokal, Fahrerlehrgang, Oldtimerfahren
- So. 22.10.06** ACM Oldtimerausfahrt, Infos: Gerhard Brehm Tel.: 0171/2882210
- KW 43/44** Endurospass in der Türkei 2006, Infos: Kurt Distler Tel.: 08170/9102
- Sa. 11.11.06** ACM Jahresschlussfeier (Organisation: Ulrike Feicht)
- Fr. 08.12.06** ACM Nikolausfeier (Organisation: Alex Maier, Trudl Pestl)
- 

**Weitere Ansprechpartner, Veranstaltungen und Terminänderungen siehe auch [www.ac-muenchen.de](http://www.ac-muenchen.de) !!!**  
Informationen auch über das Clubbüro zu erhalten, Mittwochs von 16:00 - 19:00 Uhr besetzt. Tel./Fax.: 089/775101

Präsident J.N. Koch	Tel.: 089/6115507	Fax.: 089/6115507	
Ulrike Feicht	Tel.: 089/423284	Fax.: 089/453037-55	feichtfamily@t-online.de
Thomas Ostermeier	Tel.: 089/7849548	Fax.: 089/788119	Osti@ac-muenchen.de
Wolfgang Vogel	Tel.: 089/712656		
Franz Wagner	Tel.: 08171/28684	Fax.: 08171/28683	Franz-Wagner-GmbH@t-online.de
Tschulni Wagenführer	Tel.: 089/84059400	Fax.: 089/84059500	

Achtung: Öffnungszeiten geändert

**WIR KENNEN UNS AUS!**



**Fliesen**

**Mosaik**

**Naturstein**

Handel

Verlegung

Fachberatung

Objektbetreuung

Komplettrenovierung

Edeltraudstr. 84 / Ecke Wasserburger Landstrasse • 81827 München • Tel.: 089/439 804 - 0 • Fax.: 089/439 804 - 44  
Öffnungszeiten: Montag - Freitag: 8 - 19 Uhr • Samstag: 10 - 15 Uhr

# Nachruf Karl Ibscher

geb. 25.11.1916 in München, gestorben 29.05.2006 in München.  
Ehrenmitglied des ACM.

Kare der Grosse (187 cm)  
Mit Humor, bajuwarischer Großzügigkeit - und wenn es sein musste - auch mit „G’walt“ hat er alles gemeistert, was Geländesport-Organisatoren und auch das, was man so Schicksal nennt, ihm in den Weg legten. Am 31. Mai 2006 begleiteten seine Familie und viele, viele Freunde ihn auf seinem letzten Weg von der Kirche St. Peter und Paul in Trudering zum Friedhof. Mitglieder vieler Truderinger Vereine und des Automobil-Clubs München von 1903 erwiesen ihm die letzte Ehre. Mehrere Jahre hatte Karl schwer mit seiner Zuckerkrankheit zu kämpfen. Er musste öfters ins Krankenhaus und zur Reha. Geduldig musste er nun sein, was dem früheren Draufgänger nicht immer gelang. Zitat von Karl: „da ist es mir im Feldlazarett in Russland besser gegangen als jetzt“. Seltsamerweise haben erst Militärzeit und Krieg den Karl Ibscher auf den Geschmack gebracht, mit dem schweren Seitenwagengespann Motorsport zu betreiben. 1937 musste er in der Münchner Pionierkaserne als Kraftfahrer einrücken. Im zweiten Weltkrieg war er Kradmelder auf BMW-Gespannen im Panzerkorps des berühmt schnellen Generals Guderian. Im kalten Winter 1941/1942 kam der Kare bis vor Moskau. Was es hieß Kradmelder im 2. Weltkrieg zu sein, kann nur ermessen, wer es selbst erlebt hat. Eine schwache Vorstellung vermittelt der Vergleich, dass diese Männer Spähpatrouillen, Nachrichtenverbindungen, Munitionstransport und Verwundetenfahrzeug in einem sein mussten. Nach Ende des Krieges 1945 konnte sich Karl aus der Ge-

fangenschaft in Ungarn zu Fuß nach München durchschlagen. Trotzdem stammte aus dieser furchtbaren Zeit Karl Ibschers Liebe zum Motorrad und zum Beiwagengespann. Das im Gelände fortzubewegen, gehört zu den härtesten Sportarten. Kraft und Reaktionsgeschwindigkeit müssen optimal kombiniert sein. Der Kare hatte diese Eigenschaften. Er errang in den Fünfziger- und Sechzigerjahren 51 Goldmedaillen und als Werksfahrer von BMW 1961-1964 jeweils die Deutsche Geländemeisterschaft mit Beiwagen mit den „Schmiermaxen“ Sepp Hintermaier und unserem Clubkameraden Edgar Jupp Rettschlag (+ 25.08.1997). Mit allen Wassern des Geländesports waren sie gewaschen. 1963 bei der Zweitage-Fahrt in Eschwege brach der Rahmen. Ibscher/Rettschlag fuhr noch ins nächste Dorf und suchten einen Menschen, der schweißen konnte. Es war der ortsansässige Spengler, der gerade im guten Anzug von der Kirche heimkam. Wie er war, kroch er unter die Maschine. Und während der Beifahrer immer wieder die Sicherung der überlasteten Stromleitung hineindrückte, schweißte der Klempner den Rahmen so zusammen, dass er mit Hilfe von Lehm und Dreck dann hielt. „Da san mir aber schee staad bei der Siegerehrung gwesen“ erzählten sie später. Wie Ibscher zu seinem Motorrad stand, definierte er auf unübertreffliche Weise selbst. „Das ist doch aus Eisen, das muss doch was aushalten“ forderte er, wenn wieder einmal etwas an der Maschine das, was der Ibscher damit machte, nicht aushielt. Des Holzbearbeiters Ibscher Vertrauen ins Eisen war aber so grenzenlos, dass er immer



wieder losfuhr, von gut gemeinten „Verbesserungen“ des BMW-Stalles unterstützt, die freilich im Dreck und über Stock und Stein nicht immer das brachten, was man sich in der Werkstatt so vorgestellt hatte. Aber der Karl hat einfach alles gemeistert, mit Kraft, Ausdauer und Humor - ein bajuwarisches Urgestein - bekannt, manchmal gefürchtet wegen seiner derben Späße. Bei ACM-Veranstaltungen kutschierte er gerne Unwissende im Beiwagen, um kurz vor einer Mauer das Krad noch herumzureißen oder den Seitenwagenpassagier einige Sekunden in der Luft zu halten. Der Kare konnte das und es freute ihn. In den Sechzigerjahren fuhr Karl mit uns - Jupp Rettschlag, Louis Schneider, Julius Ilmberger und mir oft nach Terlan in Südtirol, das er liebte. Einmal fuhr er hinter uns her, war aber zu unserem Erstaunen vor uns auf der Passhöhe. Er wusste dorthin einen Abkürzer durchs Gelände! Ein anderes mal oberhalb Terlan nach einem Gewitterregen meinte sogar Karl, die Abfahrt in dem schwierigen Gelände machen wir lieber nicht. Also weiter nach Mölten zur dortigen Bergstation der kleinen Gondelseilbahn und damit talwärts. Schräg passte eine BMW gerade in eine Gondel. Unsere damaligen Solomotorräder waren: BMW R69, 600ccm, 35 PS und so ab 1967 dann die R69 S mit ca. 42 PS. Dass sich Karl so intensiv seinem Hobby Motorsport widmen konnte, ging nur, weil seine Frau Käthe sehr viel Geduld aufbrachte und ihn in der Bauschreinerei in Trudering vertrat. Dabei sprang schon mit ganz jungen Jahren Sohn Erwin mit großem Fachwissen und Engagement ein. Er baute die Firma später zu einem großen mittelständischen Betrieb, hauptsächlich für Türen und Fenster, sehr erfolgreich aus. Der Verstorbene war seit 1937 Mitglied des ACM, den er viele Jahre mitprägte und förderte. Er

war vielen von uns ein großes fahrerisches Vorbild, ein guter Freund und Berater.

Er bleibt uns unvergessen!



Enkel Hubert Ibscher, geb. 20.07.1966, gest. 16.11.2001, auf der Norton Manx, die Karl 1996 erwarb. Dahinter Louis Schneider auf der BMW RS54, von Karl vor etwa 9 Jahren gekauft. Mit viel Mühe und Können von Louis Instand gesetzt und bei Oldtimerrennen gefahren. Karl hat sie Louis vererbt.



*Karl Ibscher und Edgar Jupp Rettschlag.*

*J.N. Koch*

# Rahmenausschreibung Übungs-, Trainings- und Einstellfahrten am Samstag, den 07.10.2006

### **(Hinweis: Getrennte Veranstaltung zum Sonntag / Clubpokal)**

1.) Veranstalter ist der Automobilclub München von 1903 e.V., Senserstr. 5, 81371 München. Die Veranstaltung leitet der Sportleiter Julius Wagenführer.

2.) Veranstaltungsort ist das Gelände der IGM (Salzburgring) in Österreich. Bei Fahrten auf öffentlichem Verkehrsgrund besteht Führerscheinplicht!! Die Überprüfung des Führerscheins durch den Veranstalter bei der Anmeldung obliegt zwingend der Teilnehmereberechtigung. (Bitte nicht vergessen!).

3.) Die Klasseneinteilung findet in zwei Gruppen statt.

4.) Nennungen müssen bis zum 27.09.2006 beim Veranstalter abgegeben worden sein. Nachnennungen am „Ring“ sind gegen Gebühr möglich. Die Teilnehmer treffen sich am Samstag, den 07.10.2006 ab 07:00 Uhr am Gelände der IGM (Salzburgring).

5.) Die technische Abnahme findet nach der Papierausgabe und Dokumentenüberprüfung durch die verantwortlichen Funktionäre auf dem Parkplatz neben der Ringtankstelle statt. Die Fahrzeuge müssen vor Beginn der Veranstaltung zur Abnahme vorgeführt werden. Fahrzeuge mit technischen Mängeln oder unzureichender Schalldämpfung (95 dB) werden nicht zur Veranstaltung zugelassen.

6.) Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht der Teilnehmer

a) Verantwortlichkeit:

Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Kfz-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche

Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird. Soweit der Teilnehmer nicht selbst Eigentümer oder Halter des von ihm benutzten Fahrzeuges ist, stellt er den im nachstehenden Haftungsverzicht „b“ genannten Personenkreis auch von jeglichen Ansprüchen des Kfz-Eigentümers oder -Halters frei und gibt im Zusammenhang mit der Nennung eine entsprechende Verzichtserklärung des Kfz-Eigentümers oder -Halters ab.

b) Haftungsverzicht: Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Kfz-Eigentümer oder -Halter) verzichten durch Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffe gegen den Automobilclub München, den ADAC, dem DMSB, deren Präsidenten, Mitglieder, hauptamtliche Mitarbeiter, den Veranstalter, dessen Beauftragte, Sportwarte und Helfer, die Teilnehmer und deren Helfer sowie gegen eigene Helfer, den / die Eigentümer des für die Veranstaltung genutzten Grundstückes sowie der baulichen Anlagen und Einrichtungen, gegen den / die Betreiber der für die Veranstaltung genutzten Strecke, dessen / deren Beauftragte und Helfer sowie Behörden, Renndienste und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen, soweit der Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit beruht. Diese Vereinbarung wird mit der Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

7.) Versicherungen werden vom Veranstalter im üblichen Rahmen abgeschlossen. Jedes Fahrzeug muss für sich versichert sein.

8.) Allgemeines: Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten, erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung abzusagen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadensersatzpflicht zu übernehmen. Im übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist. Helm und entsprechende Schutzkleidung bei Motorradfahrern ist zu tragen. (Keine Turnschuhe) Der Sicherheitsgurt ist anzulegen. Die Übungs-, Trainings- und Einstellfahrten werden keinesfalls durch Rundenzählung oder Zeitwertung in einen Wettbewerb umfunktioniert. Die teilnehmenden Fahrzeuge müssen zum öffentlichen Verkehr zugelassen sein. Rote Händlerkennzeichen sind nicht zugelassen. Rote 07er (Oldtimerkennzeichen) sind zugelassen. Massenstart darf geübt werden, jedoch ohne anschließende Wertung (weder nach Zeit noch nach Runden). Mit Abgabe der unterschriebenen Nennung unterwirft sich der Teilnehmer den Bestimmungen dieser Ausschreibung und den eventuell noch zu erlassenden Ausführungsbestimmungen. Zu

verbindlichen Auskünften ist nur der Leiter der Veranstaltung berechtigt. Einsprüche gegen die Veranstaltung bzw. den Veranstalter sind nicht zulässig.

## ABLAUFPLAN

Entsprechend der Teilnehmerzahl (Autos) fahren zwei Gruppen im 30-minuten-Rhythmus ab 08:00 Uhr. Am Nachmittag fahren zwei Gruppen Motorräder für je 30-Minuten von 15:30 Uhr bis 16:30 Uhr. Im Anschluss haben Frauen und solche, die einfach mal „schnuppern“ wollen, die Möglichkeit, für 60 Minuten auf dem Salzburgring zu fahren. In den letzten 30 Minuten haben die Clubpokalteilnehmer die Möglichkeit, sich für den Sonntag einzufahren.

Ab 13:30 Uhr findet ein Slalom auf dem Fahrerlagerparkplatz statt.

## KOSTEN

120,00 EURO für TN 8:00-15:30 Uhr. Ab 10:00 Uhr – 80,00 EURO, ab 13:30 Uhr 60 EURO, Motorräder 20,00 EURO (30 Min), Schnupperer 15,00 EURO (30 Min), Slalom 15,00 EURO für den ersten Lauf, jeder weiterer Wertungslauf 5,00 EURO.

Der Veranstalter behält sich Änderungen vor. Näheres und Anmeldung im Internet unter [www.ac-muenchen.de](http://www.ac-muenchen.de).

*Euer Sportleiter – Julius Wagenführer jun.*

**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

# ACM - Slalom 2006

Ausschreibung für den Slalom am 07. und 08.10.2006

Nennungen bei der Papierabnahme bzw. im Veranstaltungsbüro Nenngeld 15,00 - Nachkauf von Wertungsläufen: je 5,00

## **Startaufstellung:**

Vorstart außerhalb des Slalomgeländes, Einfahrt nur nach Zeichen, immer nur 1 Fahrzeug!

## **Training:**

Nach dem Start werden 2 Runden fürs Training gefahren, wobei am Ende der zweiten Runde vor dem Start (evtl. Linie und/oder Ampel) gehalten werden muss.

## **Wertungslauf:**

Start auf Zeichen (evtl. Ampel), Zeit beginnt ab Lichtschranke zu laufen. Gefahren werden 2 Runden. Nach der zweiten Zieldurchfahrt muss so gehalten werden, dass sich die Haltelinie zwischen Vorderachse und Hinterachse befindet.

## **Nachkauf:**

Beim zweiten, dritten, ... Wertungslauf gibt es keine Trainingsrunden! Startaufstellung direkt vor Ziellinie / Startampel.

## **Strafzeit:**

Pro Pylonenfehler gibt es 5 Strafsekunden, ebenso bei fehlerhafter „Zielbremsung“. Während des Slaloms herrscht Helmpflicht, bei Motorrädern ist zusätzlich geeignete Schutzkleidung zu tragen. Innerhalb des Slalomgeländes sind keine Zuschauer oder Fotografen erlaubt. Wenn einige Teilnehmer die Strecke abgehen wollen, so ist das vor dem ersten Start, in der Mittagspause und auf Anfrage möglich. Änderungen vorbehalten.

## **Beginn:**

Ab 13<sup>30</sup> Uhr (15,00 EURO – Slalomteilnah-

me, 5,00 EURO Nachkauf möglich)

## **Verantwortlich:**

Thomas Ostermeier Organisation gesamt:  
Julius Wagenführer Motorsportwochenende auf dem Salzbürging 2006

## **!! WICHTIG !!**

Liebe Motorsportfreunde,

heuer finden auf dem Salzbürging am Wochenende 07.-08. Oktober 2006 drei Veranstaltungen des Automobilclub Münchens statt. Freies Fahren mit Schnuppern für Interessierte und Frauen. Slalom am Samstag und am Sonntag Clubpokal mit Gleichmäßigkeitprüfung und Wertung. Für alle drei Veranstaltungen muss aus Rechtsgründen jeweils eine eigene Nennung ausgefüllt werden. Auf Grund der wiederholten Mieterhöhung der Salzbürging AG muss leider auch das Nenngeld etwas angehoben werden. Ich hoffe jedoch, dass dies jeder verstehen kann, da die Veranstaltung insgesamt doch einen eher günstigen Teilnahmebetrag erfordert. Für die Nimmersatten kann am Samstag, soweit Startplätze verfügbar sind, eine Doppelnennung abgegeben werden. Auch die Slalomspezialisten können sich für geringe Kosten AUSTOBEN! Auf schwarze Striche am Asphalt bittet die Salzbürging AG dieses Jahr zu verzichten. Nach deren Mitteilung leidet hier der Bodenbelag. Allgemein bitte ich unbedingt um Einhaltung der Vorschriften! Zulassungspapiere und Vollmachten (bei Fremdfahrzeugen) bitte nicht vergessen. Ein kleiner Check vor dem Wochenende sollte unbedingt auf der Vorbereitungsliste stehen und die Lärmbeschrän-

kung auf 95 dB sollte jedem bekannt sein. Für die persönliche Sicherheit sollten alle an den Sturzhelm und die Sicherheitskleidung bei den Motorradfahrern denken. Der Veranstalter geht davon aus, dass jedem bekannt ist, dass nur zugelassene Fahrzeuge an der Veranstaltung teilnehmen können. Wer möchte, kann eine Box mieten und mich bei offenen Fragen gerne anrufen. Weitere

Informationen sind im Internet abrufbar und die Nennungen können dort ohne Schwierigkeiten ausgefüllt werden. An der Papierausgabe muss von jedem Teilnehmer ein Haftungsverzicht ausgefüllt werden.

Euer Motorsportleiter

*Julius Wagenführer*

## Fahreindrücke HP2

Die ersten Kilometer auf der Straße waren enttäuschend. Schlechte Fahrwerksabstimmung. Über Bodenwellen in Kurven versetzte das Motorrad, weil das Hinterrad frei wurde. Wofür die Maschine abgestimmt war weis ich nicht. Entweder zu hohe Zugstufe oder zu wenig negativer Federweg. Ein Anruf bei Berti Hauser brachte Klärung. Beides traf zu. Die Absenkung auf 90 mm negativ Federweg hinten machte ein neues Motorrad aus der HP2. Kein Versetzen mehr auf der Straße. Die Räder behielten immer Bodenkontakt. Die Gabelstandrohre wurden 11 mm weiter durch die Brücken gesteckt, um die Maschine zu nivellieren. Netter Gag: Eine Wasserwaage ist zu dem Zweck angebaut. An der Dämpfereinstellung habe ich nichts geändert. Willkommener Nebeneffekt der Aktion: Niedrigere Sitzhöhe und damit bessere Sicherheit im Stand. Die Beine reichen wieder auf die Erde. Selbst 1,90 m reichen sonst nicht aus, um auf unebenem Boden sicheren Stand zu bekommen. Die Dämpfung hinten in Stellung weich erwies sich als bestens geeignet für meine Gangart. Das Ansprechverhalten ist sehr gut. Das von MOTORRAD monierte Eintauchen der Gabel kann nicht ausbleiben, wenn eine Gabel

mit so langem Federweg auch wirklich federt. Die Hinterradfederung vermag große Löcher sehr gut zu verarbeiten. Kurzen Unebenheiten, die schnelles Ansprechen erfordern, stehen die ungefederten Massen etwas im Weg. Die Gabel kann das besser. Steine, die bei der R80 GS Basic mit großer Wahrscheinlichkeit zum Verspringen geführt hätten, schluckt die Gabel. Auf den sehr gut arbeitenden Federelementen basiert die große Stabilität und damit die hervorragende Traction. Es ist geradezu unglaublich, wie dieses Motorrad federt. Tiefe querliegende Wasserdrainagen bergab schluckt das Motorrad in bisher nicht gekannter Weise. Die HP2 ist das erste Motorrad, mit dem ich sehr gut und über längere Distanz im Stehen fahren kann. Lenkerhöhe und Fußrastenstellung passen sehr gut. Nur die Lenkerenden sind ergonomisch nicht ideal. Die Sitzbankpolsterung ist sehr gut. Nicht so brethart wie bei den KTM's. Die Nähte spürt man leider. Die Verstellbarkeit des Fußbremshebels, durch Umklappen einer zweiten. Die Leistungsabgabe des Motors ist beeindruckend und im Gelände auch gerne mal zu viel. Ich bewegte das Motorrad überwiegend Off Road und drehte den Motor kaum über 5000 n/1.

Von MOTORRAD monierte störende Schwingungen konnte ich nicht feststellen. Ziemlich abrupter Leistungsschub im Drehzahlbereich von ca. 3000 n/1 ist etwas gewöhnungsbedürftig. Der lange 1. Gang und relativ hohe Leerlaufdrehzahl schieben etwas in steilem, schwierigem bergab Gelände. Bergauf fiel die lange Übersetzung kaum ins Gewicht. Doch auch dabei wünscht man sich in mancher Situation einen kürzeren 1. Gang bei weniger Leistung. Andererseits hat die hohe Leistung in niedrigsten Drehzahlen auch den großen Vorteil, dass der Motor auch nicht im steilsten Gelände und Trial-Tempo stehen bleibt. Er schiebt einfach weiter. Auch wenn man schon steht. Das Getriebe schaltet sich normal, wie man es bei BMW kennt. Nicht ganz leicht, aber immer präzise. Der Antriebsstrang ist im bergab Schiebetrieb auf unruhigem Boden allerdings nicht zu überhören. Die Bremsen funktionieren vorne wie hinten bestens. Sauber dosierbar und ohne Schwächen auf langen Teer bergab Passagen. Erfreulich, dass an so einem Supersportler eine Außenbord Steckdose vorhanden ist. Leider wird sie bei ausgeschalteter Zündung stromlos. Das macht Ärger, wenn man ein GPS von dort mit Strom versorgen will. Reifen: Ich habe natürlich meinen Favoriten den Unicross meines Ex-Arbeitgebers eingesetzt. Vorne 1,2 / hinten 1,3 bar Luftdruck. Die hohen Profilblöcke werden auf der Straße der Leistung nicht mehr Herr. Mit der Gasstellung kann man den Schräglauf einstellen. Das macht Spaß, kostet aber Gummi. Im Gelände besticht der Unicross durch unglaubliche Traktion auf jedem Untergrund. Die Paarung HP2 + Unicross bringt ein enormes Vorwärtsstreben auf den Boden. Nach 2 Tagen (knapp 400 km) war schon zu erkennen, dass der Hinterradreifen der Leistung des Motorrades Tribut zollt. Selbst wenn

man meint, schonend unterwegs zu sein, ist es doch erheblich mehr was eine HP2 vom Reifen fordert als meine Basic. Am Ende der 5 Tagefahrt wollte ich dann wissen, was Unicross noch verkraftet und habe auf der Straße kräftig Gas gegeben. Die erwarteten Stollenausbrüche blieben aus. Nur ein paar Einrisse konnte ich provozieren. Trotzdem: Für überwiegenden Strasseneinsatz ist der Unicross nicht der richtige Reifen. Ab 50% Gelände ist er in seinem Element. Peter Mayer hat in MOTORRAD zwar nichts Falsches über die HP2 geschrieben. In vielen Punkten ist die Beurteilung aber sehr emotional und nicht ganz in Ordnung. Es kommt sehr auf den Blickwinkel an. Wer kauft eine 200 Kilo Enduro? Bestimmt nicht ein Freestyler, der aus 8 m Höhe zur Landung ansetzt. Auch kein Crosser. Nur die brauchen eine knallharte Federung. Für unseren Fahrstil, wie wir bei der Dolo-Rallye fahren, ist die HP2 goldrichtig! Zur KTM kann ich nichts sagen. Die 950 Super Enduro R habe ich noch nicht gefahren. Die KTM's, die ich bisher bewegte, waren jedenfalls so hart (Federung einschließlich Sitzbank), dass ich mit dieser Marke vorerst abgeschlossen habe. Ich finde es toll, dass BMW einen kompromisslosen Schritt gewagt und dieses begeisternde Motorrad gemacht hat. Die HP2 ist ein Wettbewerbsmotorrad mit hervorragenden Fahreigenschaften für anspruchsvollere Normal-Enduristen. Sehr gut geeignet für den Einsatz bei der Dolomiten-Rallye, wenn man eine ordentliche Körpergröße mitbringt. Es hat zwar 2 Tage gedauert bis ich mich mit ihr angefreundet habe, vor allem die Sitzhöhe flößte mir viel Respekt ein, dann hat sie mir aber einen irren Spaß gemacht! Die Torx-Schrauben bleiben mir allerdings ein Dorn im Auge. Kaufen kann ich mir die HP2 leider nicht. Als Rentner muss ich verzichten!

*Helmut Dähne*

## Wenn Eine eine Reise tut ...

**H**uer, Ende August war es endlich so weit, ein Traum sollte in Erfüllung gehen: mit dem Motorrad durch die Pyrenäen! Auf der Suche nach organisierten Reisen bin ich auf [www.reiseunderleben.net](http://www.reiseunderleben.net) gestoßen. Schon das erste Gespräch mit den Motorradlern aus dem Saarland hat einen positiven Eindruck vermittelt. Innerhalb kurzer Zeit waren die Anmeldeunterlagen da und auch umfangreiches Informationsmaterial über die Reise, das Fahren in der Gruppe usw. Kurz vor Reisebeginn hat jeder der ca. 50 Teilnehmer eine Liste mit allen Handynummern erhalten. Abfahrt war in St. Wendel im Saarland, es gab aber auch die Möglichkeit, auf eigene Faust zur Zwischenübernachtung nach Orange im Rhonetal anzureisen. Diese Variante hatte ich gewählt. Mein Gepäck hätte ich vorher noch mit Hermes zum Veranstalter schicken können, denn es fuhr ein Begleitfahrzeug für das Gepäck mit. Mir war das aber zu aufwendig und so habe ich halt meine kleine Scarver gepackt und gesattelt und bin am Freitag, 25.08., losgefahren, Samstagabend wollte ich in Orange sein. Wider allen Wetterberichten zum Trotz war die Reise bis zum Comer See trocken!! Am nächsten Tag ging's über Turin, Briancon und Gap weiter nach Orange. In Gap bin ich stehen geblieben, weil ich die Karte umdrehen musste. Tja und dann ging nix mehr! Die Scarver hat keinen Mucks mehr von sich gegeben! Also, Sitzbank runter, Kontakte der Batterie und Sicherungen checken ... passt alles. Bei einem weiteren Startversuch hat der digitale Kilometerstand und die Uhr nur noch geflimmert!!! Ein Anruf (mit fast leerem Handyakku) beim BMW Pannenservice hat mir aufmunternde Worte und die Info einge-

bracht, dass ich eine neue Batterie brauche, aber Starthilfe erst mal weiterhelfen könnte – ich musste ja schließlich noch 150 km weiter nach Orange!! Gut, eine Batterie hatte ich rein zufällig nicht im Gepäck und was heißt Starthilfe auf Französisch!?!? Nächster Anruf (der Akku wird immer leerer), diesmal über den Schutzbrief bei HDI. Die hatten sich den genauen Standpunkt durchgeben lassen und gesagt, sie würden jemanden schicken. Dann hieß es warten! Nach einiger Zeit kam ein Firmenkleinbus. Ich dachte, das wäre der über'n Schutzbrief. Der hat gesagt, er fährt mich zur nächsten BMW-Werkstatt, die gar nicht weit war. Nachdem er mich und die Scarver eingeladen hatte, war mir klar, dass das nicht der vom Schutzbrief sein konnte ... da hat dann auch schon das Telefon geklingelt, ich werde gesucht .... blöd gelaufen. Die vom Schutzbrief waren nett und haben gemeint, ich sollte gucken, ob mir die Einheimischen weiterhelfen können. Bei BMW in Gap war nur der Verkaufsraum offen, die Werkstatt ist Samstags immer geschlossen, es ist auch kein Zugriff auf das Lager (neue Batterie!!!) möglich. Was jetzt? Na ja, da hat mich „mein“ Franzose kurzerhand in eine Kawasaki-Werkstatt gefahren. Die Leute da haben gleich gesagt, dass sie keine Batterie haben, die in eine BMW passen kann, aber sie würden versuchen, mir trotzdem zu helfen. Die Scarver kam auf die Hebebühne und es wurde versucht, die Batterie zu laden (ich konnte auch meinen Akku vom Handy laden!!!). Der Ladevorgang war erfolglos, irgendwie wollte die Batterie einfach nicht. Gut, dann halt Starthilfe! Das hat geholfen. Na dann weiter, Gepäck wieder aufgeladen und raus aus der Stadt, es war schon kurz

nach fünf und 150 km auf einer kurvigen Landstraße können lang sein. Die Scarver lief wieder wie eine Eins, aber nur 35 km lang!! Im Niemandsland – nur Felder, Bäume und schönem Bergblick – ging die 650er während der Fahrt aus. Da stand ich nun, mitten in der Pampa und war mir sicher, dass da bestimmt die Elektronik oder die Lichtmaschine hinüber sein muss! Gut, dass ich das Handy geladen hatte, wenigstens ein Ladevorgang, der erfolgreich war. Ein nächster Anruf bei HDI hat erbracht, dass nach ca. einer Stunde ein Kleinbus eines Citroen-Händlers kam, mit Voranmeldung, damit ich nicht wieder beim Falschen einsteige. Er brachte das Moped und mich nach Serres und hat mit HDI gleich vereinbart, dass die mir in Serres ein Hotelzimmer besorgen und er mich Montagmorgen wieder nach Gap zum BMW-Händler bringen wird. Mit Orange wurde es also nix mehr. Da saß ich nun in Serres, einem Dorf, fest! Ziemlich frustriert und wütend über meine BMW habe ich die Leute von der Reisegruppe informiert. Ich war der festen Überzeugung, dass aus Andorra nix mehr wird. Von den „reisenunderleben“-Leuten bekam ich vollstes Mitgefühl. Den Sonntag in Serres hab ich dann mit Wanderung, Cafébesuchen, Spaziergängen ... irgendwie rumgebracht. Montag um sieben Uhr morgens hat mich der Citroen-Mechaniker abgeholt (die Scarver war noch im Bus!!!) und um 7:55 waren wir in Gap vor der Werkstatt. Die haben um 8:00 Uhr aufgemacht und waren super nett, haben mich gleich drangenommen und relativ schnell festgestellt, dass wirklich nur die Batterie kaputt war, die hatte einfach komplett den Geist aufgegeben! Also, neue Batterie aus dem Lager geholt, eingebaut, die Spannung geprüft und fertig! Für rund 75,00

Euro konnte ich meine nun wieder funktionierende Scarver „auslösen“. Nachdem ich mich ja schon voll draufeingeschossen hatte, wieder nach Hause fahren zu müssen, bin ich Richtung Norden losgefahren. Und dann, ja dann sah ich diese Regenwolken in den Bergen und spürte diese Unlust ... schnell ein SMS an das Orga-Team 'ich komme nach' und ab Richtung Süden!!! Von Gap ging es über Orange, Nîmes, Montpellier, Narbonne weiter nach Andorra. Das waren 600 km, 150 km davon auf Autobahn, der Rest Landstraße. Die letzten 150 km waren lang, sehr lang. Da bestand die Straße nur noch aus Kurven, einfach genial! Kurz nach der Grenze hab ich mich nochmals beim Orga-Team gemeldet und mir wurde beschrieben, wie ich zum Hotel komme, ohne dass ich mich durch die Hauptstadt quälen muss. Das Orga-Team hatte schon dafür gesorgt, dass mein Zimmer hergerichtet wird und ich wurde an der Rezeption gleich freudig in Empfang genommen. Alle fanden es super, dass ich doch noch gekommen bin. Schnell ins Zimmer (groß und sauber), aus der Lederkombi raus und schnell noch was zum Essen besorgt (es war schon spät). An der Hotelbar hat man sich nach dem Essen immer zu Benzingesprächen (maximal 60% ist wahr) zusammengefunden und ich konnte schon mal ein paar Leute kennen lernen. An den folgenden drei Tagen gab's ab 8:00 Uhr Frühstück und um 10:00 Uhr Sammeln am Parkplatz. Dann ging es in drei Gruppen mit je ca. 12-15 Motorrädern, unterteilt nach Geschwindigkeit (gemütlich, zügig, schnell) auf Kurvenfahrt. Meine Bedenken, ob ich in die zügige Gruppe passe, haben sich schnell gelegt, das hat prima gepasst. Die Fahrten waren sehr diszipliniert, das schwächste Motorrad bzw. der unsicherste Fahrer fuh-



ren hinterm Tourguide, in der Gruppe wurde nicht überholt und es ist aufeinander Rücksicht genommen worden. Ein Vorfahren an einer roten Ampel oder Durchmogeln im Stadtverkehr gibt es nicht. Das hat das ganze Gruppenfahren stressfrei gemacht. Damit der Tourguide das Gruppenende leichter erkennen konnte, trug der letzte Fahrer eine Warnwest – keine schlechte Idee! Und damit jeder auch auf seine Kosten kommt, war ab und an freies Fahren angesagt. Wer wollte, konnte bis zu einem vereinbarten Punkt „heizen“ oder beim Tourguide bleiben. Wehe, wenn sie losgelassen werden ... Da gab es schöne Pässe!!!! Die Pyrenäen sind sehens- und erfahrungswert. Das Gebiet ist vergleichbar mit den französischen Seealpen. Tolle Berge, Schluchten, Flüsse und Seen. Der Straßenbelag ist gut, teilweise gibt es aber auch viele Schlaglöcher sobald man auf die ganz kleinen Sträßchen ausweicht. Aber: eine Straße, die auf der Karte ganz klein in weiß dargestellt ist, hat sich oft als super geteert und genial zu fahren rausgestellt. Es gibt wenig Verkehr, aber viele Vierbeiner. Einmal hatten drei Pferde die Straße blockiert und die sahen nicht so aus, als wollten die uns vorbei lassen. Glücklicherweise kam just in dem Moment, wo wir schon am grübeln waren, die Polizei. Die haben dann mit ihrem Jeep auf moderne Cowboys gemacht und die Pferde mit Blaulicht und Sirene vor sich hergejagt und wir hinter her! Das ging ca. 3 km so, bis dann eine Stelle erreicht wurde, wo keine Leitplanke war und die Pferde auf eine Wiese getrieben werden konnten. Ansonsten waren es meist Kühe, die nicht auf die Straße gehörten, aber Kühe sind da gleichgültiger, die gehen halt auf die Seite, wenn jemand durch will. Die Touren waren genial, es wurden

zwar nur wenig Kilometer gefahren, aber trotzdem waren es Tagestouren. Die Straßen sind so kurvig, da dauert's halt mit dem Vorkommen länger. Abends war jeder kaputt und glücklich. Freitag war ein Tag, der zur freien Verfügung stand. Einige sind Motorrad gefahren und einige sind in die – nicht besonders schöne – Hauptstadt. Samstagmorgen war um 9:00 Uhr Abfahrt über Carcassonne zurück nach Orange, in das Hotel, dass ich auf der Hinfahrt nicht erreicht habe. Diese Fahrt war auch noch eine schöne kurvige Tour bis wir ab Narbonne wieder auf die Autobahn sind. In Orange hatten einige Auto und Hänger bereitstehen, wieder andere sind gar nicht nach Orange mit zurück, sondern haben ihren Urlaub fortgesetzt. Für mich hieß es am Sonntagmorgen wieder in zwei Tagen alleine zurück nach München. Über Italien, Schweiz und Österreich hab ich noch ein paar Pässe mitgenommen und bin Montagabend ohne weitere Ausfälle nach fast genau 4000 km wieder zu Hause angekommen, stolz und beeindruckt von einem genialen „Motorradausflug“. Meine Scarver freut sich über die nächste Inspektion und neue Reifen!!! Für alle, die gerne mal einen anderen Motorradreiseveranstalter kennen lernen wollen, denen kann ich die Saarländer nur wärmstens empfehlen. Heiß begehrt scheint die Marokkotour zu sein, es wird aber auch Schottland, Norwegen, Mallorca und vieles mehr angeboten. Die Organisation, die Betreuung, die Auswahl der Hotels ... alles im optimalen Preis-/Leistungsverhältnis. Und an das Saarländisch kann man sich ja für ein paar Tage gewöhnen. Also, klick mal auf [www.reisenunderleben.net](http://www.reisenunderleben.net).

*Sabine Rousseau*



**Einladung**  
**Zur Jahresschlussfeier des ACM**  
**am Samstag, 11. November 2006**

wieder  
im Taxisgarten  
Taxisstrasse 12, 80637 München

**18:00 Uhr Einlass    19:00 Uhr gemeinsames Essen**

**Ehrung der ACM-Sportfahrer, Musik, Tanz und gesellige Unterhaltung.**

**Bitte kommen Sie zu dieser traditionellen Jahresschlussfeier, mit der wir unsere Aktiven und Sportfahrer ehren und die Saison des ACM auch in einem gesellschaftlich schönen Rahmen abschließen.**

**Der Unkostenbeitrag beträgt EUR 15.- (ohne Essen und Getränke)**

**Wir freuen uns über Ihr Kommen! Danke!**

**Johann N. Koch  
Präsident des ACM**

**Anmeldungen bitte bis 01.11.2006 an:  
Ulrike Feicht: Fax.: 45 30 37 55 oder Tel.: 42 32 84  
[www.automobilclub-muenchen.de](http://www.automobilclub-muenchen.de)**

**Name:**

**Anschrift:**

---

---

---

---

---

---

# Motorrad-Straßenrennsport German TT



Maschinen bis 500 ccm dominierte Julius Ilmberger jun. auf der 4- Zylinder Koenig-Zweitakt mit großem Vorsprung.

In der Klasse Classic Bears fuhren die beiden silbernen 1000er BMW's von Martin Kratzer und Julius Ilmberger jun. dem Feld auf und davon - Platz 1 und Platz 2.

In der Klasse Classic Superbike klickte Julius Ilmberger jun. wieder auf der 1000er BMW gegen die dik-

Auf einer der ältesten deutschen Rennstrecken, dem Schleizer Dreieck, fanden am 19. und 20.08.2006 internationale Rennen statt.

Vom ACM haben die Clubkameraden Max Demmel sen., Max Demmel jun., Robert Lohwasser, alle auf NSU Sportmax, Max Hirthammer auf Norton Manx, Julius Ilmberger sen. auf Koenig, Julius Ilmberger jun. und Martin Kratzer teilgenommen.

Die Klasse deutsche Grand Prix



ken Fours in einer Liga für sich - 1. Platz (auf Straßenreifen!)

In der Klasse Sound of Thunder siegte Martin Kratzer im 1. Lauf. Im 2. Lauf kam er auf den 3. Platz mit seiner Ducati 999.

Unseren Clubkameraden Dank und Anerkennung für ihren Einsatz und ihre Erfolge.

*J.N Koch*

# ACM`ler auf Rossi´s Spuren

Am Sonntag den 30.07. bis Mittwoch den 02.08. war es endlich wieder soweit. Wie schon im letzten Echo angekündigt, stand der traditionelle Termin in Brünn, in der tschechischen Republik, an. Da auch in unserem altherwürdigen Club die finanziellen Aspekte scheinbar nicht spurlos vorübergehen, kamen heuer nur 14 Teilnehmer zusammen anstatt wie üblich mehr als 25. Das drückte sich auch an der Anzahl der Boxen aus. Wir hatten in einer Box reichlich Platz. Markus Reicher und ich, inzwischen ein eingespieltes Team, fuhren wieder zusammen am Sonntagvormittag gegen 10h in München mit seinem Jeep und dem geschlossenen Hänger los, in der Hoffnung, dass uns das Fahrzeug nicht wieder aufgebrochen wird (wie in Most). Die gewählte Strecke führte auf der BAB München Richtung Nürnberg, Regensburg über Prag, wobei nur ein kurzes Stück noch nicht als Autobahn ausgebaut ist. Der Preis für die Benutzung der Autobahn in Tschechien betrug für 15 Tage, 10,- €. Petrus hatte ein Einsehen mit uns und wir legten die gesamte Strecke bei strahlendem Sonnenschein und einer Temperatur um die 30° C zurück. Unsere Ankunftszeit auf der Rennstrecke war gegen 16h. Nun begann dasselbe Spiel wie jedes Jahr, irrsinnig lange Wartezeiten beim Anmelden zum Renntraining. Da fehlt es eben noch an der Professionalität. Wir sahen uns mit einem Mix aus Karteikasten und Laptop konfrontiert. Als besonderen Service bot der Veranstalter noch die Befestigung des farbigen Bändchens am Arm (als Eintrittskarte) an; das verschlang aber noch zusätzliche Wartezeit. Nachdem das alles nach ungefähr 1,5h überstanden war, konnten wir als erste unsere zugewie-

sene Box 24, für die wir auch den Schlüssel bekamen, ansteuern. Natürlich nicht ohne vorher 50,- € Kautions hinterlegt zu haben. Da wir die Ersten waren, konnten wir uns in aller Ruhe in Box 24 einen Platz aussuchen und unser gesamtes Zubehör samt unserer Italiener (Ducati) und Reiskocher (Yamaha) ausladen. Wir belegten die beiden hinteren Plätze, da die vorderen unseren „Honoratioren“ Harry-Superbike (Glück Harry) und Jung Max seit jeher vorbehalten sind. Nun konnten wir in Ruhe auf unsere restlichen Clubfreunde warten. Nachdem sie so nach und nach eintrafen, gab es natürlich auch - wie jedes Jahr - hitzige Diskussionen um die diversen Motorradmarken. Als auch der Rest der Kameraden ihre Maschinen in der Box verstaut hatten, konnten wir den Weg in unser auch schon traditionell gebuchtes „Hotel International“ im Zentrum von Brünn, antreten. Abends beim Treffen zum Abendessen dann auch wieder die üblichen Diskussion, wo gehen wir mit so vielen Leuten zum Essen hin? Letztendlich landeten wir beim Italiener in der Fußgängerzone, im Keller, da es sehr schwierig ist, für so viele Personen einen zusammenhängenden Platz zu bekommen. Noch vor dem Essen kam für Robert Feicht eine traurige Nachricht. Er bekam einen Anruf, dass sich in seiner Familie ein tödlicher Bergunfall ereignet hat. Ihr könnt Euch sicher vorstellen, wie sehr das den Robert getroffen hat. Hier von dieser Stelle und im Namen aller Clubfreunde noch mal unsere herzliche Anteilnahme. Für Robert war natürlich das Rennstreckentraining sofort beendet und er fuhr am nächsten Morgen in aller Früh zurück nach München. Am Montag ging es voller Tatendrang zur Renn-

strecke. Es kam was kommen musste. Die Übermotivierten legten wie jedes Jahr zahlreich ihre Maschinen links und rechts der Strecke in das Kiesbett, mal ohne Sturz, mal mit Sturz. 2-mal wurde die Strecke wegen Sturz und Krankenwagen auf dem Rundkurs gesperrt (Gott sei Dank aber keiner von unseren Clubkameraden). Zwischendrin schüttete Petrus auch mal seine Kübel über uns aus. Dann war zwangsweise Pause angesagt. War auch besser so, denn wir hatten alle eine Pause nötig. Die Strecke trocknete aber relativ schnell wieder ab, sodass wir alle noch etliche Runden drehen konnten. Ich bekam auch so nach und nach wieder das Gefühl für Strecke und Geschwindigkeit, muss allerdings eingestehen, dass ich an die Zeiten vom letzten Jahr (sturzbedingt) nicht herankam. Plötzlich, so gegen 15h wieder Aufregung in der Boxengasse. Ein Fahrer hatte plötzlich einen kapitalen Motorplatzer auf Hälfte der Start-Zielgeraden. Die Streckenleitung sperrte sofort den Kurs, da dieser eine Ölspur über die halbe Gerade bis hinein in die erste Kurve auf der Ideallinie zog. Da merkt man, dass Brünn WM-Standard hat. Es kamen sofort die Streckenreinigungsgeräte zum Einsatz, die alles Öl von der Strecke entfernten. Dieser Einsatz dauerte ca. 30

Minuten., dann ging es schon wieder weiter. Wir ließen zuerst einige fremde Fahrer testen, ob der Grip wieder ein normales Maß erreichte. Hatte er und wir konnten auch wieder losstarten. Zum Abschluss des Tages war „Schrauberfahren“ angesagt. Da konnte man einen Beifahrer mitnehmen. Mike Truchsess nahm das auch mit seiner Frau wahr, die ganz begeistert war. Der Montag ging somit schon mal ohne Sturz eines Clubkameraden vorüber. Als alles nach Ende des ersten Trainingstages in den Boxen verstaut war, machten wir uns auf den Weg in unser Hotel, aber nicht ohne vorher auf einen Beruhigungstrunk in die „Stammkneipe“, die auf dem Nachhauseweg liegt, einzukehren. Dort gibt es ein wunderbares, kühles, frisch gezapftes tschechisches Fassbier. Harry-Superbike ließ es sich nicht nehmen die Runde an unserem Tisch zu schmeißen. Im Hotel angekommen vereinbarten wir, uns um 20h zum Abendessen zu treffen. Für diesen Abend hatten wir Plätze in einem Lokal mit einheimischer Küche bestellt. Das Essen war nicht schlecht und preislich gesehen unter unserem Münchener Niveau. Am Dienstag trafen wir uns um 8h morgens zum gemeinsamen Frühstück und um 8h30 war Abfahrt zur Rennstrecke. Zu Beginn des

Trainings waren auf der Strecke noch vereinzelt leicht feuchte Flecken, die aber voll zu fahren waren. So spulten wir Runde für Runde ab, ohne irgendwelche Zwischenfälle. Im letzten Turn vor der Mittagspause ist bei mir plötzlich der Knoten geplatzt und ich konnte wieder Zeiten um die 2'28“ fahren. Zum Vergleich letztes Jahr: 2'20“. Am Nachmittag habe ich meine R1, heuer nicht in zerschrottetem Zustand, dem Markus leihweise für ein paar Runden zum Testen zur Ver-



fügung gestellt. Ich fühlte mich geehrt, da sich ein Ducati-Fahrer normalerweise auf keinen Reiskocher setzt, geschweige denn fährt. Über das Ergebnis seiner Probefahrt müsst ihr ihn bitte selber befragen. Am 2. Tag kam auch der mobile Leistungsprüfstand. Da bekamen einige Fahrer, die ihre Maschinen zur Leistungsprüfung anmelden, große und feuchte Augen. Nicht wegen der brachialen Leistung, sondern wegen den Differenzen zu den im Kfz-Schein angegebenen Leistungen. Nein, nicht nach oben, sondern teilweise erheblich weniger. So verging auch der Dienstag glücklicherweise ohne Zwischenfälle und wir freuten uns alle auf Mittwoch. Der Mittwochvormittag verlief ebenso wie der Dienstag. Als Markus und ich uns kurz vor Rennschluss darüber unterhielten, dass es ein erfolgreiches Training war und keiner von uns zu Sturz kam und alle Maschinen heil sind. Plötzlich waren alle Ampeln auf rot und die Strecke war gesperrt. Da sahen wir auch schon den Krankenwagen fahren. Hat es doch tatsächlich kurz vor Schluss noch einen zerlegt. Nun, im gleichen Augenblick Hektik in unserer Box. Das war doch der Littich Ferdinand sen. Keiner wusste, was mit Ferdinand passiert war. Ich fuhr gleich zum Medical-Center, das ich ja selber vom letzten Jahr noch gut kannte und wartete, bis der Krankenwagen kam. Inzwischen war auch Ferdinand Littich jun. kreidebleich eingetroffen. Als sie Ferdinand sen. aus dem

Krankenwagen ausluden, war er aber nicht ansprechbar. Ich denke, das war der Schock. Bis zu unserer Abfahrt wussten wir definitiv nicht genau, wie schwer die Verletzungen beim Ferdinand waren. Später, Zuhause angekommen war immer noch nicht klar, wie schwer es ihn erwischt hatte. Nach mehreren Tagen Krankenhausaufenthalt stellten sich die Verletzungen als nicht so schwerwiegend, wie zunächst angenommen, heraus. Ferdinand will sogar die Edelweißtrophäe mitfahren. Das sind noch die harten, nicht abzuschreckenden Biker. Trotzdem, auch von dieser Stelle und im Namen aller Clubkameraden alles Gute, Ferdinand. Nachdem nun die erste Hektik vorbei war, packten wir unser gesamtes Motorradzubehör samt Maschinen in den Hänger und nach der Verabschiedung von unseren Clubkameraden begaben wir uns auf die Heimreise, die ebenfalls wieder problemlos verlief. Auf dem Nachhauseweg "träumten" wir bereits wieder vom nächsten Event, der Edelweißtrophäe in Italien, in Magione.

*Mit sportlichem Gruß*

*Euer Hans Bartl jun.*



[www.feicht.de](http://www.feicht.de)

Münchner Strasse 39 85540 Haar Tel.: 089/453037-0

# Der Geländesport lebt wieder – wie in alten Zeiten

Am 21./22. Juli fand die „Dritte internationale Gelände-Classic“ in Neckarsulm statt. Der ACM war mit vier Fahrern sowie etlichen Fans und Betreuern mit von der Partie. Eine bombastische Veranstaltung mit jeder Menge hochkarätiger Prominenz aus vergangenen Tagen. Am Start: 170 einspurige Landschaftsfräser und Gespanne von der Nachkriegszeit bis Baujahr 1980. Vor einigen Monaten stieß Martin Gieshoidt im



Internet auf den Terminkalender des Motorsportclubs Heilbronn mit dem Hinweis, dass dort heuer zum dritten Mal ein Rennen für historische Geländemotorräder veranstaltet wird. Er berichtete darüber postwendend dem Feicht Robert und dessen ebenso postwendende Meinung: „Das dürfen wir uns nicht entgehen lassen“. Er hatte schließlich im Keller noch eine 125er Zündapp in Ein-

zelteilen stehen, die auf neues Leben wartete und ein weiteres Teil dieser Sorte, das im Geräteschuppen langsam vor sich hin gammelnd einen eher rostigen als einsatzbereiten Eindruck machte. Nun hieß es also, die beiden Geräte wieder flott zu bekommen. Das bedeutete: Sechs Wochen lang jeden Abend bis gegen Mitternacht schrauben, schweißen, Teile besorgen, passend machen... Zur gleichen Zeit war auch der Egerland Heinz damit beschäftigt, seinen alten Viertakt-Hammer, Marke Heos mit 600 Kubik Einzylinder durchzuchecken; er wusste bereits durch frühere Einsätze Bescheid. Die Kunde über das emsige Treiben verbreitete sich schließlich auch nach Straßlach, wo unser Distler Kurt seinen frisch restaurierten Yamaha-Boliden stehen hat, mit dem er 1980 Vize-Europameister geworden war.

Am Freitag, den 21. Juli trudelten besagte ACM`ler im Fahrerlager, einem riesigen Firmenparkplatz des VW- und Audihändlers von Neckarsulm ein. Die gespannte Vorfreude angesichts unzähliger liebevoll aufpo-





liertes und perfekt hergerichteter Veteranen wurde durch die anwesende Prominenz noch verstärkt: Erwin Schmider, Günther Sengfelder, Alex Mayer, Richard Pinzenscham – um nur einige zu nennen - die zwar durch Anwesenheit glänzten, aber nicht durch aktives Mitheizen. In sommerlich warmer Abendsonne begann der formelle Auftakt; alle Teilnehmer nebst Untersatz wurden mit polizeilichem Blaulicht in einem Fahrzeugcorso durch die Stadt zum Rathaus geleitet, vom Oberbürgermeister höchstpersönlich begrüßt und anschließend einzeln dem Publikum vorgestellt. Tags darauf gegen 10:00 Uhr wurde es dann ernst. Drei Runden á 40

km standen auf dem Programm. Der Parcours war mit Feld- und Wiesenwegen entlang der Neckar-Weinberge und gelegentlichen Asphaltstrecken zwar nicht unbedingt als materialmordendes oder kraftraubendes Gelände zu bezeichnen, doch 36 Grad Hitze im Schatten hatten es allemal in sich. Und außerdem gab es in jeder Runde zwei Sonderprüfungen und eine rasante Beschleunigungsprüfung, wo es galt, dem betagten Bock sämtliche Leistungs- und Bremsreserven zu entlocken. Fazit: Es war super und erfolgreich für den ACM obendrein.

*Martin Gieshoidt*

	Klasse	Fahrzeug	Ergebnis der Klasse
Heinz Egerland	bis Bj. 1980 bis max. 750 ccm	Heos 600, 1 Zyl. 4T	1. Platz
Kurt Distler	bis Bj. 1980 über 750 ccm	Yamaha 800, 2 Zyl. 4T	2. Platz
Martin Gieshoidt	bis Bj. 1980 bis max. 125 ccm	Zündapp 125, 1 Zyl. 2T	3. Platz
Robert Feicht	bis Bj. 1980 bis max. 125 ccm	Zündapp 125, 1 Zyl. 2T	5. Platz

# Platzhalter für Druckereianzeige

## Nove Mesto

Am Samstag und Sonntag den 12.-13. August 2006 nahmen mehrere Clubkameraden an einer internationalen Oldtimerveranstaltung auf dem Stadtkurs in Nové Mesto in der Nähe von Pressburg (Bratislava), Slowakei teil.

Bei den Autos kam Gerhard Brehm (Bild) mit seinem schönen Opel Manta in seiner Klasse unter 20 teilnehmenden Fahrern auf den 3. Platz.



Bei den Motorrädern bis 500 und bis 1000 ccm siegte jeweils Julius Ilmberger jr. auf seinen selbst aufgebauten BMW's.

Bei den klassischen Rennmotorrädern bis 500 ccm fuhren Julius Ilmberger sen. mit seiner 4-Zylinder Zweitakt König (Bild) und Max Hirthammer mit seiner Norton Manx.

Alle 4 Motorräder sind eine Augenweide und eine schöner als die andere.

Glückwünsche unseren Fahrern!

*J.N. Koch*



### **ENTOURO.DE**

***Enduro-Action in der Süd-Türkei***

Erleben Sie Endurospass ohne Grenzen  
auf **Yamaha WR450F** im Taurusgebirge!

Weitere Informationen  
gibt's bei:

Kurt Distler  
[www.entouro.de](http://www.entouro.de)

✉ [gasgeben@entouro.de](mailto:gasgeben@entouro.de)

Tel. +49 (0)8170 / 9103, Fax. 9102

# Schnupperwochenende in Lappland

Wenn einer eine Reise tut, hat er was zu erzählen. Nachdem wir zwei Mädels sind, trifft das doppelt zu. Zuerst kommt immer eine Komplikation: Zwischenlandung in Frankfurt-Hahn (ist das wirklich ein Flughafen?), dann weiter nach Arvidsjaur in Schweden – Lappland (die Einheimischen heißen übrigens Samen, nicht Lappen..). Also wir kommen am riesigen Blockhüttenflughafen an und nach dem fröhlichen Koffercatchen haben wir auch gleich unseren Reiseveranstalter gefunden, hier in Form von Lars, ein Schwede im Norwegerpulli. Er hat uns gleich mit Vornamen begrüßt, Listen gibt's hier nicht, wir sind schließlich in Schweden. Er hat uns dann gleich quer durch die Ankunftshalle, vorbei am Abflugschalter in den 1. Stock ins Café geschafft und uns mit Tee versorgt - er muss noch den nächsten Flieger abwarten, aber dann geht's los. Wir haben uns inzwischen mit den anderen am Tisch bekannt gemacht und zufällig zeigt mein Nebenmann die Namensliste her, wobei ich bemerke, das ist nicht die gleiche wie meine. Bei Nachfrage zeigt sich, hier ist die 11-tägige Huskiefarm- und Hundeschlittentour. Also runter zu Sven, der meinte, der Bus zum Hotel ist grad weg, er nimmt uns dann mit. Als eine weitere Mitreisende ebenfalls ins Hotel will, werden wir dann doch gleich die 8 km ins Hotel Laponia gebracht. Puh geschafft, es lag auch schon der Zimmerschlüssel bereit. Einchecken war somit erledigt. Nachdem wir noch einige Stunden bis zur Begrüßung Zeit hatten, ab in den Ort. Zuerst sind wir quer über den See (hält der überhaupt?) und dann über den Hundesammelplatz zurück über die Hauptstraße zum Hotel. Brr, doch ziemlich kalt, obwohl der diesjährige Winter ganz schlecht war (Tem-

peratur und Schneehöhe wie in Deutschland, so um die -10 Grad nachts und tagsüber bei Sonnenschein um die 0), also echt mies für Lappland. Aber mir hat es erst mal gereicht. Besonders wenn man länger draußen ist auf Tour, merkt man jeden ungeschützten Flecken Haut, also ist ver mummen angesagt. Wir haben uns schon zu Hause für je eine Hundeschlitten- und Motorschlittentour entschieden. Also waren wir bereits auf den ausgehängten Listen in der Lobby eingetragen. Nachdem wir uns spontan noch zu einer Fahrt zum Polarkreis am Sonntag entschieden haben, mussten wir nun die bereits gebuchten Touren umlegen, aber der Reisebegleiter meinte, das ist kein Problem, einfach aus der Liste im Foyer streichen und neuen Termin eintragen. Es lebe die deutsche Ordnung, nun war alles verwirrt. Somit unser Plan: am Samstag, 10.00 Uhr Hundeschlittenfahren, 16.00 Uhr Motorschlitten und Sonntag Polarkreis. Zuerst gab es Schutzbekleidung vom Hotel mit Aufschrift, falls man verloren geht (es gibt nur zwei Hotels am Ort). Also dann rein in den Overall, gefütterte Gummistiefel und viel zu große Handschuhe. Außerdem braucht man für den Motorschlitten noch einen passenden Helm. Dann ging es los, quer über den See zum Startplatz der Hundeschlitten. Da waren zwei Scouts mit vielen Hunden, die erst mal verzweifelt versuchten, alle an den Mann oder Hund zu bringen. Es kam hinzu, dass kurzfristig 120 Franzosen im Hotel eingefallen sind, die auch sofort alles machen wollten und bei der chaotischen Listenführung unseres Reisebegleiters konnte keiner ersehen, wer wann, mit wie viel Mann/Frau auf die Schlitten wollte. Aber irgendwie wurden dann alle zugeordnet. Wir waren zu

dritt und sollten dem Scout folgen, der im Schlitten vor uns fuhr. Also dann erst mal Hunde anschirren. Dabei sollte man wissen, Schlittenhunde sind bei zwei Dingen maßlos, beim Fressen und beim Laufen. Sobald die im Geschirr sind, wollen sie auch los. Also wurde gejault was das Zeug hält, bis es endlich losging. Nachdem unser Schlitten als erster fertig war, aber als letzter losfahren darf, war das ein furchtbares Konzert. Ich bin immer wieder vor, die Hunde beruhigen und als dann „Beast“ meinte, er wickelt sich mal schnell um ein Schild, war ich wirklich gefordert, das Tier wieder an den ursprünglichen Platz zu bringen, also wieder unter dem Schild durchfädeln. Ich konnte ja nicht einfach die Leine lösen, sonst wäre er vielleicht auf und davon. Aber die Entfesselung gelang und als es endlich losging, stand ich zufällig gerade auf der Bremse, also wurde ich zum Musher ernannt. Meine beiden Schlittengefährten haben sich gleich vorne draufgesetzt und sobald die Bremse gelöst wird, ging es ab, zuerst mit 5 HS, dann am ersten Berg wurden wir auf 6 HS aufgerüstet, wobei es mir dann zu schnell wurde und ich immer wieder abbremsten musste. Die meisten Rüden haben ihr stinkendes Geschäft bereits am Startplatz im Stehen erledigt, aber eine Hündin hatte dann während der ersten Strecke dieses Bedürfnis. Nur dazu wollte sie sich hinsetzen, worauf die männlichen Kollegen überhaupt keine Rücksicht nehmen und einfach weiterlaufen. Dadurch hatten wir den nächsten Hundeknoten. Also ich auf die Bremse und habe meine Mitfahrer gebeten, alles wieder zu sortieren, da nun der rechts außen beim Überspringen links irgendwo stand. Dann ging es Volldampf weiter, bergauf und holterdiepolter. Da war schon Festhalten angesagt. Ich habe zur Si-

cherheit meine Mitfahrer instruiert, falls ich einen Abgang mache, dass sie den Bremsanker auswerfen, damit der Schlitten hält. Als ich wieder mal die Hundepower bremsen wollte, da sie am vorherigen Schlitten aufgelaufen sind und die Kollegen grad überholen wollten – was nicht sehr empfehlenswert ist, da sie auch während des Laufens gerne rauhen. Bevor die Keilerei losging, wollte ich wieder Abstand gewinnen und habe grad den einen Fuß auf der Suche nach der Bremse vom Schlitten weg, da kam ein Loch und ich bin auch mit dem zweiten Fuß abgerutscht, hab mich kurz festgehalten, bin aber dann abgeflogen. Den Hunden war es recht, endlich ist der Bremser weg!! Also ich bin sofort mit „Stop, Stop“ hinterher gerannt, damit meine Mitfahrer wissen, dass ich weg bin, aber 6 HS sind nun mal schneller. Der Bremsanker hat nach Anlaufproblemen endlich gehalten und da bin ich dann auch schon bald wieder angeschnauft. Als ich dann erschöpft am Schlitten war, hab ich beschlossen, jetzt muss jemand anderes ran und somit durfte Ramona ihr Glück probieren und sie hat es tatsächlich bis zur Wendestelle geschafft, ohne abgeworfen zu werden. Auf dem Schlitten ist es auch nicht erholsamer, da muss man auch lenken und sich gut festhalten. Nach der Wendung war nun unser männlicher Kollege dran, irgendwie hat er die Kurzeinführung ganz verpennt (big break, small break in front off...) und ließ nur laufen. Also haben wir auf dem Schlitten ganz schön geschwitzt und gerödelt um in der Spur zu bleiben und haben schon ein gutes Stück vor dem Berg gewarnt, den wir nun in die Gegenrichtung, also bergab führen (bitte bremsen vorher). Aber wie immer ist ja jede Warnung umsonst, der Berg kam, die Bremse nicht, also hat der Schlitten die

Hunde überholt, die sind natürlich um die Kurve ausgewichen und der Schlitten hat sich wunderbar überschlagen. Der Fahrer ist rechtzeitig abgesprungen und hat sich mit „hab die Bremse nicht mehr erwischt“ entschuldigt und wir saßen im Schnee, Ramona hat sogar einen Schuh verloren, der dann einsam am Weg lag. Da musste sie schon auf Strümpfe hinhumpeln, der Kollege war „mit dünne machen“ beschäftigt. Unser Schlitten wurde vom voraus fahrenden Musher gestoppt und somit konnten wir dann doch noch die Reise fortsetzen, waren aber echt erleichtert, als der Startplatz und das Hotel in Sicht kam. Wir sind diesem Herrn dann die nächsten Tage aus dem Weg gegangen. Aufgrund dieses Erlebnisses hat Ramona beschlossen, sie fährt nicht selbst Motorschlitten, sondern lieber als meine Sozia mit. Da war die Einführung ebenfalls schnell abgetan, hier Gas, Bremse, Automatikschaltung. Also dann los, wieder kurze Schleife über den See, dann über die Straße (die dürfen mit dem Motorschlitten nur überquert werden) und ab in den Wald. Vorne zwei Ski, hinten ein breiter Riemenantrieb (nicht driftgeeignet). Somit ist die Lenkung ziemlich verzögert, aber wir haben ja Platz. Wir sind dann so zwischen 30 und 50 km/h schön hintereinander gefahren, ab und zu mal auf 80 beschleunigt, ich wollte ja meine Mitfahrerin nicht verschrecken, aber der Schlitten wäre schon schneller gegangen. Das war dann eine nette zwei Stundentour durch die Wälder von Lappland, diesmal ohne Abwurf. Abends gab es dann Rentier und Lachs zum Essen, echt lecker. Dann haben wir versucht, noch das Polarlicht zu fotografieren, mussten aber einsehen, es ist zu kalt um das abzuwarten. Leider gibt es dafür keine genaue Voraussage ob und wann etc. Also sind

wir dann schmolldend ins Bett. Am Sonntag hatten wir dann unsere Fahrt zum Polarkreis, 66,5 °. Wieder ein sonniger Tag, trotzdem waren wir froh um unsere Overalls, die Kälte beißt hier doch mehr als zu Hause. Unterwegs haben wir dann Rentiere auf der Straße gesehen, am Polarkreis wurden wir mit Schnee getauft, haben einen gehoben (Rum mit Cola) und haben eine Urkunde erhalten. Danach sind wir nach Jokkmokk zu einem Zinnverarbeitungsbetrieb und dann weiter zur Rentierfarm. Dort wurden uns einige Rentiere vorgeführt und wir durften in das Samenzelt, wo wir auf lappländisch bewirtet wurden (Rentierkebab mit Beerensauce). Danach haben wir in einem Souvenirshop auf einen Kaffee halt gemacht und sind dann zurück zum Hotel, wobei wir noch Elche im Wald gesehen haben. Fehlt also nur noch das Nordlicht... Zurück im Hotel erst mal in die Sauna und Schwimmen und dann bald ins Bett, soviel frische Luft ist echt anstrengend. Als wir schön im Bett lagen, kam dann das doofe Nordlicht, leider haben wir nichts mehr mitgekriegt, vielleicht dann beim nächsten Mal... Nun ist unser Kurztrip fast zu Ende, am Montag nochmals kurz in den Ort zum Bildermachen und dann Mittag ab zum Flughafen. Wer noch ein Abenteuer der besonderen Art sucht, im Flieger habe ich einen Artikel über das Camp 4 von Porsche in Lappland gelesen, nähere Infos unter:

[www.porsche.de/travelclub](http://www.porsche.de/travelclub) leider sind die Termine für 2006 schon ausgebucht. Also vielleicht sehen wir uns 2007??

*Astrid Gutsmiendl*

# Salz, Sand und Steine Tunesien 2006

## Auftakt mit Hindernissen

Ursprünglich wollte ich mit EDY HAU nach Tunesien fahren. Edy sagte mir ab und nannte mir W. DETTER. Dieser Reiseveranstalter war aber zum Zeitpunkt meiner Anfrage bereits nach Tunesien abgereist. Schließlich unterschrieb ich bei PAMPASTOURS. Dort bekamen die Teilnehmer das große Muffensausen wegen der Reaktionen auf die Mohammed-Karikaturen - die Reise musste abgesagt werden. Im 4. Anlauf klappt es, dann beißt der Hund. TEAMBUCTOU (ehem. Andrea Mayer) bietet im März und Oktober jeweils 2 Wochen Tunesien. MR u. Gepäck im Spezialtruck nach Djerba. Die Teilnehmer fliegen ein. Die 1. Woche ist auch für Reiseenduros, die 2. dann für Hardenduros. Dort war noch ein Platz frei. Man kann es auch so machen, wie ein Kollege aus Ingolstadt. Fuhr die 1. Woche auf seiner R 1200 GS und stieg dann um auf eine Leihenduro (DR-Z 400) vom Veranstalter. Der Zufall wollte es, dass die Chefin von Teambuctou – UTA BAIER – just am Tage meiner Ankunft



von einem kapitalen Köter böß in die Wade gebissen wurde. Trotz dieses Handikaps hat die kleine Person die 6 Tage –1200 km – zügig durchgezogen. Eine starke Frau!

## Enduro vom Feinsten

Gleich nach Djerba bogen wir ab von der Teerstrasse. Über verwinkelte Staubwege



durchquerten wir ausgedehnte Olivenplantagen. Auf Nebenstrassen nach EL HAMMA und weiter über den CHOTT EL FEJAJ bis zu der nördlich angrenzenden Bergkette. Ein trockenes Flussstal leitet ins Innere des Gebirges. Als riesige Steinbrocken den Weiterweg versperrten, mussten wir über eine ruppige Steilstufe aus dem Flussbett heraus, um auf eine blumentübersäte Bergwiese – unser Campplatz – zu gelangen. Vom nah gelegenen Berggipfel bot sich ein atemberaubender Rundblick. Begrünte Berghänge und Almwiesen soweit das Auge reichte. Kein Gebäude, keine Strommasten, keine Strasse störten den Blick. Es war wie wenn John Wayne auf seinem Quarter Horse jetzt

jeden Moment herauf geritten käme.

## Die Chotts atmen

In der Zone des zurückweichenden Wassers wachsen Pflanzen und derer bedienen sich Beduinen, die Kamel-, Schaf- und Ziegenherden dort grasen lassen. In den äußeren Randzonen wird extensiv kultiviert und dorthin führen auch Karrenwege, deren Fahrinnen über weite Strecken mit Fech-Fech (Mehlsand) gefüllt sind. Das ist dann die echte Herausforderung für den Endurofahrer. Es heißt aufstehen (hoffentlich stimmt die Lenkerhöhe) und Gasgeben. 50 km/h ist die Untergrenze – 80 km/h wären besser.

## Douz, das Tor zur Wüste

Am südlichen Ende der Stadt beginnt eine von Dünen überlagerte Sandpiste, wo einheimische Mopedfahrer uns hochgerüsteten Enduristen zeigen, dass man auch mit dem Moped im Sand fahren kann. Zwar in wilden Schlangenlinien und langsam – aber immerhin.

## Ksar Ghilane...

...ist eine Oase am Rande des großen Sandes. Warme Quelle, Hotel mit Pool, Campingplatz, Polizeistation und Quads, um in den Dünen herumzufahren. Man muß mal dort gewesen sein. Im Westen angrenzend der GRAND ERG ORIENTAL, ein gewaltiger Ozean aus Kleindünen, der sich weit nach Algerien hinüber zieht. In vielen Abschnitten – so auch südlich von Ksar Ghilane – türmen sich diese Kleindünen zu kaskadenähnlichen Dünenwällen auf und wer da durch will, der muß Schwerstarbeit leisten. Teambuctou wollte mal durch und schaffte 12 km Tagesstrecke! Seither übt man nur noch am Rand und haut ab, sobald die Akteure abgeschlafft sind. Das dauert meist nicht lange.

## Fuhrpark und Technik

Das Führungsauto ist ein Toyota Land-



cruiser. Mehr her macht der Versorgungstruck MAN K1. V 8, 12000 ccm, 320 PS, Sechsradantrieb – mit vollen Hosen ist gut stinken. Wir Enduristen mussten nie lange auf das Ungetüm warten – der Eigner (Sepp Ziegler) ist DAKAR-Veteran. Die Leihmotorräder waren mal KTM 400 EXC. Wegen des hohen Serviceaufwandes ist man auf SUZUKI DR-350 und DR-Z 400 ausgewichen. Aufmerksame Leser wissen, dass der Metzeler Karoo auf meiner DR-Z 400 letztes Jahr nicht das Gelbe vom Ei im Weichsand war. Anders jetzt der PIRELLI MT 32 Sandcross – warum nicht gleich so. Leider gibt's den Reifen nicht in 17", da würde ich dann zum Metzeler Unicross raten.

## Navigation

Teambuctou hat alle Wegsstrecken mittels GPS als Route abgespeichert. Das Führungsfahrzeug – der Tourguide auf dem Motorrad – hat sein GPS aktiviert und findet so mühelos durch das Gewirr sich ständig kreuzender Feldwege, Pisten und Kameltracks. Der nachfolgende Toyota hat ebenfalls GPS und kontrolliert vom Ende der Karawane her. Auf diese Weise ging nie jemand verloren. (Wer mehr wissen will: [www.teambuctou.de](http://www.teambuctou.de))

*R. Gutsche vom Hofoldingner Forst*

# Technik-Bericht Crashtest

Mit einem spektakulären Crashversuch hat der ADAC jetzt bewiesen, dass auch beim Motorrad der Airbag Leben retten kann. Zu den häufigsten und gefährlichsten Motorradunfällen gehört nach den Erkenntnissen der ADAC-Unfallforschung der Seitenaufprall. Dabei trifft das Motorrad, etwa nach einer Verletzungsverletzung, senkrecht auf ein quer stehendes Auto. Der Motorradhersteller Honda hat jetzt erstmals ein Fahrzeug vom Typ Gold Wing mit einem Airbag ausgestattet, der verhindern soll, dass der Fahrer mit dem Kopf nahezu ungebremst gegen ein Hindernis prallt.

Bei dem ADAC-Test kollidierten je eine auf 72 km/h beschleunigte Gold Wing mit einem quer stehenden VW Sharan. Eine Maschine war mit einem Airbag ausgestattet, die andere nicht. Der Vergleich zeigt deutlich, dass nur der Fahrer auf der Airbag-Maschine eine Überlebenschance gehabt hätte. Wäre nicht der doppelte Unterschenkelbruch gewesen, den er sich durch den Kontakt mit der Motorverkleidung zugezogen hat, hätte der Fahrer bei einem realen Unfall den Unfallort unverletzt verlassen können. Der Fahrer ohne Airbag wäre trotz Helm seinen schweren Kopfverletzungen erlegen. Die auf den Kopf des Dummys einwirkenden Kräfte lagen deutlich über den Belastungen, die der menschliche Körper ohne tödliche Folgen ertragen kann. Der Nacken wurde bei dem Kontakt mit dem hinteren Türrahmen so stark überstreckt, dass ein Genick-

bruch unvermeidbar gewesen wäre. Bei dem Fahrzeug mit Airbag wird der Fahrer durch den Luftsack in seiner Vorwärtsbewegung so stark gebremst, dass der direkte Kontakt mit der Karosserie zwar nicht ausbleibt, aber doch stark abgemildert wird. Der Airbag bildet sozusagen ein trennendes Polster zwischen dem Oberkörper des Fahrers und dem Fahrzeug.

Der ADAC wollte auch wissen, ob der Airbag selbst nicht zur Gefahr für den Motorradfahrer werden kann. Dies trifft nicht zu, wie Versuche gezeigt haben. Sogar ein Fahrer, der in geduckter Haltung auf der Maschine sitzt, erleidet durch die Airbag-Entfaltung keinen Schaden. Die Schutzwirkung des Airbags bleibt nach Meinung der ADAC-Experten auch dann erhalten, wenn der Aufprallwinkel etwas von 90 Grad abweicht, wenn also das Motorrad nicht genau senkrecht auftrifft. Damit ließe sich bei etwa einem Drittel der Unfälle Motorrad gegen Pkw/Lkw eine erhebliche Senkung des Verletzungsrisikos bewirken.

Angesichts dieses von Honda entwickelten Meilensteins in der Geschichte der Motorradsicherheit wäre es aus Sicht des ADAC wünschenswert, wenn auch andere Hersteller einzelne Modelle mit Airbag anbieten würden.

Unter [www.adac.de](http://www.adac.de) finden Sie einen spektakulären Film zu diesem Crashtest.

*Quelle: ADAC*

*Hans Bartl jun.*





## ACM-Motorsportwochenende

auf dem Salzburgring  
am 7. / 8. Oktober 2006



### Freies Fahren für Automobile

am Samstag ab 8 Uhr in zwei Gruppen im halbstündigen Wechsel (3 Stunden: € 120,- - 2 Stunden: € 80,- - 1 Stunde: € 60,-) - Doppelnennung möglich.



### Freies Fahren für Motorräder

am Samstag ab 15:30 Uhr in zwei Gruppen á 30 Minuten (€ 20,-) - Doppelnennung möglich.



### Historische Fahrzeuge / Youngtimer

sind herzlich willkommen. Das Schnupperfahren und der Clubpokal sind für historische Fahrzeuge geeignet.



### Schnuppertraining

am Samstag ab 16:30 Uhr für Ringneulinge und alle die einmal kurz auf einem permanenten Rundkurs mit erfahrenen Instruktoren fahren wollen. Autos bzw. Motorräder je 30 Minuten: € 15,-

### ACM-Clubpokal

am Sonntag für Automobile und Motorräder - jeweils 2 Gruppen - Instruktoren stehen zur Verfügung. Nachmittags findet eine Gleichmäßigkeitsprüfung statt. Clubmitglieder € 105,- / Gäste € 135,-



### Geschicklichkeitsslalom

am Samstag ab Mittag und am Sonntag im Fahrerlager für Autos und Motorräder. € 15,- für Trainingsrunden und 1. Wertungslauf, € 5,- für jeden weiteren Wertungslauf.



Infos / Nennungen: [www.ac-muenchen.de](http://www.ac-muenchen.de)

Alle Fahrzeuge müssen uneingeschränkt zum Straßenverkehr zugelassen sein, max. Lautstärke 95 dB. Die komplette Ausschreibung kann im Internet heruntergeladen oder beim Sportleiter angefordert werden.

## 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. u. Fax.: 089/6115507

### **Mitgliedsbeitrag:**

Jahresbeitrag Erwachsene 45.– Euro  
Jahresbeitrag Jugendliche 20.– Euro  
Jahresbeitrag Familie 70.– Euro

### **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

## nächstes ACM Echo:

Die Redaktion behält sich Änderungen  
vor. Angaben ohne Gewähr.

### **4/06 Ausgabe**

Redaktionsschluss Ende Oktober  
EVT Mitte November 2006

### **Online:**

Thomas Ostermeier, Kistlerhofstr, 161,  
81379 München, Tel.: 089/7849548, Fax.:  
089/78018284, info@ac-muenchen.de,  
www.automobilclub-muenchen.de

### **ACM Echo:**

Redaktion: Cornelia Sauer, Ferdinand-Mil-  
ler-Platz 12, 80335 München,  
Tel.: 089/85639425, Handy 0173/3870067,  
echo@ac-muenchen.de

### **In eigener Sache:**

Die Redaktion behält sich vor Textände-  
rungen 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 al-  
ler uns zur Reproduktion, Satzherstellung  
und Drucklegung übergebenen Vorlagen,  
Bilder usw. sind ausschließlich Sache des  
oder der Überbringer.

### **Impressum:**

Herausgeber: ACM Automobil-Club Mün-  
chen von 1903 e.V. Senserstr. 5, 81371 Mün-  
chen · Verantwortlich.: Hans Koch, Hauptst.  
28, 82008 Unterhaching: 089/6115507 · Re-  
daktion/Layout/Litho: Cornelia Sauer · Au-  
toren: Hans Bartl jun., Helmut Dähne, Mar-  
tin Gieshoidt, Astrid Gutmiedl, Rüdiger  
Gutsche, Hans N. Koch, Sabine Rousseau,  
Julius Wagenführer · Anzeigen: Ferdinand  
Bauer Druck: aiblinger druckteam, Renn-  
bahnstraße 2, 83043 Bad Aibling

# Sandstrahlen

**Was? Wie? Wir bieten!**

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

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

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

Unsere Öffnungszeiten:

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

**Tel: 08102 - 6664**  
**Fax: 08102 - 72129**



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

## Geburtstage

28.07.1956 Wohletz Bernd	50 Jahre	13.09.1956 Del Bondio Christoph	50 Jahre
10.08.1936 Halmburger Karl	70 Jahre	19.09.1956 Maurer Günther	50 Jahre
15.08.1936 Sensburg Otto	70 Jahre	31.10.1916 Lang Franz	90 Jahre
19.08.1946 Spitzauer Norbert	60 Jahre	29.11.1941 Hechtel Alfred	65 Jahre
16.09.1936 Schreck Alfred	70 Jahre		

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



# HONDA

The Power of Dreams



350 m<sup>2</sup> Ausstellung mit Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Verkauf, Beratung, Service, individuelle Finanzierungen, Meisterwerkstatt, Ersatzteile, Zubehör, Bekleidung, Motorradvermietung, Wintereinstellplätze.

**HONDA-Vertragshändler**

**MOTO  STAR**

**München**

W. Wegmann GmbH

**Motorrad-Meisterbetrieb  
mit moderner Werkstatt**

81825 München · Bognerhofweg 14 · ☎ 089/42 01 98 23-25  
500 Meter S- + U-Bahn Trudering