

ACM-ECHO

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



Nr. 1, Januar - Februar 2022

84. Jahrgang





Wir sind nicht überall auf der Welt, aber dort,
wo Sie uns brauchen...

Heizöl
Bioheizöl
Holzpellets
Super-Diesel
Schmierstoffe
Betriebstankstelle

ILMBERGER
BRENNSTOFFE

Julius Ilmberger Mineralölvertrieb OHG, Hahilingastraße 5, 82041 Oberhaching,
Tel. 089-613 16 58, www.ilmberger-brennstoffe.de



Alexander Gerlach

MALERMEISTER seit 1932
im Familienbesitz

Mit vereinten Kräften und Elan übernehmen wir folgende Malerarbeiten:

- Malerarbeiten
- Tapezieren
- Lackieren, Türen, Fenster
- Fassadenanstrich
- Schmucktechniken
- Wasserschäden
- Gerüstbau
- Professionelles Tapezieren und Renovieren „Wandgestaltung“
- Schimmelsanierung
- Eingehende Hubarbeitsbühnen



Untere Parkstraße 16a · 85540 Haar · Tel. 089/4605555 · 01 72/8584323

www.malerei-gerlach.de

Spielwaren Fuchs

81825 München
Truderinger Str. 314
Tel. 089 - 42 12 89



seit 1949

Irene Gessler-Fuchs

83512 Wasserburg
Ledererzeile 32
Tel. 08071 - 40 14 3

Liebe ECHO-Leser,

unser neuer Redakteur Thomas, bat mich um ein Vorwort für die neue Ausgabe unserer Clubzeitung. Da dieses ja bekannterweise das Erste ist was gelesen wird, sollte es positiv, kurz und heiter geschrieben sein, und den geschätzten Leser einladen die neue Lektüre neugierig zu beäugen. Gar nicht so einfach! Aber schon meine Oma sagte: „Einfach ist nicht gut für den Charakter.“ Eine sehr weise Frau. Unser Thomas hat für diese Echo Ausgabe wieder sehr interessante und lesenswerte Beiträge eingesammelt. Momentan ist ja motorsportlich gesehen die „saure Gurken Zeit“, aber der Silberstreif am Horizont ist schon sichtbar und deshalb wird überall geschraubt und vorbereitet, damit beim Restart des Motorsports auf breiter Ebene wieder Erfolge eingefahren werden können. In diesem Sinne wünsche ich den Motorsportlern viel Glück und eine unfallfreie Saison und den Lesenden viel Spaß beim Schmökern.

Ulrike Feicht



Ankündigungen

Ab 9. März finden wieder Clubabende statt, beachtet bitte die gültigen Regeln

Termine:

Sonntag, 24.4. (geplant):

ACM Oldtimertreffen auf der Theresienwiese (Münchener Frühlingsfest)

Do. 16. bis So. 19. Juni:

ACM Clubausfahrt (ab Seite 6)

Mittwoch, 6. Juli:

ACM-Jahreshauptversammlung

Sonntag, 16. Oktober:

ACM Quasimodo (Gaudirallye)

Berichte:

Oldtimerveranstaltungen 2021	11
Feuilleton	21

Motorsport

Hist. Motorsport mit Schorsch Münch	14
Formel BMW 750 - Erinnerungen	19
Endurofahn in der Türkei	28





Mehr Wert.
Mehr Vertrauen.

Wir kennen sie alle



TÜV SÜD Classic

Seit 1866 ist TÜV SÜD der Partner für Sicherheit und begleitet das Automobil von den Kinderschuhen bis heute. Ihr persönlicher Oldtimer-Termin unter:

☎ 0800 12 888 12 oder ✉ classicline@tuvsud.com

Ob Datenblatt-Service, Wertgutachten oder amtliche Leistungen – unser Herz schlägt für Young- und Oldtimer und für die Menschen, die ihre Leidenschaft zu Klassikern teilen.

Wir meinen, dass Young- und Oldtimerbesitzer, Fachbetriebe und Werkstätten einen individuellen Service verdient haben. So individuell wie die Oldtimer, so individuell sind die Lösungen, die möglich sind, um die Schmuckstücke auf die Straße zu bringen.

Die TÜV SÜD-Oldtimer-Experten bieten Ihnen:

- ▶ Oldtimergutachten zur Erlangung eines H-Kennzeichens
- ▶ Hauptuntersuchung
- ▶ Änderungs- und Vollgutachten

Darüber hinaus bieten wir Ihnen:

- Datenblatt-Service sowie ein Old-/ Youngtimer-Archiv
- Wertgutachten für Old- und Youngtimer
- Wiederaufbauwertgutachten für Old- und Youngtimer
- Schadengutachten für Old- und Youngtimer

TÜV SÜD Division Mobility
www.tuvsud.com/classic

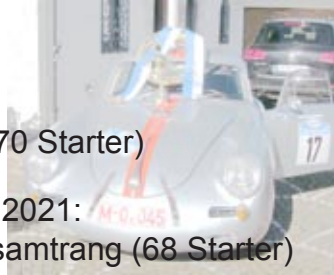
TÜV®

Erfolge von ACMLern:

Schorsch Münch:

Tegernsee Classic, 15. August 2021:
Klassensieg und zweiter Gesamtrang (70 Starter)

23. ADAC Labertal Historic, 21. August 2021:
Zweiter Platz in der Klasse und 10. Gesamtrang (68 Starter)



Termine von ACMLern:

Guido Keller:

So. 10. April, HC-Motorsport

Sa. 16. April, Fahrsicherheitszentrum Burgkirchen

Sa. 14. Mai, MSC Lochen, Bergslalom Auerbach

So. 29. Mai, MSC Schlößl, Straßenslalom Weitwörth

So. 12. Juni, MSC Lochen

So. 26. Juni, Cup-Slalom, Platzslalom Berndorf

So. 14. August, MSC Flachgau, Bergslalom Obertrum

So. 4. September, MSC Schlößl, Bergslalom Schlößl

Sa. 22. Oktober, MSC Mühlbach, Bergslalom Mühlbach



Clubvers

*Wer heut' ein Rennen machen will
Und sei's nur im Gelände
Der hat der Arbeit riesig viel
Er bräuchte zwanzig Hände.
Die Schwierigkeiten - riesengroß -
Beim Landrat und Gemeinde,
Regierung, Pfarramt und beim Schloß-
verwalter gibt's nur Feinde.*

HDW (9/73)

AUSSCHREIBUNG ACM Clubausfahrt 2022

Alle guten Dinge sind 3... - und so sind wir sehr, sehr zuversichtlich, die wegen dem bösen großen C (auch bekannt als Corona Pandemie) zweimal verschobene Clubausfahrt dieses Jahr endlich durchführen zu können!



Nach solch einer langen Zeit, sollte es uns doch ein besonderes Vergnügen sein, endlich wieder in geselliger Runde die Schönheiten unserer Welt auf zwei oder vier motorisierten Rädern zu erkunden! Unsere Reise wird uns – wie vor zwei Jahren geplant – durch die österreichischen Bundesländer Kärnten und die Steiermark führen.

Unsere Unterkunft als Stützpunkt ist weiterhin die Pfeffermühle in St. Urban am Urbansee. Sehr authentisch mit einem griabigen und äußerst hilfsbereitem Wirt. Herr Kogler ist ein echtes Kärntner Original und wartet schon sehnsüchtig auf den ACM! Wir haben hier wunderbar passende Räumlichkeiten ausgesucht – sehr schön gelegen und mit einer sehr ansprechenden Anfahrtsstrecke „aufi aufn Berg“! Hier oben auf der Simonhöhe in St. Urban finden wir einfache gute Zimmer in für uns ausreichender Anzahl sowie eine allseits gelobte Gastronomie. Was wollen wir also mehr? Wir können uns in der Pfeffermühle nach Lust und Laune austoben!



St. Urban liegt zwischen Feldkirchen in Kärnten und St. Veit an der Glan hoch oben am Berg. Hier findet übrigens jedes Jahr im Frühjahr ein internationales Bergrennen auf die Simonhöhe statt, welches jedoch ebenfalls in den letzten zwei Jahren der Pandemie zum Opfer fiel. Ob es 2022 wieder stattfindet, konnte ich nicht eruieren. Wer das Spektakel, den normalerweise im Mai stattfindenden Lauf zur Automobil Berg Staatsmeisterschaft (modern und historisch), dem Lauf zum Bergpokal, sowie dem Lauf zum Bergallye Pokal beiwohnen möchte, informiere sich bitte im Internet.

Wir haben ein bisschen umdisponiert und so findet am Freitag, den 17. Juni 2022 zur Einstimmung schon eine Ausfahrt für Motorräder und Autos statt. Wir werden euch Möglichkeiten bieten, die Gegend gemeinsam oder auch individuell im Rahmen einer kleinen Ausfahrt durch Kärnten zu erkunden bzw. zu erfahren. Weitere Infos folgen zu gegebener Zeit. Um eure Wünsche berücksichtigen zu können, kreuzt bitte auf dem Anmeldeformular an, welche Art der Tour ihr bevorzugt. Es entscheidet dann die Mehrheitsmeinung oder es ergeben sich mehrere Gruppen.



Am Samstag, den 18. Juni 2022 findet die offizielle Clubausfahrt statt. Wir prüfen gerade ob unser damaliges Programm noch möglich ist. Betrachtet deshalb bitte nachfolgende Informationen unter Vorbehalt. Mit Sicherheit werdet ihr jedoch ein interessantes und ansprechendes Programm erhalten!

Nach einem entspannten Frühstück starten wir um 9:30 Uhr Richtung Westen über Himmelberg und Afritz. Dann streifen wir bei Döbriach kurz den Millstätter See um danach über Radenthein zur Turracher Höhe zu gelangen, wo wir gegen 11:30 Uhr unsere Mittagsstation erreichen werden. Der Gasthof zum Bergmann - aufgepasst! - ist sogar mit einer „Haube“ ausgezeichnet. Uns erwartet dort höchste Kulinarik in einem gemütlichen Ambiente! Um 13 Uhr fahren wir von der Turrach zu unserem nördlichsten Punkt in Stadl an der Muhr um dann von dort wieder Richtung Süden am Paalbach entlang über die Sumper Höhe zu gelangen. Dort geht es über die Metnitzer Alpen Richtung Friesach. In Friesach



starten wir gegen 14:45 Uhr der dortigen Schokoladenmanufaktur einen Besuch mit Führung, Besichtigung und Verkostung ab. Die Weiterreise führt uns schließlich über die östlichen Gurktaler Alpen wieder nach Feldkirchen und St. Urban. Spätestens um 18.00 Uhr sind wir dann wieder in der Pfeffermühle. Die Tour umfasst ca. 270 km und ist sowohl für Autos als auch Motorräder sehr gut zu bewältigen.



Clubausfahrt

Zum Überblick hier ganz kompakt das komplette Programm:

Donnerstag, der 16. Juni 2022:

Anreise nach St. Urban am Urbansee

Gemeinsame Anfahrt für Interessierte ab München möglich

Freitag, der 17. Juni 2022:

Durchführung kleinerer Ausfahrten mit und ohne Programm

Samstag, der 18. Juni 2022:

Clubausfahrt durch Kärnten und die Steiermark

Sonntag, der 19. Juni 2022:

Individuelle Rückreise

Unterkunft: Koglers Pfeffermühle - 9554 St. Urban am Urbansee/ Simonhöhe
www.koglers-pfeffermuehle.at

Kosten pro Person vom 16. Juni – 19. Juni 2022:

EUR 165,00 im DZ - EUR 207,00 im EZ

inkl. Frühstück, Halbpension und Benutzung des Wellnessbereiches

Bereits in 2020 getätigte Zimmerreservierungen wurden von der Pfeffermühle auf diesen Zeitraum übertragen. Außer ihr habt individuell selbst dort abgesagt. Erfreulicherweise kann uns Herr Kogler die Preise von 2020 noch garantieren.

Der Anmeldeschluss für die Clubausfahrt ist der 30.04.2022.

Weitere Details und Informationen bekommt ihr rechtzeitig vor Beginn unserer Ausfahrt. Bei Fragen, bitte fragen.

Wir hoffen, dass ihr dabei seid und euch auch schon narrisch auf diese Veranstaltung freut!

Auf zahlreichen Anmeldungen freuen sich

Ursel und Sascha, sowie der Rest des Veranstaltungskomitees

Fotos u.a. von Koglers Pfeffermühle, Schokomanufaktur Craigher GmbH, Tourismusmanagement Nockberge



Kummer mit der Trommelbremse?

Hilfe gibt's (fast immer) bei

Manfred Jörger

Dorfstr. 34 c, 82178 Puchheim

Telefon: 089 / 803260

Mobil: 0179 / 7870659

Vermeide Ärger, geh zu Jörger!

Anmeldeformular Clubausfahrt Kärnten / Steiermark 2022



Teilnehmer: _____

Ich nehme verbindlich an folgenden Veranstaltungen teil:

- Gemeinsame Anreisetour ab München am Donnerstag, den 16.06.2022
- Ausfahrt am Freitag, den 17.06.2022
 - Ich präferiere eine Ganztagestour mit viel Programm
 - Ich präferiere eine entspannte Tour mit weniger Programm
- Clubausfahrt am Samstag, den 18.06.2022 (Bitte bedenkt, dass für eine geplante Besichtigung / Führung am Nachmittag Eintrittsgeld anfallen wird)

Unterkunft / Übernachtung

Wir haben in der Pfeffermühle wieder ein Kontingent von 35 Zimmern reserviert. Davon sind noch / wieder einige Zimmer frei. Da heißt es schnell sein, denn von unserem Budget sind bereits durch die aus 2020 verschobenen Reservierungen viele belegt:

Koglers „Pfeffermühle“, Steinweg 6, 9554 St. Urban am Urbansee – Simonhöhe
Tel. 0043 4277 8329 - info@kogler.co.at - www.koglers-pfeffermuehle.at

Die Zimmer können zu folgenden Preisen einfach oder zu zweit belegt und gebucht werden:

Belegung als Doppelzimmer: EUR 165 pro Person
Belegung als Einzelzimmer: EUR 207 pro Person

Der Gesamtpreis beinhaltet jeweils 3 Übernachtungen mit Halbpension und großem Frühstücksbuffet sowie Benutzung des Wellnessbereiches. Vor dem Hotel ist ein großer Parkplatz wo Anhänger, Motorräder, Autos und Oldtimer abgestellt können.

Zimmerreservierungen bitte direkt bei Herrn Kogler von der Pfeffermühle über info@kogler.co.at – Stichwort „ACM – Automobilclub München“ mit Kopie von info@ursulajocham.de auf eurer Email.

Unser Kontingent ist bis 31. März 2022 geblockt. Es gilt somit wieder: „first come – first serve“ oder „solange der Vorrat reicht“.

Die Übernachtungskosten werden von jedem Teilnehmer selbst im Hotel beglichen.

DIE NEUE KTM 790 DUKE



Achtung, neu seit 07.01.2019:

KTM München Süd

Josef-Doll-Str. 2, 82061 Neuried, Tel. 089/75080116

www.ktmmuenchen.de e-mail: info@ktmmuenchen.de

ALLES BEGINNT HEUTE

Ihr Weg zu mehr Erfolg für Mensch und Unternehmen

→ Stehen Veränderungen in Ihrem Unternehmen an? Gibt es Konflikte oder Blockaden? Oder gehen Stressphasen zusehens an die Substanz? Dann profitieren Sie jetzt von meiner jahrzehntelangen Erfahrung als Beraterin und Coach.

- Coaching bei Umstrukturierungen
- Personalmanagement
- Führungskräfte training
- Kommunikationstraining & Teamentwicklung
- Beratung bei Konflikten + Stress, Burnout Prävention
- Psychologische Beratung



→ www.ursulajocham.de

→ 089 / 809 1357 30



URSULA JOCHAM
HUMAN CHANGE MANAGEMENT

Rückblick 2021 – Oldtimer-Veranstaltungen

vom ADAC und Motor Presse Stuttgart
(Auto Motor und Sport, Motor Klassik)
als Zeitnehmer

Trotz oder wegen Corona gab es letztes Jahr weniger Veranstaltungen, aber in Österreich war man nicht so streng, weshalb die Arlberg- und Silvretta-Classic im Juni/Juli kein Problem waren.

Bei diesen Veranstaltungen gehen immer viele Vorkriegswagen an den Start. Wir hatten schon einige Promis dabei (Peter Kraus, Monika Gruber und die Gold-Rosi mit Ehemann Christian) und unser Leopold Prinz von Bayern gibt sich immer die Ehre!



Auf einem Liftparkplatz vor St. Anton sind nicht nur die Teilnehmer, sondern auch ein Gleitschirmflieger in unserer Prüfung gelandet, was echt gefährlich war, da er durch die Kabel und Stromleitungen der Skigondel navigieren musste. Das hätte schlecht ausgehen können, ist aber nichts passiert.

Danach hatten wir noch einen kurzen Hagelschauer (Ende Juni) der auf einige Autos Auswirkungen hatte (die Teilnehmer waren schon wieder weg, somit hat es nur die Orga erwischt). Ansonsten herrliches Wetter, über 100



Teilnehmer und eine tolle Abschlussveranstaltung in der Alten Post in Lech.

Die Silvretta-Classic war dann am folgenden Wochenende und wurde ebenfalls bei bestem Wetter im Montafon ohne Notlandungen ein voller Erfolg.



Außerdem hat sich der AMC Bad Aibling getraut und anstatt der abgesagten Bavaria-Historic vom ADAC die erste Maxlrain Classic am 31.7.2021 veranstaltet. Nach einem angeordneten Test für alle Teilnehmer und Personal (trotz Impfung) gab es vormittags eine gute Brotzeit mit Weißwurst und Brezen. Mittags fiel dann der Startschuss für ca. 50 Oldtimer. Abends als Abschluss war das schon bekannte Oldie-Feeling angesagt, leider nicht am Marienplatz in Aibling wie die Jahre zuvor, sondern in Mietraching, was scheinbar zu Irritationen führte und deshalb leider nicht sehr gut besucht war. Um 22 Uhr hat dann ein Regenschauer den wunderschönen Tag schnell beendet. Das war eine tolle Premiere und wird in 2022 hoffentlich weitergeführt (schaut mal auf die ADAC-Veranstaltungs-Seite, da gibt's Infos).

Danach war ja in Deutschland Entwarnung, worauf die Sachsen-Classic (von Zwickau nach Dresden) natürlich mit 3G stattfand. Auch da hatten wir herrliches Wetter und tolle Teilnehmer mit ihren Oldies. Sachsen ist sehr offen für solche Veranstaltungen, wir hatten wieder viele Besucher an Start und Ziel der Tagesetappen. Unter anderem waren die Teilnehmer auch bei Skoda in Tschechien unterwegs und sind über die Bastei wieder zurück zum Ziel in Dresden. Am Abend gab es die Siegerehrung, wobei auch der mitgefahrene Kabarettist Urban Priol (im Renn C-Kadett) seine Erlebnisse zum Besten gab. Unser Klubkamerad Christian Geistdörfer ist dabei im Mittelfeld gelandet.





Bei der Baiersbronn Classic wurde auch das 75. Jubiläum des Ruhstein Bergpreises (nur für Zweiräder) gefeiert. Da war unser Manfred Jörger am Start, aber nicht glücklich über die „Gleichmäßigkeitsprüfung“... Ja ja, die Gashand wieder!!



Als Abschluss des Jahres waren wir dann nochmal beim ADAC zur 3-Städte-Rallye als Teilnehmer eingeteilt, die im schönen Bayerischen Wald (Freyung/Grafenau) stattfand. Dieses Mal eine schnelle Rallye, wobei auch einige E-Autos an den Start gingen. Das ist immer wieder eine tolle Erfahrung. Außerdem zählt sie zu den nationalen Meisterschaften Deutschland und Österreich und ADAC Rallye Masters.

Nun habe ich grade „Winterschlaf“ und hoffe, dass in 2022 wieder alle Veranstaltungen stattfinden können. Falls jemand neugierig geworden ist, wir können immer Nachwuchs, egal welchen Alters gebrauchen, wer mal schnuppern möchte, kann mich gerne ansprechen.

Astrid Gutmiedl

Besuch bei einem Rallye-Urgestein Schorsch Münch und sein Leben mit dem Rennsport



Wie, dieser Mann soll ein Urgestein sein? Wie er mit fester Stimme telefoniert und Dich zum Kennenlernen in sein Haus nach Unterhaching einlädt. Wie er Dir die Tür aufmacht und Dich anstrahlt, wie Du ihm gegenüber sitzt und aus dem Staunen nicht mehr rauskommst. Ein Urgestein, denkst Du, ist ein alter, etwas wackliger Mann, aber der Schorsch redet und federt und gestikuliert wie ein junger. Dabei ist er tatsächlich Jahrgang 1939, älter als jeder Porsche und einer der letzten noch

aktiven Zeugen der Strohballen- und Kopfsteinpflaster-Zeit. Als es auf den Rennstrecken weder Leitplanken noch Auslaufzonen gab, als die Fotos noch schwarz-weiß waren und als man am Wochenende die Stoßstangen abgeschraubt hat, um eben mal zu gewinnen. „Schon mein Vater ist Rennen gefahren, ich erinnere mich noch gut, wie er mir begeistert davon erzählt hat“, schwärmt der Schorsch beim Zwetschgendatschi, mit dem uns seine Frau Gerdi verwöhnt.

Erinnerungen an den ersten Porsche 356

Schon bald nach dem Krieg versucht sich der kleine Georg daheim in Aufkirchen bei Fürstenfeldbruck auf dem Motorrad, einer Viktoria mit Seitenwagen. „Einmal bin ich im Misthaufen gelandet, weil ich dachte, beim Einschlagen kippe ich um.“ Später unternimmt er weitere Fahrversuche mit verschiedenen Motorrädern bei Grasbahnrennen. Mit 18 kauft er seine erste eigene Rennmaschine für die Straße, eine 125er DKW, der bald darauf eine MV Agusta Doppelnocker folgt, mit der er 1961 deutscher Vizemeister in der 125 ccm Klasse wird. Aber ähnlich wie seine großen Vorbilder Mike Hailwood und John Surtees hat der Schorsch nicht nur auf zwei Rädern Erfolg, sondern auch mit vier Rädern. Und schon sind wir beim Porsche 356, der damals die Rundstrecken, die Bergrennen und die Zuverlässigkeitsfahrten dominiert. 1960 erwirbt Schorsch Münch die internationale Rennlizenz und bekommt einen Unfallporsche, ein 356 Cabriolet, angeboten. „Ich hatte eine Lehre als Kfz-Mechaniker gemacht und dann steht da dieser kaputte silberne 356 A mit 60 PS.“ Schorsch Münch richtet den Wagen wieder her, „Karosserie, Motor, Elektrik, alles habe ich selbst gemacht“. Er lässt ihn lackieren, startet damit 1961 beim berühmten Schauinsland-Bergrennen im Schwarzwald und belegt auf Anhieb einen vierten Platz. Und weil es so schön war, geht der Schorsch beim gleichen Rennen auch noch mit seinem Rennmotorrad an den Start. Gute, alte Zeiten, die unvergessen sind. „Der Porsche



CUPRA FORMENTOR

JETZT PROBE FAHREN.

310 PS. DIE SYNTHESE AUS SUV UND COUPÉ. DER PERFEKTE ADRENALINSTOSS.
»DENN NICHTS IST SO SPORTLICH WIE DER KAMPF UM DAS, WAS DU WIRKLICH WILLST.«
MARC TER STEGEN.

Kraftstoffverbrauch CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 4Drive, 228 kW (310 PS)
in l/100 km: innerorts 9,6, außerorts 6,5, kombiniert 7,7; CO₂-Emissionen
in g/km: kombiniert 175. CO₂-Effizienzklasse: D.

AUTOHAUS FEICHT GMBH

MÜNCHENER STR. 39, 85540 HAAR
T. 089 45303713, WWW.FEICHT.SEAT.DE

356 hat immer viel Spaß gemacht, auch die Dame, wie die 60-PS-Variante damals hieß, hatte ordentlich Dampf, es war ja nicht viel dran und man konnte ihn wunderbar selbst reparieren. Für Italiener oder Engländer hat mein Geld nicht gereicht“.

Vom Rennfahrer zum Geschäftsmann und Familienvater

Im gleichen Jahr schreibt Schorsch Münch mit einem anderen Auto Rennsportgeschichte. Beim Ratisbona-Bergrennen 1961 im niederbayerischen Kelheim überschlägt er sich in seinem BMW 700 mehrfach vor der Kamera des Auto, Motor und Sport-Fotografen Hans Peter Seufert. Der schießt ein sensationelles Foto, auf dem genau zu sehen ist, wie der kleine BMW mit dem Boxermotor im Heck abhebt und wie der Schorsch mit seinem Körper das Dach nach oben ausbeult. Und weil die Scheiben bereits rausgeflogen waren, ragen vorne der Kopf und die hinten die Füße ins Freie. Mit diesem Überschlag schafft es Schorsch Münch in die „Motorsport Highlights“, ein dreibändiges Werk, in dem Auto, Motor und Sport an vergangene Rennsportzeiten erinnert. Damals im Alltag fährt Schorsch unter anderem einen BMW 502, ein V8, schwarz mit silbernem Dach. Und er übernimmt als jüngster Münchner Kfz-Meister mit 22 eine Werkstatt in der Balanstraße. „Ich war immer mit Herzblut Privatrennfahrer“, erinnert sich Schorsch an seine wilden Jahre, „da war ich mein eigener Herr und bin gefahren, wie es mir Spaß gemacht hat, am liebsten auf zwei Rädern, am liebsten auf dem Nürburgring“. Schorsch ist Autodidakt, bringt sich alles selbst bei, „Fahrerlehrgänge kannte ich nur vom Hörensagen“. 1967 lässt es Schorsch Münch erst mal gut sein mit den Motorrad- und den Autorennen und wird



Inhaber einer Renault-Vertretung in München. Er wird kurz schwach, als ihn Zündapp 1970 zu Weltrekordfahrten nach Monza in Italien einlädt, besinnt sich dann aber wieder auf die Familie. 1971 baut er in Eigenregie sein Haus in Unterhaching, 1973 kommt Sohn Georg zur Welt. 1983 wechselt er die Marke und bekommt eine Niederlassung für VW und Audi im Münchner Westend.

Oldtimer-Rallyes im Ruhestand

2002 zieht sich Schorsch aus dem Berufsleben von seiner Firma Auto-Münch - es gibt sie übrigens immer noch - zurück und hat plötzlich wieder Zeit und Muße für den Rennsport und altes Eisen. Er restauriert fünf Jahre lang eine Moto Guzzi 500, wie er ebenfalls von 1939. Und er findet Gefallen an den immer häufiger werdenden Oldtimer-Rallyes.



Baut sich mit viel Geduld einen BMW M1 auf und hat das Glück, dass BMW 1988 einen M-Motor mit 286 PS beisteuert. Kauft einen Jaguar XK 150, einen knallroten originalen 356 Speedster von 1957, Erstauslieferung an die MAHAG in München und später einen silbernen 356 B von 1960. Führt mit dem Speedster dreimal und voller Begeisterung die Nuvolari Classic, den kleinen Ableger der Mille Miglia, wird Erster bei der Silvretta Classic, beendet die Bavaria Classic 2015 als Gesamtsieger und gewinnt dreimal hintereinander die Tegernsee Classic, einmal mit dem Jaguar und zweimal mit dem Porsche 356, so dass er den Wanderpokal behalten darf. Unter den vielen Pokalen ist auch einer von der Balearen-Rallye auf Mallorca dabei. Sämtliche Trophäen stehen daheim in Unterhaching im Keller und Schorsch ist kaum zu bremsen, als er Leopold Gierl und mir die Erinnerungsstücke an ein langes, erfolgreiches Rennsportleben zeigt. „Ich habe mit meiner Frau ausgemacht, dass das Haus kein Museum wird“, beteuert Schorsch, „und dass alles, was an meine Autos und an meine Erfolge erinnert, in diesen Raum kommt“. Seine Rennautos stehen säuberlich abgedeckt in einer abgeschlossenen Garage in Unterhaching, und weil der Schorsch ein Sammler ist, ruhen da neben dem Jaguar und den beiden 356ern auch noch ein alter Landrover Serie 3, ein originaler Wil-



Jeep der US-Army von 1942, ein metallicblauer 120 PS-VW Käfer mit 6-Gang-Porsche-Getriebe im Rallye-Trimmm sowie ein Lancia Fulvia Zagato 1.3 S. Den bärenstarken Käfer und den seltenen Zagato, beide mit FIA-Papieren und H-Kennzeichen, würde er übrigens gerne in gute Hände geben, vielleicht möchte ja jemand seine Sammlung erweitern. Glück im Unglück hat Schorsch Münch, als ihm 2017 bei der Donau Classic ein Teilnehmer mit einem schweren Jaguar 140 hinten auf den Speedster draufdonnert. Er und sein Beifahrer Stephan Schwerdt werden verletzt, aber da sie hart im Nehmen sind, fahren sie am nächsten Tag mit dem notdürftig reparierten Speedster weiter und schaffen einen großartigen dritten Platz.



Alterslos im 356 und immer noch ganz vorne dabei

Dass der Schorsch in seinem Alter noch in der Spitze mitfährt, wenn es um Lichtschranken und exaktes Fahren nach Vorgaben geht, beweist ein Blick in die aktuellen Ergebnislisten vom August 2021. Bei der Tegernsee Classic belegen Münch und Beifahrer Schwerdt nach zweijähriger coronabedingter Rennpause mit dem silbernen 356 B auf Anhieb den zweiten Platz im Gesamtklassement und werden Klassensieger. Und weil das Team und der Porsche 356 einen guten Lauf haben, werden sie kurz darauf bei der ADAC Labertal Historic Rallye Zweiter bei den Autos bis Baujahr 1964 und Gesamtzehnter unter 52



Fahrzeugen. Ein Erfolgsgeheimnis von Schorsch Münch ist wohl, dass er sich und den Jüngeren nichts mehr beweisen muss. „Oldtimer-Rallyes sind deutlich entspannter als alles, was ich früher gefahren bin“, bilanziert der Altmeister, „und deshalb kann ich immer noch ganz gut mithalten, auch wenn ich der Älteste bin“. Spricht es und lacht einen an wie einer, der sein Leben lang Freude am Fahren hatte und hoffentlich noch lange haben wird.

Aus der Zeitschrift M-IA356 Ausgabe 12. November 2021
Text und Bilder: Stefan Maier (M-IA 356 - www.mia356.de)

Ein Raub der Flammen



Etwa 200 historische Fahrzeuge fielen dem Brand des Top Mountain Museums oben am Timmelsjoch zum Opfer.



Am 18. Januar 2021, früh morgens um vier Uhr brach oben am Timmelsjoch ein Feuer aus, das „Top Mountain Museum“ ist total abgebrannt. Mit ihm meine 1971/72 selbst aufgebaute Formel-750-BMW. Ich habe sie schon 2011 verkauft; es ist mir kein finanzieller Schaden entstanden. Aber der Schmerz ist groß. So, wie wenn man einen guten Freund verloren hat.

Mit diesem Eigenbau habe ich im April 1972 mein erstes internationales Rennen gefahren: die 200 Meilen von Imola. Für dieses Rennen entstand mein rotes Leder. In der Ausschreibung stand nämlich: „Riders must wear for both, official practising and race, a racing vest a colour other than black. Contrasting coloured leather jackets other than black“. Meine schwarze Kombi ging demnach nicht mehr, obwohl sie weiße Ärmelstreifen hatte. Das blaue Leder, das ich mir noch Ende 1970 in Niederbayern machen ließ, hatte schon Ärmelstreifen aus einzelnen weißen Winkeln, abgeschaut von einem Adidas Trainingsanzug. Es war schon nach einem Jahr mehr grün als blau und gefiel mir nicht mehr. Die Kombi sollte bayerisch weiß/blau sein.

Ein neues Leder musste also her. Klaus Gratzner, der mit mir 1970 um den Juniorenpokal focht und Dritter wurde, hatte einen Laden für Motorradzubehör in Köln und bot mir an, eines für mich zu machen. „Welche Farbe?“ fragte ich ihn? „Rot“, sagte er, wie aus der Pistole geschossen. „Spinnst Du?“, war meine Antwort. Ich wurde ja schon von den Rennfahrerkollegen angemacht, als ich weiße Ärmelstreifen auf schwarzem Leder trug. Dennoch ließ ich mich überreden. Dann kam das rote Leder mit den weißen Balken. Winkel waren Gratzner ein zu großer Aufwand. Protektoren? An Schultern und Knien war das dünne Leder aufgedoppelt... Es saß wie eine Wursthaut und passte so genau, dass ich bewegungsunfähig war. Ich konnte mich hinsetzen – ohne Stuhl. Anruf bei Gratzner: „Das geht so nicht, Klaus!“ „Doch, doch, das



wird schon.“ Es wurde tatsächlich. Nie hätte ich gedacht, dass dieses Design eines Tages mein Markenzeichen würde. Der Moto Club Santerno (übersetzt ins Bayerische hieße der Club: Motorrad Club Isar) holte die Formel 750, die es bis dato nur in den USA gab, erstmals nach Europa. Und erst-



Mit Werner Koch beim Fotoshooting von MotorradClassic



Helmut Dähne fährt hier noch vor Phil Read, der ihn bald überrunden wird. Read, damals amtierender 250er-Weltmeister, wurde mit seiner Norton in Imola Vierter.

mal gab es in Europa ein riesiges Preisgeld. Zirka 20.000 DM für den Sieger. Der Sieger eines WM-Laufs bekam damals ein paar hundert Mark. Entsprechend groß war der Andrang von Werken und Spitzenfahrern aus USA, Europa und sogar Australien. Und ich, der kleine Dähne mittendrin. Die Ehrfurcht war groß.

Ich kam aus der B-Lizenz und hatte noch kein einziges Rennen mit der A-Lizenz gefahren, nicht mal national. Jetzt musste ich gegen die Großen der Zeit antreten. Giacomo Agostini, Phil Read, Jack Findley, Walter Villa, Barry Sheene, John Cooper (der schon damals extremes „hanging off“ fuhr) und, und, und ...

Paul Smart gewann mit der Ducati und gilt seither als Retter der Roten. Damals waren sie noch nicht rot: die Rahmen blau, Tank und Sitzbank silber. Ducati war fast pleite, kam aber mit dem größten Aufmarsch an den Start und wurde mit Bruno Spaggiari auch noch Zweiter. Von da an ging's bergauf mit den Ducs. Paul sagte mir 2018 beim Sachsenring Classic GP, Imola wäre das Beste gewesen, was ihm in seinem Rennfahrerleben passiert sei.

Mein 13. Platz war zwar nur ein Achtungserfolg, für mich aber ein guter Einstieg. Noch dazu bei der Konkurrenz von 46 Spitzenfahrern. Vor allem war das Rennen mein Sprungbrett zur Isle of Man. Dort hatten sie mich 1971 gar nicht angenommen. Ich hatte noch keine internationalen Erfolge

vorzuweisen. Der 13. in Imola genügte der Auto Cycle Union dann doch zur Annahme meiner Nennung für die TT 1972.

Dieses erste Formel 750 Rennen 1972 in Imola wurde zur Legende. Noch heute werde ich darauf angesprochen. Das lag am Starterfeld und den Viertaktern. Ich ging damals mit zwei BMW-Spezln und Helfern, Helmut Bucher und Alfred Hechtel, nach Imola. Devise: Wenn wir schon nicht die schnellsten sein werden, dann wollen wir wenigstens die schönsten sein. Das klappte auch, denn MOTORRAD schrieb: „Während Butenuths Maschine der Serienausführung weitgehend glich, präsentierte sich die von Dähne als ausgesprochene Spezialausführung – alles in allem ein Bild von einer Rennmaschine“.

Zu meiner Überraschung erschien auch die BMW-Chefetage in Imola. Sportchef Max Klankermeier, der mich nach der Lehrzeit in die Rennabteilung geholt hatte, Entwicklungschef Hans-Günther von der Marwitz, Versuchsleiter Ekkehard Rapelius und Konstruktionschef Rüdiger Gutsche. Die Presse vermutete einen verdeckten Werkseinsatz. Es war aber mein ganz privater. Ich durfte nach Feierabend im Werk vieles machen, was in meiner Garage nicht ging. Man kann das als Werksunterstützung bezeich-



Immer wieder faszinierend: der Purismus historischer Rennmotorräder

nen. So waren die Herren immer am Laufenden, besuchten mich auch ab und zu in meiner Garage und waren interessiert, was rauskommen würde beim Unternehmen Imola.

Gut fuhr das „Mopped“ nicht. Sehr steif. Ich hatte es vorher nur angelassen und kurz probegefahren. Mit 120 Dezibel im nördlichen München! Das war damals nicht so schlimm wie heute, aber trotzdem furchtbar laut. Aber was machen, wenn keine Zeit mehr ist und weit und breit keine Strecke für ein Rennmotorrad?



Drehzahlfest: Radial-Nadellager für die Kipphebel und spezielle Stoßstangen



Die „Waage“ bringt gleichmäßigen Zug auf die Backen der Fontana-Bremse

In Imola störte die Sturheit der Schönen ordentlich. Schikanen gab es noch nicht. Das machte die Strecke sauschnell und das schöne Biest besonders unhandlich. Doch nicht nur deshalb war der Kurs viel zu schnell für die BMW. Es war zwar viel am Motor zur Verbesserung der Schmierung und Drehzahlfestigkeit bis 8000/min gemacht, aber nur indirekt zur Leistungssteigerung.

Das Tolle an Imola: Es gab kaum eine Gerade. Immer war irgendein Bogen zu fahren, selten unter 100. Wie gesagt, nix für die BMW, aber schön ist die Strecke heute noch – trotz Schikanen. Das leichte Motorrad war so unhandlich, dass ich aus der Linkskurve oben auf dem Hügel die ganzen 300 Meter brauchte, um es in die erste der beiden „aque minerali“-Rechtskurven zu zwingen.

Ich glaube, es gab nie vorher eine BMW, die stabiler ihre Richtung hielt, das war ihr Vorteil. Egal, ob geradeaus oder in Schräglage, Wackler gab es nicht. Unter den Serien-BMW dieser Zeit gab es dagegen kaum eine, die nicht wackelte. Woran das lag, zeigte mir meine Formel 750.

Ich hatte schon lange vermutet, dass die Schwachstelle am R75/5-Fahrwerk die obere Gabelbrücke war. Eine Stahlblechplatte, deren Festigkeit durchaus gereicht hätte. Sie war aber weder mit dem Lenkrohr noch mit den Gabelstandrohren fest verbunden. In der Mitte wurde sie durch eine große Mutter auf die Einstellmutter des Lenklagers gedrückt und rechts und links durch eine große Hohlschraube stumpf auf die Standrohrenden gepresst. Die Auflagefläche war nur so breit wie die Wandstärke des Standrohres, oben nur zwei Millimeter. Die Hohlschraube saß zwar präzise in der Bohrung der Blechplatte, musste aber Spiel haben fürs Montieren. Unter den Kräften beim Fahren bewegte sich das Standrohr in der Verbindung. Um das zu verhindern, habe ich eine untere geschmiedete Alu-Gabelbrücke umgearbeitet, erleichtert und gegen Blendung mit schwarzem Schrumpflack angemalt. So konnte ich die Standrohre oben fest klemmen. Das brachte den Löwenanteil bei der Verbesserung der Fahrstabilität. Der verwindungssteifere Rahmen half auch noch dazu.



Dem Rahmen sah man seine Torsionssteifigkeit an. Vor allem die Lenkkopfpartie ist äußerst solide ausgeführt, die Unterzüge bestehen aus konisch oval gezogenen Rohren

Die Unhandlichkeit des Motorrads beruhte auf mehreren Faktoren: Nachlauf und Radstand waren lang. 19“-Räder vorne wie hinten sorgten für hohe Kreiselmomente und die Lenkerstummel waren kurz. Auch die in die Länge gestreckte Sitzposition war der Handlichkeit nicht förderlich. Dass die Formel 750 schlecht federte, zeigte sich erst zwei Monate später auf der Isle of Man. Hier passten die geringen gefederten Massen und die

fast serienmäßigen ungefederten Massen – Räder, Gabeltauchrohre und der Kardantrieb – nicht mit den serienmäßigen Federelementen zusammen. Die waren ausgelegt für 200 Kilogramm Motorrad und Soziusbetrieb mit Gepäck. Die Rennmaschine wog knapp 150 kg.



Helmuts Boxencrew: Seine Spezl Alfred Hechtl (l.) und Helmut Bucher



Rahmenkonstrukteur Klaus Erdmann (l.) und Konstruktionschef Rüdiger Gutsche

Ich half mir durch Abschleifen der Federn. An Dämpfern hatte ich kaum Auswahl, nur minimal „weichere“ aus der Entwicklung. Letztlich war das Abschleifen der Federn kontraproduktiv. Aber ich musste so fahren; mir fehlte die Zeit zum Testen. Vor allem gab es nix besseres. Koni- oder Girling-Federbeine waren eher noch sportlicher ausgelegt. In diese Richtung habe ich es erst gar nicht versucht.

Einstellen konnte man nur die Federvorspannung. An den Dämpfern gab es keine Verstellmöglichkeiten. Also hoppelte ich über die Isle of Man. Später fuhr ich dann die Formel-Rennen bei der TT mit der Serienmaschine. Einmal baute ich im Training den Formel-750-Motor ein, weil dank dessen Magnetzündung Lichtmaschine, Anlasser und Batterie wegfallen konnten. Das sparte zehn Kilogramm, doch die erleichterte Maschine federte deutlich schlechter. Zum Rennen habe ich zurückgerüstet.

Zurück nach Imola. Eine riesige Freude machte mir das Zusammentreffen mit den Top-Fahrern. Da konnte ich mir schon noch was anschauen. Zum Beispiel von Ago. Im Anbremsen der Haarnadelkurve dachte ich: „Na, das kann ich auch.“ Doch dann gab er aus der Ecke heraus Gas, wo ich noch gar nicht dran dachte. Ich konnte die Kurvengeschwindigkeiten der Spitzenfahrer nicht mitgehen. Die hatten echte Rennreifen mit klebrigen Mischungen auf der Lauffläche. Selbst die ersten Slicks tauchten auf.



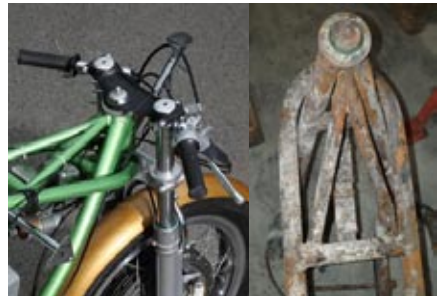
Es lag nicht nur an mir, dass ich nicht ganz mithalten konnte. Metzeler hat sich damals mehr um Geländereifen gekümmert, als um Straßenreifen. Wiggerl Kraus war der Rennleiter und versorgte mich mit Reifen. Da stand zwar Racing drauf, drin war aber nur Serie. Sie hatten einen Querschnitt wie die englischen Rennreifen – 83% Niederquerschnitt, vorne 3.60-19 und hinten 4.10-19. Wohlgemerkt, beide 19“. Was das

bedeutete, ging mir auf, als ich 1974 den Job vom Wiggerl übernommen hatte. Die Metzeler Racing hatten ein schönes Profil und eine gute Kontur. Die Mischung war aber dieselbe, wie auf allen anderen Reifen – es gab nur eine einzige Motorrad-Mischung.

Wohl wissend um die Nachteile meiner schönen BMW war ich mit dem 13. Platz zufrieden. Innerlich sogar stolz. Vor allem auf die technische Leistung. Denn immerhin kam ich vor dem erfolgreichsten Rennfahrer aller Zeiten, Giacomo Agostini, ins Ziel – auf meiner BMW. Ago zu Fuß. Nirgends war der Grund seines Ausfalls zu lesen. Ausgangs der heute nach Ayrton Senna benannten 200 km/h Kurve blockierte der Kardantrieb seiner MV Agusta 750 S. Spezl Herzog hat’s live gesehen und so beschrieben: Mit stehendem Hinterrad schlitterte Ago von der Fahrbahn und auf dem damals nur zwei Meter breiten Grasstreifen längs der Leitplanke bis zum Stillstand – sturzfrei! Ich sah ihn nur stehend.

Bei mir lief alles rund. Planmäßiger Tankstopp und weiter ging’s. Trotz der Zeitknappheit, das Motorrad rechtzeitig fertig zu kriegen, hat keiner einen Fehler gemacht. Dank sei meinen zuverlässigen Helfern! Jetzt ist der Formel-750-Renner unwiederbringlich verloren.

Die Nachfolgerin Nummer 2, nochmal 10 kg leichter, lebt noch. Derzeit im Zweiradmuseum Neckarsulm.



Text und Bilder u.a. Helmut Dähne und MotorradClassic

**ILMBERGER
ARBON**



Offizieller Partner der BMW HP4 RACE



gasthaus
SIEBENBRUNN
restaurant & biergarten

Gasthaus Siebenbrunn, das Haus der bayerischen Bierspezialitäten



In einem der schönsten Wirtsgärten Münchens die Zeit genießen und Erholung finden.

Dazu noch eine frisch zubereitete hausgemachte Mahlzeit und dazu die besten Biere Bayerns.

Wir freuen uns auf Sie! Ihr fränkischer Wirt Martin Osterrieder



Siebenbrunner Str. 5/Direkt neben dem Tierpark (Flamingo-Eingang)

Telefon 089/80 03 37 77 - www.gasthaus-siebenbrunn.de - Täglich für Sie ab 11 Uhr geöffnet!

Enduro Türkei 2022

Nach 2 jähriger coronabedingter Abstinenz packten wir wieder unser Enduro Equipment und trafen uns am Samstag früh am Erdinger Flughafen.



Mit dabei vom ACM waren Ulrike als ärztliche Betreuerin, Michaela, Kurt und ich. Neu dabei Schorsch, ein Berufskollege und Christian, ein Fahrschulinhaber aus dem Raum Weilheim, sowie unser alter Endurohaudegen Klaus.



Wir hatten unerwartet für den Süden der Türkei osteuropäische Temperaturen, was aber für uns Fahrer kein Manko darstellte. Nach kurzem Transfer vom Hotel am Strand von Alanya zu Kurts Werkstatt warteten die KTM's schon warmgelaufen auf uns.



Wir starteten wieder in zwei Gruppen mit jeweils den Tourguides Erol und Mustafa voran. Bei den ersten beiden Fahrtagen war es leicht bewölkt und die Sonne erwärmte unsere Hände. Durch heftige Regenfälle an den Vortagen war der Boden sehr griffig, dies war wiederum ein Vorteil, da es im Sommer meist sehr staubt. Einige Streckenabschnitte zwangen uns zum Umkehren, da bekannte Bachdurchfahrten wegen reißenden Wassermassen unpassierbar waren. Mittags trafen wir uns dann wieder gemeinsam zur Mittagsjause in urigen Bergoasen mit sehr schmackhaftem Essen.



Nach einem Ruhetag und Wellness mit Hamam und Massagen starteten nur noch Klaus und ich am nächsten Tag bei sehr bewölktem Wetter vorsorglich mit Regenbekleidung und Guide Erol voran zur Schlussetappe. Starker Regen, Gewitter und Unwetter machten unsere Wandertour zu einem Erlebnisausflug und durch Erols Erfahrung mit Baumsäge im Rucksack ebneten wir unsere Wege bis abends ins Ziel. Es waren wieder drei anspruchsvolle erlebnisreiche Hardenduro-Fahrtage mit sehr viel Spaß und lustigen Abenden im Hotel. Dem Kurti auch Dank für den hervorragenden Zustand der 450er KTM's und Dank an die beiden unermüdlichen Tourguides Erol und Mustafa.

Bis zum nächsten Mal.

Robert

Feuilleton

Automobil.

Potzblitz, überraschte doch im ACM-Echo Nr. 3 (August bis Dezember 2021) der Hinweis, dass sich der langjährige, vielgelobte Echoschreiber und faktische Herausgeber, Herr Martin Gieshoidt, vom Ehrenamt des „Echoisten“ zurückgezogen hat (Selbstlosigkeit und Bescheidenheit betrachten die meisten Menschen im Gegensatz zu Narzissmus grundsätzlich als Tugenden. Echoisten leben diese Werte auch, allerdings in einem ungesunden Maße: Sie halten es für verwerflich, sich für etwas Besonderes zu halten ...). Wie zu erfahren war, übergab Martin seine erfolgreiche Echoredaktion nun an Herrn Thomas Ostermeier, kurz prägnant auch Osti genannt, welcher schon, wie in den ACM-Annalen zu lesen ist, in früheren Jahren Echoist war. Ihm steckt daher die ACM-Redaktionsarbeit praktisch noch im pubertär pulsierenden Blut, was heißt: Osti zählt, im Club-Durchschnittsalter gesehen, mit knapp 50 immer noch zum ACM-Nachwuchs. Wer nun annimmt oder gar vermutet, dass der erneut angetretene Thomas nun wie ein neuer Besen gleich kräftig durchkehrt, irrt, obwohl der Spruch „neue Besen kehren gut“ landläufig das suggeriert. Sein Ziel, wie er im Zwiegespräch erwähnt, ist mehr zu selektieren, die redaktionellen Aufgaben nach Schwerpunkten auf mehrere Schultern zu verteilen und zeitgemäß anzupassen.

Autokratie.

Ursprünglich stammt der Begriff von den griechischen Wörtern auto = selbst und kratein = herrschen ab. Somit ist die Autokratie gleichbedeutend mit Selbstherrschaft bzw. eine durch sich selbst erschaffene absolute Herrschaft. Wie ist das zu verstehen? Ein*e Echoschreiber*in (wir hatten in den letzten 60 Jahren nur einmal eine Redakteurin, die allerdings bereits nach einem Jahr wieder abdankte) an sich ist ein Mensch, der durch einen Wahlvorgang mehr oder weniger freiwillig in dieses Amt hineingedrängt wird – was zwar programmatisch in der Demokratie „freie Wahl“ heißt – aber gleichzeitig beinhaltet, sich bewusst zu sein, das auch zu können. Diese Voraussetzung führt synchron zur Tatsache, hier wird sich nie ein Gegenkandidat einstellen. Ja, selbst die Russen haben, schon bevor deren Wanderprediger Grigori Jefimowitsch Rasputin sein Unwesen trieb, solche vakanten Posten mit „rabotti, rabotti“ umschrieben, was so viel heißt wie: arbeiten, arbeiten, arbeiten – oder präziser ausgedrückt: schreiben, sammeln, recherchieren, malochen, fluchen, verdammen.

Ohne Hang zur unbarmherzigen, fetischistischen Brutalität kommt keine ACM Echo-Redaktion durch die Zeit. Klingt ein wenig absurd, ist schlussendlich unumgänglich, denn vielerorts wird ein Tritt in das bekannte Hinterteil erforderlich sein, damit die zugesagten Beiträge auch rechtzeitig angeliefert werden. Mit viel Glück klappt das im

ersten Jahr einigermaßen, aber die Freiwilligkeit ist aller Laster Anfang. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird das Ganze, wie in der Vergangenheit immer wieder, zu einer erneuten „Ein-Mann-Show“ ausarten. Dann, genau dann, sind wir in der Redaktions-Autokratie angelangt. Die beschworene Mithilfe wird im Nirwana des Loslassens von allen Anhaftungen im Zustand des Seins verschwinden. Ja – und selbst wenn der Redakteur Buddhist wäre und glauben würde, dass nur die Erkenntnis aller Dinge ihn vom Leid befreien und ins Nirwana führen kann, ist der richtige Weg zur Erleuchtung der „edle achtfache Pfad“. Aber aufgepasst, wie im richtigen Leben ist auch der Weg mühsam und oft unvorstellbar lang, da nach dem Glauben der Buddhisten ein Mensch bis zu 500-mal wiedergeboren werden kann. Was wiederum sicherlich eine gute Voraussetzung für die Postenbesetzung im ACM wäre, allerdings müssten dann einige zum Buddhismus übertreten.

Autonomie.

Süffisant gesehen, ein bisschen mehr Flexibilität könnte auch im ACM nicht schaden, schließlich und endlich bewegt sich der überwiegende Mitgliederbestand ja mehr in Richtung Seniorenheim als zu „Jugend forscht“. Über kurz oder lang erledigen sich eventuell Themen wie selbstgesteuerte Ausfahrten usw. oder halbwegs gut besuchte Clubabende ebenso, wie Überlegungen zur 150-Jahr-Feier. Autonomie, also die altersbedingte Selbstständigkeit, Unabhängigkeit wird immer weiter abnehmen und nicht nur vereinzelt wird der Besuch eines Clubabends mangels möglicher eigener Hinfahrt erschwert oder gar unmöglich werden. Vielleicht sollten Gedanken, das Clublokal vom derzeit peripheren Outback ins Zentrum, z. B. Marienplatz, zu verlegen nicht gänzlich verteufelt werden. Dort, im U- und S-Bahnbereich, könnte sogar ein tablettengestützter Besuch per Gehstock oder mit einem auffrisierten Rollator (wäre ja nach dem Geschmack der gerne schnellfahrenden ACMler, mit extra breiter Bereifung, LED-Beleuchtung vorn sowie hinten und batteriegestützter permanentmagneterregter Drehstrom-Synchronmaschine) bis ins Methusalem-Alter hinein durchaus möglich sein. Bis zum totalen Fahrverbot böte sich für die paar noch per Benzin-Öl-Gemisch ankommenden Zweitakter die Möglichkeit, gleich an der Stadtmauer zu parken.

Der Glaube kann Berge versetzen. Auch im ACM haben sich fiktiv gesehen die Berge während der Pandemie tatkräftig verschoben. Die Hoffnung, dass Rennsportthiweise das in dieser Zeit entstandene, kommunikative Vakuum ersetzen könnten, schlug fehl. Okay, manches geht vielleicht noch, manches kann vielleicht wiederkommen. Forcieren wir ruhig Gedanken an die Zukunft, die allerdings auch selbstkritisch gesehen werden sollten, da diese Art von Mobilität – ähnlich wie der Fischotter – vom Aussterben bedroht ist. Verrückte Welt, freuen wir uns also, solange es noch möglich ist, auf der Chaiselongue liegend, das ACM-Echo mehrmals jährlich lesen zu dürfen!

Ilmberger & Barth

Steuerberater

Ihr zuverlässiger Partner für
Steuerberatung, Steuerplanung
und -durchsetzung

Dieter Ilmberger, Dipl. Kfm., StB.
Thomas Barth, Dipl. Bw., StB., FB IStR.

www.ilmberger-barth.de

Neu: ab 02.08.2021
Maistraße 37
80337 München
Telefon (089) 550 35 35
Telefax (089) 548 28 416

Ganz schön schräg

...nur um auf das richtige
Format zu kommen!

Wir passen das
richtige Format
Ihren schrägen
Wünschen an!

 Rudi Gebhart

Gestaltung und Herstellung von Druckerzeugnissen

Ebersberger Str. 62 · Bad Aibling/Mietraching
Tel. 0 80 61 / 25 56 · aibdruck@t-online.de

ACM Service

Geschäftsstelle:

Senserstraße 5, 81371 München,
Tel.: 089 775101,
Fax.: 089 76773067
e-mail: info@ac-muenchen.de
Die Geschäftsstelle ist jeden Mittwoch
von 16:00 - 19:00 Uhr besetzt.

Präsidentin:

Ulrike Feicht,
Ickelsamer Str. 22, 81825 München
Tel.: 089 423284, Fax.: 089 76773067
Mobil: 0170 4372383
e-Mail: feichtfamily@t-online.de

Mitgliedsbeitrag:

Jahresbeitrag Erwachsene 60,- Euro
Jahresbeitrag Jugendliche 20,- Euro
Jahresbeitrag Familie 80,- Euro
Aufnahmegebühr 5,- Euro

Bankverbindung:

Kreissparkasse München Starnberg
IBAN DE94 7025 0150 0009 2485 68
BIC BYLADEM1KMS

Clubabend:

Jeden Mittwoch, 20 Uhr.

Clublokal:

**Gasthaus Siebenbrunn,
Siebenbrunner Str 5, 81543 München**

Bitte beachten

Es kommt immer wieder vor, dass wir Mitgliedsbeiträge nicht abbuchen können, weil das Konto aufgelöst worden ist. Die uns von der Bank berechneten Kosten müssen wir leider an die betroffenen Mitglieder weitergeben. Deshalb unsere **Bitte: Kontoänderungen auch dem ACM mitteilen!**

Online:

Thomas Ostermeier, Kistlerhofstr. 161,
81379 München, Tel.: 089 7849548,
info@osti-online.de,
www.ac-muenchen.de

ACM Echo:

Redaktion: Thomas Ostermeier,
Kistlerhofstr. 161, 81379 München,
Tel.: 089 7849548, info@osti-online.de

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 der Überbringer.

Anzeigenschaltungen / Preisanfragen:

Andreas Kropatschek, Tel.: 0175 9352916,
e-Mail: andreas.kropatschek@t-online.de

Die Redaktion behält sich Änderungen vor. Angaben noch unter Vorbehalt.

Impressum:

Herausgeber: ACM Automobil-Club München von 1903 e.V., Senserstr. 5, 81371 München
Verantwortlich: Ulrike Feicht
Redaktion/Layout: Thomas Ostermeier
Druck: Rudi Gebhart, Druckservice, Ebersberger Str. 62, 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, Hochofenschlacke,
mit Glasperlen,
Stahlkom, Walnußschalen,
Kunststoffgranulate
und anderen Stahlmitteln,
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



**Sandstrahlerei
Bernd Bräuer GmbH**
Ernst-Heinkel-Ring 32
Gewerbegebiet
**85662 Hohenbrunn
b. München**

e-mail: info@braeuer-sandstrahlerei.de

Internet: www.braeuer-sandstrahlerei.de

MAX JUNG
METALLBAUSCHLOSSEREI

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

Enduro-Spaß in der Süd-Türkei



ENTOURO.DE
Enduro Action Team

Wo fährst Du im Herbst
Enduro?

Ab in die Wärme,
ins Enduroparadies
Süd-Türkei!

www.entouro.de

e-mail: gasgeben@entouro.de

Tel.: 089 / 62834726

KTM



FLIESEN
REICHER

VERLEGUNG

Edeltraudstr. 84

81827 München

☎ 089/439 80 4-0

FLIESENARBEITEN:

NEUBAU

UMBAU

BADRENOVIERUNGEN



FLIESEN-REICHER.DE