



60 JAHRE ACM

1903 – 1963

Die unruhige und nervöse Welt steht auch im Zeichen eines Motorisierungsfortschrittes, der vor 60 Jahren bei der Gründung des Motorradfahrer-Clubs von München, unseres heutigen ACM nicht zu ahnen, geschweige denn vorauszusehen war.

Schon 1953 — anlässlich des 50-jährigen ACM-Jubiläums griff der inzwischen leider verstorbene Georg Lehner zur Feder, um mit unendlicher Mühe, Liebe und Geduld den Werdegang, bzw. die Gesamtentwicklung des Clubs in einer Festschrift eingehendst und anschaulichst zu schildern.

10 Jahre sind inzwischen wieder vergangen, die Russen sind dabei sich auf dem Mond niederzulassen, um von dort aus die Erde mit Lichtstrahlen in Brand zu setzen, während die Amerikaner versichern, daß sie ihre Neutronen-Bomben so weit entwickelt haben, daß sie mit diesen einen ganzen Kontinent auszurotten vermögen.

Bleiben wir aber noch auf der Erde, denken wir zurück an das Jahr 1903. Männer von Geist und nicht zuletzt von bewundernswertem Mut waren es, die sowohl das Motorrad, als auch das Automobil in jahrelangen, schwersten Kämpfen sozusagen "gesellschaftsfähig" machten.

Was uns heute als selbstverständlich erscheint, wurde damals als üble Sensationsmacherei betrachtet und oft unglaubliche Anfeindungen seitens der Bevölkerung, sowie unverständliche Schikanen waren bezeichnend für diese Übergangszeit.

Aber nichts konnte den grandiosen Siegeszug des Motors aufhalten, nicht einmal die beiden furchtbaren Kriege (1914/18 und 1939/45) mit den entsetzlichen Folgen, mit den grausamen Niederlagen unseres Deutschen Vaterlandes.

Wieder zurück zum Jahre 1903. Wörtlich folgt

ein Bericht, entnommen aus der MÜNCHNER ZEITUNG vom 29. August 1903:

Gründung eines Motorfahrer-Clubs.

Am Donnerstag, dem 27. Aug. 1903, abends, fanden sich in einem Gesellschaftszimmer des Kgl. Hofbräuhauses 48 Herren zu dem Zweck zusammen, um dem Gedanken einer korporativen Vereinigung der Motorradfahrer Münchens näherzutreten. Verleger Gustav Braunbeck als Referent legte dar, wie das Motorrad sich mehr und mehr zu einem praktischen Fortbewegungsmittel der erwerbenden Stände entwickelt habe und wie wünschenswert ein korporativer Zusammenschluß wäre. Dr. Neger, prakt. Arzt, führte aus, wie die Wege des Automobilisten und die des Motorradfahrers vielfach auseinandergingen, weshalb man von dem Anschluß an einen der bestehenden Automobil-Clubs nicht das zu erwarten habe, was man erreichen wolle.

Eine lange Debatte entspann sich im Anschluß hieran über die Frage, ob man sofort einen seine Tätigkeit über ganz Bayern erstreckenden, also Bayerischen oder einen lokal wirkenden, also Münchener Verein gründen und welchen Namen man ihm geben soll. Durch Abstimmung entschied man sich für einen Münchener Verein. Als Vorsitzender des provisorischen Ausschusses wurde prakt. Arzt Dr. Josef Bruckmayer gewählt. Der Vereinigung traten sofort 48 Herren als Mitglieder bei.

In einer der nächsten Sitzungen kam man auch über den Namen des neuen Vereines überein und zwar "Motorradfahrer-Verein München". Seine

erste, bei der Gründungsversammlung gewählte
Vorstandschafft hatte folgende Zusammensetzung:

- I. Vorsitzender: Dr. Josef Bruckmayer
- II. Vorsitzender: Dr. A. Neger
- I. Schriftführer: Heinrich Hübner
- II. Schriftführer: Gustav Braunbeck
- Fahrwart: Chr. Martin

Der Jahresbeitrag wurde auf 12.— Mk. für ordentliche und 6.— Mk. für außerordentliche Mitglieder festgesetzt.

Die Gründungs-Versammlung erteilte der Vorstandschafft das Recht der Kooptation, so daß die Sitzung vom 31. August die Herren Hermann Reißbarth, Direktor Osterrieder, Rechtsanwalt Dr. Kühles und Ingenieur Brambach zur Mitarbeit heranziehen konnte. In einer weiteren Sitzung wurde Herr Franz K a r l kooptiert. Als Vereinslokal wurde das Restaurant "Bauerngürl" bestimmt, als Clubabend der Freitag jeder Woche.

So also wurde der Grundstein gelegt. Es war ein gußeisernes Fundament, das über 6 Jahrzehnte hinweg allen Stürmen getrotzt hat.

Nun, fast alle unsere alten treuen Mitglieder haben die Festschrift

" 50 JAHRE ACM "

in Händen, die in ihrer Ausführlichkeit, mit der Georg L e h n e r sie verfasst hat, kaum zu überbieten ist.

Rekapitulieren wir aber die wichtigsten und interessantesten Ereignisse für unsere jungen Rennsportidealisten und für alle unsere Neumitglieder: Während damals die Gönner und Benützer des Automobils einflußreichen und begüterten Kreisen angehörten, die sich schon vor der Jahrhundertwende zu lokalen und regionalen Automobil-Clubs zusammenschlossen (Bayerischer Automobil-Club 14.1.1899) (Deutscher Automobil-Club und späterer KAISERLICHER AUTOMOBIL-CLUB, jetziger Automobil-Club von Deutschland 31.7.1899), um dadurch eine Durchsetzung und Vertretung ihrer Interessen zu erreichen, standen die Motorradfahrer a l l e i n auf weitester Flur.

Die Antipathie der Behörden gegenüber dem Kraft-

rad war eine Katastrophe, ja ging sogar soweit, daß in vielen Deutschen Städten, u. a. in München das F a h r e n mit den sogenannten Motorrädern verboten wurde. Trotz allem, es fand immer mehr Anhänger in den jugendlichen und sportbegeisterten Kreisen, besonders dann, als den Fahrradfabriken Wanderer, Brennabor, Opel, Triumph und Adler weitgehendste Verbesserungen gelangen, die das Fortkommen auf dem Vehicle nicht mehr zur Qual, sondern zum sportlichen Vergnügen machte.

Die damals noch sehr zurückhaltende Tagespresse wurde endlich aufmerksam, sie wurde von den jungen Motorsportkameraden veranlasst, mutig gegen schikanöse Behörden und Gemeinden mit entsprechenden Notizen in den Tageszeitungen vorzugehen, um die dafür zustehenden Behörden zum Eingreifen zu veranlassen, und so kam denn auch, man höre und staune, aufgrund obigen Eingreifens im Gründungsjahr 1903 der öffentliche Boykott von Dachau zustande, ein Ereignis, das uns heute nach 60 Jahren schon fast sagenhaft anmutet.

Das Gründungsjahr ging gut über die Schwelle und frohgemut traten die 50 Gründungsmitglieder in das Jahr 1904 ein. Eine ordentliche Mitgliederversammlung wurde angesetzt, denn Satzungsänderungen, Arbeitsplanerweiterung, Versicherungs- und Pressefragen – sowie Berge von Schwierigkeiten machten eine solche notwendig.

Gravierend und unbedingt erwähnenswert für unseren heutigen Renn-Nachwuchs dürfte ein Kapitel der Festschrift Lehnerts sein, das er der Kameradschaft und dem eisernen Zusammenhalt der damals kleinsten Schar von tapferen Motorsportkämpfern widmet. Schilderungen, die bis ins kleinste und einzelste Detail des Motorsportgeschehens um die Jahrhundertwende gehen, zeigen uns immer wieder, mit welchem Widerstand und Mißtrauen man in der breitesten Bevölkerung dem damaligen "siebenten Weltwundern" Motorrad und Auto gegenübertrat, bzw. gegenüberstand.

Man liest auch von temperamentvollen Clubabenden im Bauerngürl an den Freitagabenden, von schwierigsten Problemen, die bewältigt oder vertagt wurden, von heißumstrittenen technischen Neuheiten, wie die Feststellung der Pole einer

Ladeleitung, dann vom Trockenelement, von der Reiskalamität mit dem Lederrücken, der sich an der Stelle des Gummiriemens langsam an die Öffentlichkeit wagte, man redete sich die Köpfe heiß um den Einbaumotor und man war vollends durcheinander, als dann die Anhänge-Vorsteck- und Seitenwagen aufkamen.

Besonders prägnant und amüsant ein wörtlich zitiertes Satz:

"Mehrere am Abend ging man vom Clubzimmer im ersten Stock hinunter in den kleinen Hof vom Bauerngügel, um das dort stehende neue Weltwunder zu besichtigen, zu bewundern - oder es nach Strich und Faden herunterzusetzen."

Aber man redete nicht nur, man handelte auch. Immer wieder werden die Namen Dr. Ludwig Bruckmayer, Franz Karl, Dr. Neger, Albert Osterrieder, A. Wieser, Lutter, Miller, Linder, Bahlsen, Anwander, Kreuzer, Haas lobendst erwähnt, wenn es sich um die Organisation oder Mitarbeit von Motorsportveranstaltungen wie "Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder im Taunus" (1904), die "Herkomer Fahrt" (1905), Bergrennen auf dem Kesselberg (1905) oder das Flachrennen im Forstrieder Park handelte.

Man muß sich aber dabei klarmachen, daß man in diesen Jahren noch keine blasse Ahnung von einer Ausschreibung, von Abnahmeformularen, von Start- und Ziellisten und von Ausrechnungstabellen hatte. Diese Normen mußten erst aufgestellt werden, Richtlinien für das Training und insbesondere für die Zeitnahme - zu dieser Zeit ein Buch mit sieben Siegeln - wurden erst herausgegeben.

Das erforderte härtesten persönlichen Einsatz und viel, viel Idealismus.

Eine Hand voll Idealisten legte damals den Grundstein für viele berühmte spätere Veranstaltungen, für einen Stamm von geübten und geschulten Funktionären, die in enger Fühlungnahme mit den Industrie- und Handelskreisen arbeiteten.

Von einem gewissen Abschluß einer Entwicklungsperiode im Kraftfahrwesen konnte man nach Ablauf des Jahres 1905 sprechen, denn der Motorsport

hatte seine Existenzberechtigung weitgehendst bewiesen, die Kraffrad-Industrie hatte sich großartig entwickelt und die Automobil-Industrie hatte sogar das Volksautomobil auf den Markt gebracht.

Von der Motorrad-Industrie waren zu dieser Zeit zahlreiche Fabrikate auf dem Markt, die sich auch immer wieder eifrigst bei allen sportlichen Konkurrenzen beteiligten:

NSU, Wanderer, Adler, Opel; dann die Nürnberger Werke: Mars, Victoria, Triumph, Express. - Aus Köln kamen: Cito, Fafnir, All-right; aus Berlin Magnet und Progress, sowie Phänomen, Brennabor, Gouverneur, Apoldina, Panter, Görike, Germania, Gritzner, Komet, Venus und endlich das Motorrad-Tandem Corona. - Die Österreicher traten mit Puch, Lautin-Clement und Rösler-Jauer in Erscheinung.

Wohl nur mehr für die ganz alten Sportkameraden sind die damaligen Kleinwagen-Typen Cylonette, Phänomobil, Maurer-Union, Piccolo, Wenkelmobil, Polymobil, Rex-Simplex, sowie Opel-Daracq und die Hamburger Minervette, samt dem französischen Peugeot-Baby ein Begriff, da fast alle der aufgeführten Fahrzeugtypen längst der Vergangenheit angehören. -

Es ging fast alles zu schnell, zu sprunghaft war die Entwicklung vor sich gegangen und sie war auch nicht von langer Dauer. Unverhältnismäßig hoch war der Mitgliederstand bei allen Motorsportverbänden und Clubs angestiegen und wieder einmal mußte alles umgekrempelt und den veränderten Verhältnissen angepaßt werden.

Am 28. Mai 1906 trat das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Kraft, das trotz vieler Härten endlich eine Grundlage für den Kraftfahrer bildete, da es die alten Verkehrsvorschriften endgültig umgestaltete - und das Gespenst der Automobilsteuer, sowie das Haftpflichtgesetz, das manches Mitglied zur Verzweiflung brachte.

Sowohl in den dafür zuständigen Kommissionen, als auch im Reichstag saßen zu dieser Zeit außerordentlich gefährliche Gegner des Kraftfahrwesens und nur dem gemeinsamen Bemühen aller Motorsportverbände war es zu verdanken, daß die schikanösesten Spitzen und die größten Härten

beider Gesetze vermieden wurden.

Mühsam und dornenreich waren der Aufbau und die Entwicklung unseres ACM bis zum Jahre 1913, in dem er als einer der wichtigsten Glieder des ADAC sein 10-jähriges Jubiläum feiern konnte.

Ein Jahr danach brach der erste Weltkrieg aus, viele ACM-Mitglieder wurden zu den Fahnen gerufen und auch der ADAC stellte eine freiwillige Kraftfahrer-Kompanie zusammen, die unter Führung von Architekt Ludwig Bruckmayer ins Feld abrückte.

In memoriam der Vielen, die nicht mehr zurückkamen, wollen wir an dieser Stelle ein stilles Gedenken einschalten.

Das Leben aber ging weiter, trotz der tausend Wunden aus denen unser Vaterland blutete, trotz Revolution und Inflation.

Man ging daran, die Mitglieder wieder zusammenzurufen und obwohl viele fehlten, wurden die Lücken verhältnismäßig rasch geschlossen und fleißig arbeitete man am Wiederaufbau des Clubs.

Jetzt stösst man auf einen Namen, dessen Träger heute noch gesund und rüstig unter uns weilt. Bei der ersten Hauptversammlung des ACM nach dem ersten Weltkrieg wurde der erfahrene Sportsmann und aktive Sportler Franz Bieber auf den Posten eines Clubsportleiters berufen mit dem ehrenvollen Auftrag, erstklassigen Clubsport zu inszenieren. Zum erstenmal im Jahre 1923 liest man von der "FAHRT DURCH BAYERNS BERGE" — einer schwierigen Geländefahrt und von der Austragung der Clubmeisterschaft, die zuerst in Form eines Flachrennens zwischen Moosburg und Landshut, dann in Unterwössen, nachher im Bayrischzeller Landl und in den letzten Jahren auf der Sudelfeldstraße bei Bayrischzell ausgetragen wurde.

Mit Recht und Fug kann man sagen, daß sowohl der sportlichen Tätigkeit des ACM, als auch den vielen sporttreibenden Mitgliedern ein einmaliger Erfolg beschieden war, wenn man bedenkt, daß sich nach der kurzen Zeitspanne — 1. Weltkrieg und Inflation — wieder ein außerordentlich starker Stamm von Motorrad- und Wagenfahrern herangebildet hatte.

Nachstehend die Namen der Clubmitglieder, die die Deutsche Meisterschaft im Krafttradsport erringen konnten:

1924 - Toni Bauhofer auf Megola 750 ccm
1924 - Franz Bieber auf BMW 500 ccm
1925 - Rudolf Reich auf BMW 500 ccm
1926 - Ernst Henne auf BMW 500 ccm
1927 - Ernst Henne auf BMW 750 ccm

Dies waren Spitzenleistungen, aber auch sonst führten nicht weniger als 69 erste und 29 zweite Preise, errungen bei hervorragenden Sportveranstaltungen eine überaus beredte Sprache über das Blühen und Gedeihen des Clubs.

Nochmals Namen, die noch heute einen ausgezeichneten Klang in der Deutschen Motorsportchronik besitzen:

Annast Gustl	Nöbel Fritz
Bauhofer Toni	Odendahl Jakob
Bieber Franz	Pappenberger Ludwig
Bussinger Eugen	Paster Alfred
Czermak Hans	Reich Rudolf
Drax Alois	Rupprecht Hans
Gall Karl	Sappel Max
v. Guillaume Karl	Sporer Albert
Henne Ernst	Stelzer Josef
Högl Georg	Theobald Richard
Holste Karl	Wickenhäuser Adolf
Imholz Karl	Waldhier Franz
	Zink Albert

Erinnern wir uns auch an ein Motorradrennen, erstmals 1923 durchgeführt auf der Trabrennbahn in Daglfing, das sich zu einem derart ereignisreichen alljährlichen Sportereignis auswuchs, daß die ACM-Clubleitung, die ja mit der Durchführung betraut war, erstmals im August 1928 den Versuch wagte, mit dem bisher nur auf Motorrad beschränkten Daglfinger Rennen auch Automobilrennen zu verbinden, ein Wagnis, dem ein Bombenerfolg beschieden war.

Man schrieb also jetzt das Jahr 1928 — 25 Jahre waren vergangen, rückblickend kann man sagen, daß durch die geschickte Vereinspolitik des Clubs eine gute und zielsichere Linie eingehalten wurde, der aber auch der Erfolg nicht versagt blieb. Es war ein oft mühseliger und arbeitsreicher Weg, der am 27. August 1903 mit der Gründungsversammlung des "Motorradfahrer-Vereins München"

begann und dank seinem Wahlspruch: "Citius, altius, fortius" im Jahre 1928 zu der nun so gefestigten, sicheren und stolzen Höhe des Clubs führte.

Nicht zuletzt müssen wir voller Hochachtung jener Männer gedenken — an der Spitze Dr. Josef Bruckmayer — denen von der Gründungsversammlung 1903 fast 25 Jahre die Geschicke des Clubs anvertraut waren.

Nach dem Rücktritt Dr. Bruckmayers leitete das Gründungsmitglied Direktor Karl Linder 2 Jahre in vorbildlicher Weise das Clubgeschehen und 1926 übernahm Direktor Jakob Odendahl die Führung, um in einmaliger und aufopferungsvollster Arbeit dem AUTOMOBIL-CLUB MÜNCHEN e.V. ein Niveau zu verschaffen, das im Motorsportclubleben seinesgleichen sucht.

Noch heute im Jahre 1964 steht Jakob Odendahl als nun 75-jähriger ACM-Ehrenpräsident seinem Club jederzeit mit Rat und Tat zur Seite und noch heute kann man von den noch wenigen ganz "alten" Clubhasen immer wieder hören, daß Jakob Odendahl es war, der den ACM zu einem weit über seine Heimatstadt hinaus bekannten Eckpfeiler der Deutschen Kraftfahrt gestaltete. Ja, 25 Jahre sind für menschliche Begriffe eine lange Zeit, aber für den Schöpfer des Ewigen ein paar flüchtige Augenblicke. Und doch erscheint für die Menschen, die in dieser Zeitspanne leben mußten, das Zurückdenken als ein einziges großes Ereignis von aneinandergereihten Erlebnissen, Tatsachen und Geschehnissen vor seinem geistigen Auge.

Wie mußte den Männern zumute sein, die im August 1928 mit Genugtuung zurückschauen konnten auf all das, was sie im Clubgeschehen geschaffen und geleistet, erkämpft und siegreich überwunden hatten!

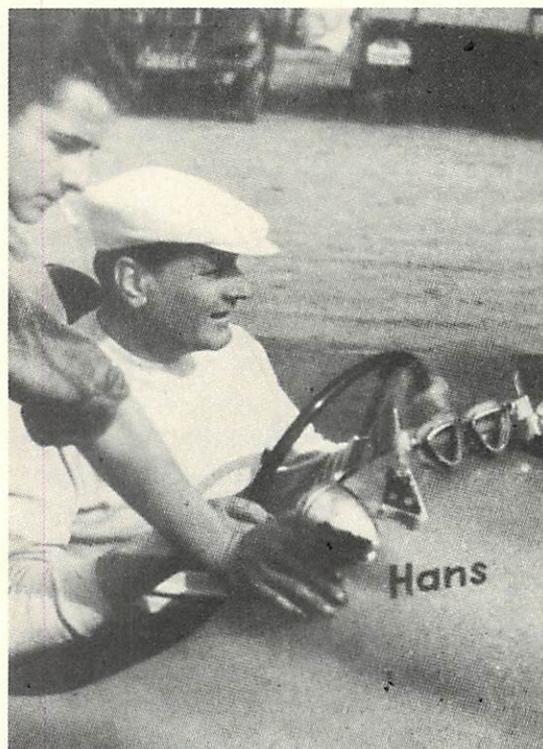
Der Auftakt zur dreitägigen Jubelfeier — 25 Jahre ACM — begann am 24.8.28 mit der großen Ziel- und Sternfahrt nach München, die auch zahlreiche Besucher aus ganz Deutschland, aus Österreich und der Schweiz brachte. Tags darauf ein großer Festabend im Festsaal des Löwenbräukellers unter Mitwirkung von bekannten Münchner Künstlern und zum Abschluß eine Korsofahrt durch ganz München.

Wenn man die damaligen Fahrzeugmodelle samt ihren stolzen Besitzern auf alten Bildern betrachtet und mit den heutigen supereleganten Flitzern des Atomzeitalters vergleicht, so zwinkert man teils belustigt, teils ein wenig gerührt mit den Augen und denkt aber auch zugleich mit einem Angstgefühl im Herzen an kommende Generationen, an die fortschreitende, fast beängstigende Technisierung — und an das Jahr 2003, wenn der kommende Chronist dereinst schreiben wird: "100 JAHRE ACM".

Also, mit Schwung und Elan ging's hinein ins 25. Jubiläumsjahr, eine Veranstaltung jagte die andere.

Wieder die herkömmliche Clubmeisterschaft im Bayrischzeller Land, eine Winterfahrt nach Mittenwald, eine amüsante Fuchsjagd; die aktiven Fahrer waren gerade in diesem Jahr so erfolgreich wie noch nie mit 58 ersten, 28 zweiten und 19 dritten Preisen.

Hans Stuck allein brachte 17 erste Preise mit nach Hause, der Deutsche Motorradmeister von 1928 Toni Bauhofer holte sich ebenfalls 5 erste, Karl



HANS STUCK, Europameister

ERNST HENNE,

Weltrekord-Inhaber,
mehrfacher
Deutscher Meister,
Internationale
Sechstagesfahrt —
Mitglied der
siegreichen
Nationalmannschaft.



Gall 5 erste und immer wieder taucht der Name Ernst Henne auf...

Über diese Männer samt ihren sportlichen Leistungen könnte ein ganzes Buch geschrieben werden, denn wie ein roter Faden durchziehen ihre Namen den zweiten Teil der Festschrift Lehnrs. Es würde bei den kommenden Ausführungen zu weit führen und der zur Verfügung stehende Raum dieser Schrift nicht ausreichen, wollten wir die jährlichen, so zahlreichen Sieger aus den Reihen des ACM immer namentlich auführen. Wir bitten dieshalb Verständnis dafür aufzubringen, wenn nur die hervorragendsten Sportereignisse verzeichnet sind.

Nun denn, beginnen wir wieder bei Ernst Henne und dem Jahre 1929, als er auf der Ingolstädter Landstraße zum erstenmal einen absoluten Weltrekord für Solo-Motorrad mit 216,870 km/std. aufstellte, gehen wir weiter zum Jahre 1930, das drei Bahnrennen in Daglfing brachte. Rudi Reich bezwang den Wiener Walla und holte sich einen neuen Bahnrekord mit 102,564 km/std. Ebenfalls erwähnenswert eine Neuerung im ACM-Sportleben die erstmalige Durchführung einer Winterfahrt nach Murnau mit Eisrennen auf dem Staffelsee, dann das 1930 erstmals veranstaltete Bergrennen auf dem Wallberg.

Wirtschaftlich gesehen waren die Jahre besonders

ab 1928 entsetzlich und zwangen den Club zu äußerster Sparsamkeit, sie erreichten 1932 wohl ihren unbedingten Tiefstand.

Obwohl aufgrund dieser Notlage in München, das ja als Hochburg des bayerischen Faschings gilt, recht wenig Veranstaltungen dieser Art durchgeführt wurden, entschloß sich die ACM-Vorstandschafft dennoch, die traditionelle "Autler-Kirta" im Hotel Wagner aufzuziehen zum Eintrittspreis — von, man höre und staune — RM 2.-. Obwohl der Besuch nicht überwältigend war, tat dies der guten Laune keinen Abbruch.

Die Jahre gingen dahin, der Club ließ sich nicht unterkriegen, immer wieder machte der ACM in Motorsportkreisen von sich reden, sei es nun mit Sport-, Touren- oder gesellschaftlichen Veranstaltungen.

1932 schuf Henne am 3.11. wieder einen neuen Weltrekord bei Budapest auf dem Motorrad, er konnte diesen sogar auf 244,399 km/std. verbessern. Unsere weiteren Motorsport-Koryphäen errangen in dieser Zeit 118 erste, 73 zweite und 53 dritte Preise, sowie 16 Weltrekorde und 41 nationale Rekorde, der beste Beweis dafür, daß sich in den Reihen des ACM die Elite der deutschen Rennfahrer befand.

1933 — 45, diese grausamen Jahre wollen wir möglichst übergehen, sie brachten zuviel Not,

KARL REINHARDT

erfolgreicher Rallyefahrer und Sportflieger



Elend und Schande über Deutschland. Was den ACM anbetrifft, so konnte auch er diese Zeit nicht unbeschadet überstehen.

Nach vielen Schwierigkeiten und Kämpfen mit den Besatzern gelang es dann endlich am 13. Februar 1947 einer Reihe alter bekannter Clubmitglieder, dem damals über 40 Jahre alten, aber ewig jungen Automobil-Club München wieder neu ins Leben zu rufen. Als erfreulichste Tatsache sei an dieser Stelle zu vermerken, daß die getreuen Mitglieder, die wohl alle mehr oder weniger ziemlich zerrupft aus diesem staatspolitischen Dilemma hervorgingen und dadurch eine traurige Bilanz zu ziehen hatten, vom besten Willen beseelt waren und es als ihre Ehrenpflicht betrachteten, ihrem geliebten ACM vorwärts und aufwärts zu helfen.

In sportlicher Hinsicht tat sich vorläufig noch nicht viel. Bei der unerhört gesteigerten Schnelligkeit der Maschinen war Daglfing nicht mehr aktuell, man befürchtete eine untragbare Beschädigung des Geläufes. Auf der Suche nach einem geeigneten Kurs stieß man auf das Rollfeld des

Münchner Flughafens Riem, das dann auch, allerdings nach schwierigsten Verhandlungen mit der amerikanischen Flughafenverwaltung für die Durchführung eines Rennens freigegeben wurde. Doch davon später.

Die erste gesellschaftliche Veranstaltung, die der rehabilitierte ACM im Jahre 1948 mit überwältigendem Erfolg durchführte, war die Autler-Kirta und zwar — mangels eines dafür passenden Großraumes — in einer Fabrikantenne an der Rosenheimer Straße.

Bei der 45. ordentlichen Hauptversammlung am 15.12.48 wurde nach 18-jähriger Unterbrechung Direktor Jakob Odendahl erneut zum ersten Vorsitzenden gewählt, der damit eine ungeheure Arbeitslast auf sich nahm. Ist ihm doch auch in erster Linie die glückliche Wiederauferstehung des Clubs zu verdanken. Ferner taucht ein Name mit auf, dessen außergewöhnliche Leistungen und dessen menschliche Fairness schon sehr bald sowohl im internen Clubleben, als auch im internationalen Motorsport von sich reden machte. Es ist Otto Sensburg, heute Gausportleiter des ADAC-Gau Südbayern, ein Kamerad von altem Schrot und Korn — immer hilfsbereit, immer ausgleichend und in seiner Eigenschaft als ACM-Sportleiter ein hervorragender Mitarbeiter und großartiger Organisator.

Am 3. Mai 1951 übernahm der ACM erstmals die selbständige Durchführung des Riemer Rennens mit internationaler Besetzung. Bei einmalig schönem Wetter und dementsprechendem Massenbesuch wurde es sportlich und auch finanziell ein erstklassiger Erfolg.

Die Clubkameraden Hans Meier in der Solo-Klasse und Wiggerl Kraus/Huser in der Gespannklasse konnten für den ACM die Siege nach Hause fahren. — Es ging wieder aufwärts, selbst die gefürchtete Währungsreform brachte dem Club keine nennenswerten Verluste, die Jahre 1949 — 1953 waren randvoll ausgefüllt mit einem Reigen von touristischen, gesellschaftlichen und natürlich in erster Linie sportlichen Veranstaltungen. Namen wie Wiggerl Kraus mit Beifahrer Huser, Schorsch Meier, Ewald Kluge, Karl Ibscher, Alex von Falkenhausen, Otto Sensburg, Max Klankermeier, Walter Zeller und viele andere dominierten zu

dieser Zeit in der Welt des Motorsportes. Sie errangen gleichwohl bei den vorläufig nationalen, als auch später bei internationalen Motorsport-Festivals großartige Erfolge:

- Wiggerl Kraus 4 facher Deutscher Motorrad-Meister, Mitgewinner der Int. 6-Tagefahrt Trophy
- Georg Meier Europameister, Tourist-Trophy-Sieger und 6 facher Deutscher Meister
- Ewald Kluge Europameister, Tourist-Trophy-Sieger und mehrfacher Deutscher Meister
- Otto Sensburg Mitgewinner der Int.6-Tagefahrt-Trophy
- M.Klankermeier Deutscher Meister 1950
- Walter Zeller Deutscher Meister 1951

Ferner brachte das Sportjahr 1952 einen wahren Medaillen-Regen:

Bei den Motorrädern:

45 Gold-, 17 Silber- und 5 Bronzemedailles

Bei den Wagenklassen:

82 Gold-, 34 Silber- und 10 Bronzemedailles

1953 trat der Club in das Jahr seines 50-jährigen Bestehens ein. Den Auftakt gab das alljährlich größte gesellschaftliche Ereignis, die AUTLER-KIRTA, wegen des Riesenandranges dieses Mal doppelt, einmal die "festliche" im Deutschen Theater und einmal die "urwüchsige" im Löwenbräukeller.

In der Zeit vom 3. - 6.4.53 folgte die Osterfahrt nach Meran, vom 19.4. - 2.5. wurde eine Omnibusfahrt nach Spanien durchgeführt; die berühmte Zuverlässigkeitsfahrt "FAHRT DURCH BAYERNS BERGE" nahm bei einer starken Beteiligung einen exzellenten Verlauf.

Jakob Odendahl wiederholte bei regster Beteiligung seine weithin bekannte Engadin-Fahrt, die schon im vergangenen Jahr großen Anklang gefunden hatte. Nicht zu vergessen die am 19./20.9. ausgeschriebene Sternfahrt nach München mit Oktoberfestbesuch, die aus allen Teilen Deutschlands die Fahrer nach der bayerischen Landeshauptstadt brachte. Bei der am 25. Februar 1953 durchgeführten 49. ordentlichen Hauptversammlung setzte sich der Jubiläumsvorstand aus nachstehend aufgeführten Herren zusammen:



DAS VIERBLÄTTRIGE KLEEBLATT

v.l.n.r.: Max Klankermeier, Georg Meier, Wiggerl Kraus und Otto Sensburg



GEORG MEIER

Europameister, Tourist-Trophy-Sieger und 6-facher Deutscher Meister

Direktor Jakob Odendahl, 1. Präsident
 Karl Keidler, 2. Präsident
 Hans Schimmel, Schatzmeister
 Karl Poiger, Schriftführer
 Hans Roth, Sportleiter
 Max Klankermeier, Motorradreferent
 Dr. Wolfgang Bieling, Wagenreferent
 Heinrich Vogel, Verkehrsreferent
 Georg Glas, Tourenreferent
 Robby Murr, Kulturreferent
 Leo Wagner, Pressereferent
 Franz Bieber, Beisitzer
 Wiggerl Kraus, Beisitzer
 Erwin F. v. Bary, Clubsyndikus
 Dr. Manfred Heinrich, Clubsyndikus

Heben wir uns die geschichtliche Würdigung dieses altehrwürdigen Clubs bis zum Jahre 1963 auf. Vorerst aber treten wir in Gedanken in die kommenden Jahre ein.

Vor uns liegen eine riesige Anzahl von unserem Hans Schimmel liebevoll gesammelten und gebundenen ACM-Echos. Alles was sich in den folgenden Jahren innerhalb des Clubs "getan" hat, ist hier im wahrsten Sinne des Wortes verewigt. Beim

Studium dieser Bände kommt einem so recht zum Bewußtsein, was es heißt, einen Club zu lenken und zu führen, wieviel Mühe, Schweiß und Arbeit hinter manch nüchternen Zeile steckt, die einen Filmabend, eine Clubmeisterschaft, eine Jahresschlußfeier oder aber einen Clubabend, einen Funktionärsabend, eine touristische Ausfahrt ankündigt. Wieviele Stunden mühevoller Klein- und Schreiarbeit und auch Organisationstalent sind notwendig, um den Mitgliedern mitteilen zu können, daß da und dort der Club mit einer seiner berühmten Veranstaltungen in Aktion tritt. Wer nun mit der Materie ganz vertraut ist, der weiß, daß all dieses Mühen und Werken aus rein idealistischen Motiven geschieht — sprich ehrenamtlich — und kann wohl nicht umhin, diesen Idealisten größte Hochachtung zu zollen.

In einer der vielen ECHO-Ausgaben erleben wir beim Studieren der Zeilen eine eingehende Schilderung der Jahresschlußfeier im Regina-Palast-Hotel. Jakob Odendahl hielt seine Festansprache vor geladenen Ehrengästen der Stadt und des Staates und natürlich auch vor seiner großen ACM-Familie. Fünf Jahrzehnte Clubgeschichte sind eine lange Zeit, aber nichts mehr — so führte

Odendahl aus — erinnere an vergangene schlechte Zeiten, an die Wirrnisse und an die kritischen Epochen seiner Chronik. — Neben Meistern von heute saßen Meister von gestern und gerade darin liegt ja die Stärke unseres Clubs, daß alt und jung gemeinsam die Träger der Tradition wie der Zukunft sind.

Franz Bieber wurde an diesem Abend aufgrund seiner 40-jährigen Mitgliedschaft zum Ehrenmitglied ernannt und Georg Lehner, der Verfasser der Festschrift "50 Jahre ACM" erhielt die goldene ACM-Ehrennadel; zwei Männer, die im Club zu den Aktivsten zählen, bzw. zählten, denn Georg Lehner ist leider schon immer von uns gegangen. Auch der damalige ADAC-Präsident

Hans Meyer-Seebohm

der seit 1947 an den Geschicken des ACM regen Anteil nahm, wurde am 21. Dezember 1953 ganz plötzlich aus unserer Mitte gerissen. Ein anderer Name leuchtete wie ein Komet am Starhimmel der Koryphäen des Motorsports:

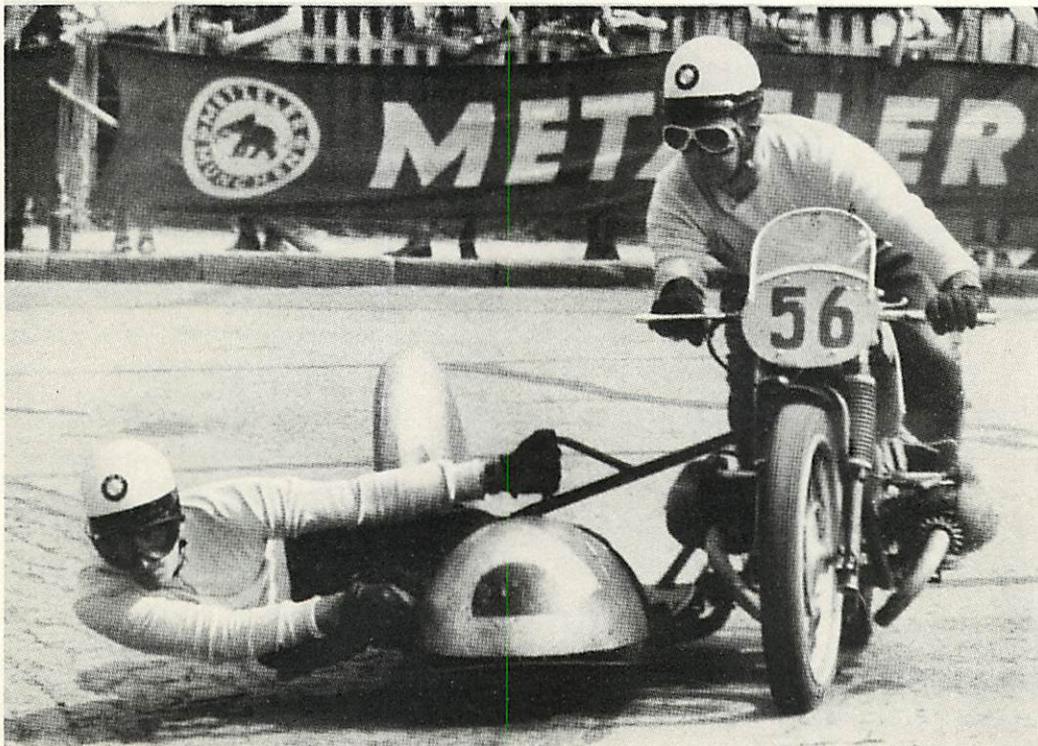
Werner Haas,
1953 Doppelweltmeister in den Motorradklassen
bis 125 ccm und 250 ccm und
Deutscher Meister in denselben Klassen,
ferner strahlen uns die Namen

Georg Meier
Deutscher Meister Motorradklasse 500 ccm

Sepp Faistenhammer
Deutscher Sandbahnmeister

Wiggerl Kraus
mit Beifahrer
Bernhard Huser
Deutscher Meister Beiwagenklasse 500 ccm

beim Studium der alljährlich herausgegebenen Siegerliste entgegen. Am 17./18. Oktober 1953 wurde die Clubmeisterschaft bei ansehnlicher Beteiligung in Unterwössen ausgerichtet, die Clubmeister dieses Jahrgangs hießen:



WIGGERL KRAUS

4facher Deutscher Motorradmeister, Intern. Sechstagesfahrt — Mitglied d. siegreichen Nationalmannschaft

MAX KLANKERMEIER
(am Sozius Hans Albers)

Deutscher Meister 1950



Hans Meier
Motorrad-Klasse Solo

Wiggerl Kraus/Bernhard Huser
Motorrad-Seitenwagenklasse und

Josef Greger
Wagenklasse

Das waren die gravierendsten Ereignisse im Jubeljahr 1953. — Doch die Zeit bleibt nicht stehen, und schon schreiben wir das Jahr 1954.

Es ist dem Leser dieser Chronik wohl kaum von großem Interesse, bei kommenden Schilderungen den genauen Termin der alljährlichen Autler-Kirta zu erfahren, wohl aber werden ihm, nimmt er ein Echo von 1954 und eines von 1963 zur Hand, die eklatanten Preissteigerungen in unserem Wirtschaftswunderland ins Auge fallen. Während die Clubleitung 1954 beispielsweise für eine Parterre-Loge im DEUTSCHEN THEATER DM 6.-- verlangte, war sie 1963 wegen des enormen Preisanstieges auf jedem Gebiet, gezwungen, das vierfache dafür zu fordern. Man kann der Vorstandschaft die volle Anerkennung nicht versagen,

denkt man daran, daß es ihr bis zum heutigen Tag gelungen ist, den Clubbeitrag nicht zu erhöhen.

1954, ein Jahr mit zahllosen Veranstaltungen, besonders herausragend am 16.5. die erste Kriegsblindenfahrt nach Wies-Rothenbuch, deren Initiator — wie könnte es anders sein — Jakob Oden Dahl ist, dann am 29.5. die "FAHRT DURCH BAYERNS BERGE" für Motorräder mit Beiwagen mit Siegerfeier im Augustiner-Keller.

Weiter übernahm der ACM am 25./27.5. in Zusammenarbeit mit der ADAM OPEL AG die Durchführung des Seifenkistl-Rennens; am 18.7. fand eine ACM-Auslandstourenfahrt nach Zermatt statt; am 16./17.10. die Herbstprüfungsfahrt in Bayrischzell. Die Namen unserer Clubmeister 1954:

Alex von Falkenhausen
Wagenklasse

Hans Meier
Solo-Motorräder

Thomas Ritt
Motorräder mit Seitenwagen

KARL IBSCHER
mit Beifahrer
EDGAR RETTSCHLAG



Die "Sensation" des Jahres war die Kreierung eines Automobil-Wettbewerbes am 6./7.11. unter dem Namen:

1. RALLYE BAVARIA

Es gab damals viele Pessimisten, die noch vier Wochen vor dem Start dieser Rallye an deren glücklicher Geburt zweifelten. Aber sie sollten eines besseren belehrt werden. Die eingehenden Nennungen aus allen Teilen des Bundesgebietes, aus Österreich und aus dem Saarland machten den Kredit offenkundig, den der ACM nach wie vor im In- und Ausland besitzt. Der langen Rede kurzer Sinn, dem Rallye-Debut war ein durchschlagender Erfolg beschieden.

Schlagen wir wieder die Siegerliste 1954 auf:

Werner Haas
Motorrad-Weltmeister
auf NSU 250 ccm

Werner Haas
Deutscher Meister
auf NSU 125 und 250 ccm

Walter Zeller
Deutscher Meister
auf BMW 500 ccm

Kurt Zeller
Tourenwagen-Meister

Bei der internationalen 6-Tagefahrt glänzten die Asse Otto Haas, Hans Meier, Hans Roth, Otto Sensburg und Max Stecher. Endfacit in diesem Sportjahr:

6 Weltrekorde
 153 Goldmedaillen
 67 Silbermedaillen
 29 Bronzemedaillen

75 1. Preise
 38 2. Preise
 35 3. Preise

1955 in der Januar-Ausgabe des Echos übermittelte Jakob Odendahl in seiner Eigenschaft als ACM-Präsident zum letztenmal einen Neujahrsgruß an seine Mitglieder.

Ein neuer Präsident trat in Aktion, denn bei der am 2.3. festgesetzten 51. Jahreshauptversammlung erklärte Odendahl wegen Arbeitsüberlastung seinen Rücktritt.

Karl Keidler war und ist ein vitaler und tatkräftiger Mann, der dem Club in einer Reihe von Jahren äußerst repräsentativ vorzustehen mußte.

Noch am selben Abend ernannte er in einmütigster Übereinstimmung mit Vorstandschaft und Mitgliedern Jakob Odendahl zum Ehrenpräsidenten des Clubs. Unvergesslich seine Rede, mit der er ihm den Dank aller zum Ausdruck brachte:

"Mein lieber Jakob Odendahl,

fast unvorstellbar war für uns alle der Gedanke, daß Du nicht mehr Präsident des ACM sein wolltest — und sehr schwer wird es für mich sein, Dein Amt weiterzuführen.

Wir alle wissen, daß man Deine organisatorische Laufbahn und Deine selbstlose Hingabe für den Aufstieg Deines ACM nicht in ein paar Worten zusammenfassen kann.

Meine Worte kommen nicht aus der Feder eines perfekten Feuilletonisten, sie kommen aus dem Herzen, wenn ich Dir nun sage, daß Du es warst, der unseren geliebten Club durch Deine enorme Arbeitsleistung und durch Deine souveräne Art Dinge zu meistern, die fast aussichtslos erschienen, zu dem gemacht hast, was er heute ist.

Wir haben Dich gebeten, als Ehrenpräsident Deines Clubs immer bei uns zu bleiben. Daß Du ja

gesagt hast, hat uns Deine tiefe Verbundenheit mit uns bewiesen.

Wir danken Dir Jakob Odendahl und versprechen Dir, mit aller Kraft dafür zu sorgen, daß unserem stolzen Club seine Bedeutung erhalten bleibt.

In diesem Sinne wollen wir denken und handeln, damit Du als Ehrenpräsident auch in Zukunft auf Deinen Club stolz sein kannst."

Keidler verstand es meisterhaft, Leben und Treiben in das Clubgeschehen zu bringen.

Betrachtet man auf den Titelseiten der Echos die Programmankündigungen der kommenden Jahre, so kann man immer wieder feststellen, daß, angefangen vom Lichtbildervortrag, vom verkaufstechnischen Zwiegespräch, von Familienabenden, vom Herrenabend bis zu den touristischen Ausfahrten — ganz abgesehen von den sportlichen "Leckerbissen" — alles "drin" war.

Die einprägsamsten Termine: 16./17.7. "Fahrt durch Bayerns Berge" für Motorräder mit und ohne Seitenwagen, verbunden mit Geländemeister-



Gausportleiter OTTO SENSBURG



Unser "Bergkönig"

SEPP GREGER

schaftslauf mit dem stolzen Ergebnis von 76 Gold-, 23 Silber- und 15 Bronzemedailles; dann vom 26. - 30.8. die Auslandstourenfahrt nach Flims-Lugano-St.Moritz; am 11.9. die Kriegsblindenfahrt — über diese Traditionsfahrt wird noch mehr zu schreiben sein — und am 15./16.10. die Clubmeisterschaft in Bayrischzell. Meister dieser Fahrt:

Franz Plank
Wagenklasse

Max Stecher
Solo-Motorräder

Wiggerl Kraus
Motorräder mit Seitenwagen

Alles sportliche und gesellschaftliche Lichtblicke, doch wo Licht ist, ist auch Schatten:

Am 9.7. verstarb nach ganz kurzer Krankheit unser Ehrenmitglied

Adolf Wickenhäuser.

Mit dem Verstorbenen ist eines unserer ältesten Mitglieder von uns geschieden, das in den 20er und 30er Jahren an allen bedeutenden motorsportlichen Veranstaltungen mit großen Erfolgen teilgenommen hatte.

Das Jahr nimmt seinen Abschluß mit der Siegerfeier im "Regina-Palast-Hotel" am 2.12., wie immer sehr gut organisiert und randvoll ausgefüllt mit zahlreichen Ehrungen:

Walter Zeller
Deutscher Motorrad-Straßenmeister
Solo-Motorräder 500 ccm

August Hobl
Deutscher Motorrad-Straßenmeister
Solo-Motorräder 350 ccm

Hans Meier
Deutscher Gelände-Motorradmeister
Solo-Motorräder 500 ccm

Konrad Wellenhofer
Deutscher Gelände-Motorradmeister
Solo-Motorräder 175 ccm

Selbst die unermüdlichsten Motorsport-Enthusiasten werden dem Chronisten beipflichten müssen, daß eine konstante Wiederholung aller Veranstaltungen während der nun kommenden Jahre den Leser langweilt. Wir wissen alle was geleistet wurde und noch geleistet wird.

Wir kennen sie alle, angefangen bei Sepp Greger, dem der Volksmund den Titel eines ungekrönten Königs der bayerischen Berge zusprach, dann Karl Ibscher, Werner Pospiech, Max Klankemeier, die Söhne ihres berühmten Vaters: Manfred und Otto Sensburg, Konrad Wellenhofer, Julius Wagenführer, Dr. Wolfgang Bieling, Alex von Falkenhausen, Dr. Richard Lichtenberg, Ernst Furtmayr, Siegfried Günther, Peter Hamann, August Hobl, Alfred Max Höber, Manfred Hönig, Karl Jungmayer, Willy König, Heinrich Maltz jun., Ernst Schwerdtel, Wulf Wisnewski, Dieter Lissmann und nicht zuletzt unser berühmtes Rallye-Ass Hans Wencher.

Alle Namen, deren Träger sich allergrößte Verdienste für das Ansehen unseres ACM weit über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus geschaffen haben.

Jede der Veranstaltungen, ob sportlicher, touristischer und gesellschaftlicher Natur hatte und hat bis heute innerhalb des Clubs und teilweise



HEINZ EPPELEIN (rechts) Deutscher Bergmeister 1962



auch in weiten Kreisen der Bevölkerung einen großen Interessentenkreis. Sportliche Veranstaltungen ziehen die Massen an, gesellschaftliche und touristische die Individualisten.

Einem guten Beobachter wird es kaum entgehen, wie individuell seitens der Clubleitung jede einzelne Veranstaltung aufgezogen werden muß. Denkt man beispielsweise an die Ausrichtung der alljährlichen Kriegsblindenfahrt, so kann man immer wieder feststellen, daß man es bei den Spendern der Geldbeträge, der Omnibusplätze oder aber bei der Zurverfügungstellung des eigenen Wagens in den meisten Fällen mit ehemaligen Kriegskameraden zu tun hat, die die unselige Geißel des Krieges am eigenen Leibe verspüren mußten. Ganz anders bei der Touristik. Hier kommen die stillen Genießer oder die Jugend, die die Welt kennenlernen will.

Um nochmals auf die Kriegsblindenfahrt zurückzukommen. Es ist jedes Jahr ein Erlebnis beson-

derer Art, daran teilnehmen zu können, bzw. zu dürfen. Treffpunkt ist bei jedem Wetter der Königliche Platz in München — jawohl bei jedem Wetter — aber der Allerhöchste, der in seiner unendlichen Güte und Weisheit die Geschicke des Alls lenkt und leitet, hat uns noch immer einen azurblauen Himmel und strahlenden Sonnenschein an diesem Tag geschenkt. Da kommen sie am Arm ihrer Angehörigen an, mit leeren, toten Augen, aber mit einem glücklichen Lächeln auf dem Mund, manchmal auch nur noch mit einem Arm oder Bein oder mit einem schweren Nervenleiden, aber alle, und das ist das Erschütterndste und Bewundernswerteste zugleich, mit einem ungebrochenen Lebenswillen. Eine Unterhaltung mit einem Kriegsblinden läßt einem für lange Zeit neue Kraft schöpfen, zeigt es einem doch, mit welchem unerschütterlichem Mut diese Menschen Tag für Tag ihr schweres Dasein zu meistern verstehen.

Nun, fast schon unübersehbar zieht sich eine Fülle von Veranstaltungen die kommenden Jahre hin. Sie alle aufzuführen, würde einige Bände füllen. Jedenfalls dürfte es kaum ein ACM-Mitglied geben, das sich über Mangel an Anregungen und Aufklärungen in Wort und Bild, in Sport und Touristik, in Meinungs- und Erfahrungsaustausch während der ganzen Jahre zu beklagen hatte, die wie im Fluge vergingen.

Junge Talente wachsen heran, Weltrekorde von einst werden überflügelt, die Erde ist zu klein geworden, das All soll erobert werden. Russische und amerikanische Astronauten kreisen in genial konstruierten Raketen um die Erde und Düsenklipper jagen mit Ultraschallgeschwindigkeit in wenigen Stunden von Kontinent zu Kontinent. Schon schreiben wir das Jahr 1960, ein neuer Präsident repräsentiert den Club. Sein Name:

Max Wittenzellner

Jakob O d e n d a h l war ein konservativer Vertreter der alten Schule, Karl K e i d l e r ein Mann der realen Tatsachen, der mit beiden Füßen auf dem Boden steht. Max W i t t e n z e l l n e r ging mit viel, viel Idealismus an die neuen, schweren Aufgaben, welche der Zeitwan-



Der Präsident des Automobil-Clubs München Max Wittenzeller (zweiter von links), ist auf seine Sechstage-Motorradfahrer mit Recht stolz.

Von links nach rechts: Werner Pospiech errang eine Silbermedaille, Günter Sengfelder, Sebastian Nachtmann (mit der Trophäe) und Konrad Wellnhöfer wurden mit der Goldmedaille ausgezeichnet. Nachtmann gehörte außerdem dem siegreichen deutschen Trophy-Team an.

del mit sich bringt, heran. Hierbei kommt ihm sein großes organisatorisches Talent, seine großen geschäftlichen Erfahrungen und seine große, mit persönlicher Liebeshwürdigkeit und gleichzeitiger Festigkeit verbundene Kontaktfähigkeit sehr zu statten. Er versteht es, mit den Menschen und den Behörden und all den Stellen, welche für den Club von Wichtigkeit sind, angenehmste Föhlung zu unterhalten. Sein starker Glaube an den Club, seine Geradlinigkeit und Wärme gehen auf jeden über und kann jeder sofort verspüren, der mit ihm zu tun hat.

Und so wollen wir zum Schluß nochmals all' derer gedenken, die unseren lieben A C M in den

60 Jahren seines Bestehens zu dem gemacht haben, was er heute ist.

Viel, unendlich viel ist in dieser Zeit geleistet und geschaffen worden, aber dieses Ruhmesblatt ist dem ACM nicht von selbst in den Schoß gefallen. Es war ein weiter und harter Weg und ohne die intensive und liebevollste Pflege durch eine weitdenkende und sportverbundene Clubleitung, bestens unterstützt von einer treuen Mitglieder- gefolgschaft, hätte er niemals so groß und so glanzvoll werden können.

Wohl kaum ein anderer örtlicher Club kann sich rühmen, seit seinem Bestehen und bis zum heutigen Tag eine so glänzende Elite von Motorsport- Koryphäen sein eigen nennen zu können.

MÄNNER VON GEIST UND MUT

waren es, die am 27. August 1903 den "Motorradfahrer-Verein von München" gegründet haben und für

MÄNNER VON GEIST UND MUT

wird es auch 1963 kein Verharren in der Gegenwart geben.

DER AUTOMOBIL-CLUB MÜNCHEN VON 1903

wird auch in der Zukunft dem Fortschritt verbunden bleiben.

DIE PRÄSIDENTEN
des
AUTOMOBIL-CLUB MÜNCHEN e.V.

1903 - 1925

Dr. med. Josef Bruckmayer, München
(gest. 1945)

1925 - 1927

Direktor Karl Linder, München
(gest. 1936)

1927 - 1930

Direktor Jakob Odendahl, München

1930 - 1935

Rechtsanwalt Fritz Spengruber, München
(gest. 1952)

1935 - 1945

Rechtsanwalt Horst Kohl, München

1947 - 1948

Hans Bruckmaier, Gmund
(gest. 1960)

1948 - 1955

Direktor Jakob Odendahl, München

1955 - 1960

Karl Keidler, München

ab 1960

Max Wittenzellner, München

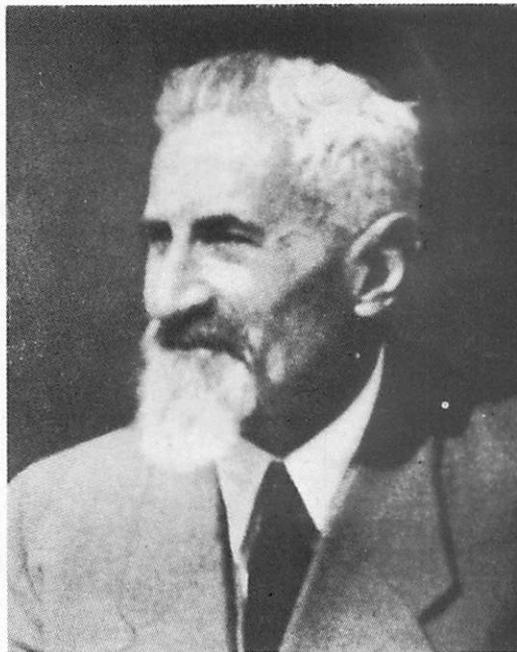
GRÜNDUNGSMITGLIEDER DES ACM



Dr. Josef Bruckmayer
Präsident des ACM von 1903 - 1925



Verleger Gustav Braunbeck



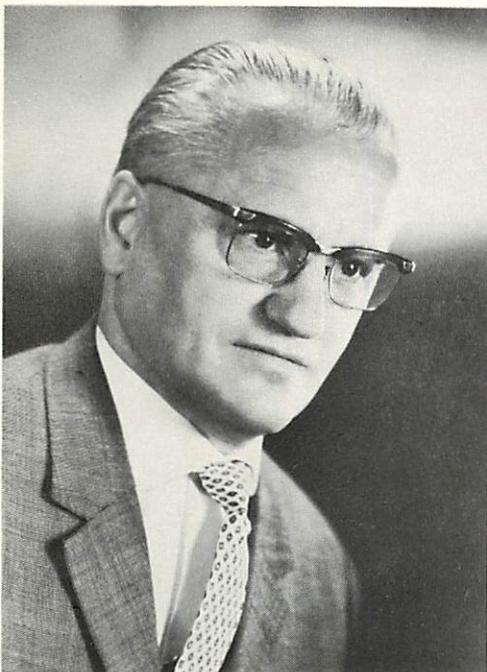
Schuldirektor Heinz Hübner



Ing. Andreas Wieser, Tegernsee

PRÄSIDENTEN DES ACM

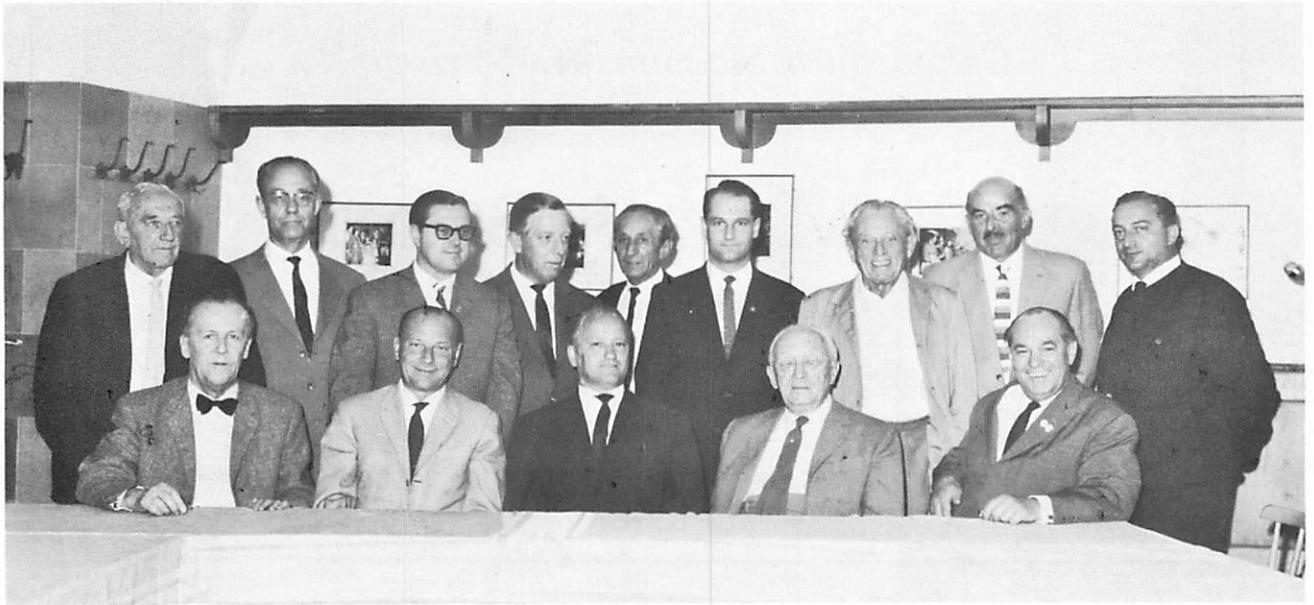
Jakob Odendahl
1948 - 1955



Max Wittenzellner
ab 1960



Karl Keidler
1955 - 1960



Die ACM-Vorstandschaft im Jahre 1964



Unsere Sportkanonen mit dem Vorstand

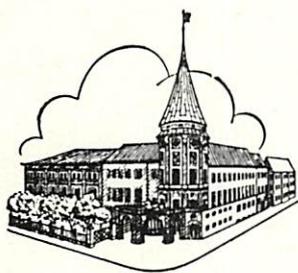
Gehen auch Sie zum ACM-Friseur !!

Murr & Sohn

Damen- und Herren-Frisier-Salon

Residenz-Parfümerie - Kosmetik - Fußpflege

RESIDENZSTRASSE 18 - TELEFON 22 6015



Löwenbräu-Keller

am Stiglmaierplatz

Telefon 55 30 21

Das
CLUB-LOKAL

des

Automobil-Clubs

München

(ACM im ADAC)

Münchens Großgaststätte mit den herrlichen Sälen und Nebenräumen für Veranstaltungen aller Art bis 4000 Personen.

Größte Parkplätze

Offsetdruckerei Karl Knörzer

Photolithographie, Offsetdruck,
Buchbinderei

MÜNCHEN 54

Schneeglöckchenstraße 45 · Telefon 54 03 88



- * Das Haus für neuwertige Automobile
- * Ständig Großauswahl in Sportwagen
- * Beste Referenzen in München

MERZ & PABST Automobile
 S T U T T G A R T • Kronenstraße 6
 am Hauptbahnhof • Tel. 290692 + 293825



Wir fahren mit dem ADAC!

... denn wir sind fortschrittliche Kraftfahrer und lassen uns die zahlreichen Leistungen des ADAC nicht entgehen.

Der ADAC bietet seinen Mitgliedern u. a.: ADAC-Straßenwacht, Kostenlose Pannenhilfe, ADAC-Touristikbetreuung, ADAC-Reisedienst, ADAC-Auslandsschutzbrief, ADAC-Rechtsberatung, Technische Beratung, ADAC-Kameradschaftshilfe, ADAC-Zeitschriften u. v. a.
Kommen Sie in unsere Geschäftsstelle, wir beraten Sie gerne in allen Fragen der Kraftfahrt
 München 2, Sendlinger-Tor-Platz 9, Telefon 59 20 21

FIAT

**Neuwagen
 Gebrauchtwagen**



Original-Ersatzteile-Stützpunkt

Reparaturwerk

AUTO HACKER

Landsberger-Strasse 82-88

Telefon 53 37 65 und 53 34 46

KONRAD WILHELM

ELEKTROINSTALLATION

Licht-, Kraft- und Neon-Anlagen
Schwachstrom-,
Radio- und Elektrobedarf

MÜNCHEN 5

Buttermelcherstraße 18 - Telefon 22 19 35 / 46 71 48



MÜNCHEN 12

Landsberger Straße 14 Sammelruf 53 05 30

MEHRE R-Kompressoren-Spritzpistolen

Schleifmaschinen - Schleifpapiere
Spezial-Zubehör für Autolackierereien



Spies - Hecker - Autolacke



MÜNCHNER ROLLADENWERKSTÄTTEN

MÜNCHEN 5 · BAADERSTR. 37/41

Telefon: 22 65 55 und 22 70 56

empfehlen sich bei Bedarf an:

Rolläden in Holz, Eisen und Kunststoff

Garagenkipptore

Verdunklungsanlagen mit elektrischem und Handbetrieb

Markisen — Rollgitter — Rolltore — Scherengitter

EUGEN RUPFLIN KG.

Karosserie-Fabrik

8 MÜNCHEN 40, REUTTERSTRASSE 68

Postfach 13

Telefon 14588, Privat 64644



TEL. 530 333

AUTO-ANRUF · GOETHEPLATZ

PETER HAMANN

MÜNCHEN 15

ECKE WALTHERSTRASSE 34

TAXI · LEIHWAGEN · MIETAUTO

Ersatzwagen für Reparatur · Unfälle und Versicherungsschäden

Fiat 600 · VW-Export · Opel-Rekord 1200/1500/1700 mit und ohne Automatik (2- u. 4türlich) · CarAvan · Kapitän und de Luxe · Ford 17 M und de Luxe Automatik (2- u. 4türlich) · Bus · Combi · Mercedes 180 b/ 220 SEb · Borgward-Isabella TS Coupé

**SPEZIALTARIF
FÜR LANGSTRECKENFAHRTEN**



**Veranstaltungsdienst
PAUL MAYR**

Kontrollleurverein von 1892

Kassen-, Kontroll-, Ordnungs- und Wachdienst für Ausstellungen, Kongresse, sowie Veranstaltungen aller Art

München 5 · Pestalozzistr. 46 · Telefon 551488



DKW-SENSBURG

DKW-Werksvertretung

Wagen, Lieferwagen und Motorräder

Original-Ersatzteile für Wagen und Motorräder

München, Schwantalerstraße 38, Telefon 55 37 98

Werkstätte und Tankstelle: Landsberger Straße 78—80 - Tel. 53 39 88

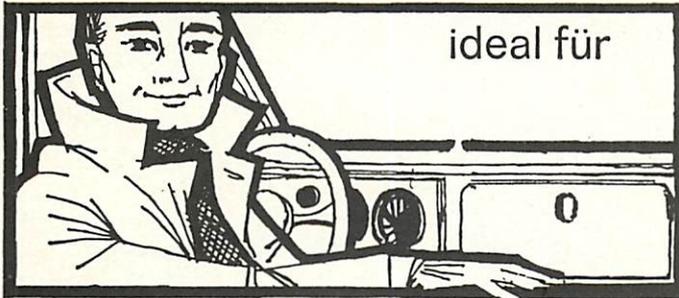
KUGELLAGER



FÜR ALLE
FAHRZEUGE U.
LANDMASCHINEN

LUDWIG MEISTER
AUTOMATERIAL-GROSSHANDLUNG
MÜNCHEN 19
Volkartstr.48 Tel. 61043

KODAK INSTAMATIC



ideal für

INSTAMATIC, das ist die ideale Camera für Ihr Handschuhfach. Ideal, weil Sie klein, handlich, und einfach zu bedienen ist und gute Bilder bringt.

KODAK INSTAMATIC 100 Camera mit eingebauter Blitzleuchte DM 63,-

das Handschuhfach Ihres Wagens

 **FOTO-KINO-
SAUTER**

Großes Spezialhaus am Sendlinger-Tor-Platz
mit dem bewährten Kundendienst

Eigener bewachter Kunden-Parkplatz 30 m vor dem Haus

VALVOLINE

1866

Generalvertretung

KARL HEUSSER, 8 München 8, Trogerstraße 36 Telefon 442874



AUTO-HENNE-KG

GROSSVERTRETUNG DER DAIMLER-BENZ A.G.

MÜNCHEN 25 • KIDLERSTRASSE 36-38

Ausstellungsräume:

Am Maximiliansplatz 12b

TELEFON - SAMMEL - NUMMER 76 89 31

Immer wieder Erfolge:

5 Deutsche Meister auf ZUNDAPP



ZUNDAPP schickt seine Motorräder seit 42 Jahren in die harten Wettbewerbe des Motorrad-Zuverlässigkeitssports. – Bereits die erste ZUNDAPP erzielte 1921 einen überragenden Erfolg. Abertausende von Siegen folgten. Mehr als 5000 Gold-, Silber- und Bronzemedailles wurden seitdem errungen – eine stolze Bilanz. ZUNDAPP konnte auch 1963 diese Erfolgsserie fortsetzen.

Deutsche Geländemeisterschaft: Zwei Deutsche Geländemeister (Klasse bis 100 ccm und 250 ccm).

Deutsche Trialmeisterschaft: Alle drei möglichen Deutschen Trialmeister (Klasse bis 100, 200 und über 200 ccm).

Weitere Leistungsbeweise:

„International Six Days“ 1963: Bei dieser schwersten Geländeprüfung der Welt errang ZUNDAPP als einziges westdeutsches Fabrikat 2 Klassensiege bzw. erste Plätze (ZUNDAPP KS 50 Super und KS 100).

Internat. Österreich. Alpenfahrt: Erstmals in der Geschichte dieser traditionell schweren Veranstaltung gewann eine Maschine mit nur 100 ccm Hubraum den Alpenpokal. Diese begehrte und höchste Trophäe der Internat. Alpenfahrt errang eine ZUNDAPP-KS 100.

1. Internat. 24-Stunden-AVUS-Rennen: Schnellstes 50-ccm-Motorrad (KS 50 Super), schnellste Beiwagenmaschine (KS 601).

Diese Erfolge und die dabei gesammelten Erfahrungen kommen der Serie und damit dem Kunden zugute. Nicht umsonst ist ZUNDAPP heute größter Hersteller motorisierter Zweiräder in der Bundesrepublik. Stellen Sie hohe Ansprüche, fahren auch Sie ZUNDAPP.

ZUNDAPP-WERKE GMBH • 8 MÜNCHEN 8 • ANZINGER STRASSE 1-3

VEEDOL MOTOR OIL

VERKAUFSBURO MÜNCHEN

MAX STEINBERGER - MÜNCHEN 42 - TELEFON: 1 48 15

AUTO-LICHT -RADIO

Bosch-Spezialwerkstätte
Blaupunkt-Kundendienst

Peter Giudici

München 13,

Hohenzollernstraße 5, Telefon 36 07 72



Alle Freunde des
Motorsports
und der
Motor-Touristik

finden im

ACM

Erfüllung ihrer Wünsche

*

Auch Ihre Anmeldung als Mitglied freut uns!

Automobil-Club München e.V.

München 2, Karlstraße 54 a

FIAT



Im Süden Münchens, Hansastraße 183,
erwartet Sie zu unverbindlicher Be-
sichtigung neuester Modelle

Ihr FIAT-Händler

Walter Zusammenschneider

Telefon 765051

ständiges Lager gut erhaltener
Gebrauchtfahrzeuge

FIAT-Spezialreparaturwerkstätte
FIAT-Ersatzteile - FIAT-Kundendienst
FINA-Großtankstelle

FIAT-Spezial-Reparatur-Werkstätte · FIAT-Ersatzteile · FIAT-Kundendienst · FINA

HANS RÖHRL

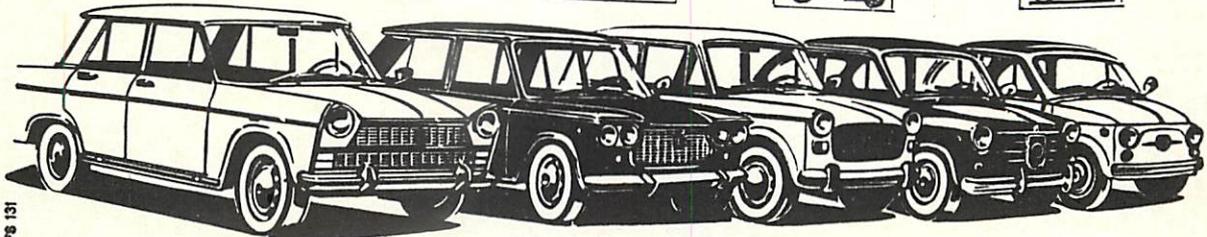
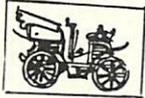
Kraftfahr-Kurse
Ausbildung aller Klassen

München, Lindwurmstr.60, Telefon 77 58 02

Seidlstraße 12, Telefon 59 11 39

Richard-Strauß-Straße 35, Telefon 45 13 17

FIAT



PS 131

Großhändler

Fiat-Heidler

Reparatur- und Kundendienstbetriebe:

Schwansseestraße 22
(Nähe Giesinger Bahnhof)
Ottingenstraße 20—24
Landsbergerstraße 187
Herzogstraße 43—45
Bad Wiessee,
Münchner Straße 17

Ausstellungslokale:

Wittelsbacher Platz 6
Herzogstraße 43—45
Schwanthalerstraße 20
Bad Wiessee,
Münchner Straße 17



Lieferant aller Behörden und Firmen

Instrumente: ZEISS, BREITHAUPT,
ASKANIA,
ERTEL, KERN,
FENNEL

*Haus für
Vermessung,
Zeichenbedarf,
und Reprografie*

ZEICHENBEDARF OTTO SCHILLER

München 15 · Mittererstr. 3 · Ruf 530745



**KRAFTFAHRT-, SACH- UND LEBENS-
VERSICHERUNGEN**

DIREKTIONS-VERWALTUNGSSTELLE

MÜNCHEN 23 • KAULBACHSTRASSE 89 • TELEFON-S-NR. 33 39 41

JAKOB ODENDAHL • ASSEKURANZ

MÜNCHEN 25 • LIPOWSKYSTRASSE 12 • TELEFON-NR. 77 35 17



VERLAG HEINRICH VOGEL

DER FACHVERLAG FÜR KRAFTFAHRWESEN UND VERKEHR

**MIT SEINEN FACHZEITSCHRIFTEN
VERKEHRS-RUNDSCHAU | OMNIBUS-REVUE
DIE FAHRSCHULE | DAS NUTZFAHRZEUG
DER KRAFTFAHRZEUGVERMIETER
DER VERKEHRSDIENST | DER TAXI-KURIER**

**FACHBÜCHER | FORMULARE
VERKEHRSERZIEHUNGS-FILME
ORGANISATIONSMITTEL**

8 MÜNCHEN 2 KREUZSTRASSE 14-16 SAMMELRUF: 290821 UND 292022

MEIR & VIANDEN G.m.b.H.



Großhandel in Auto-Zubehör, Werkzeugen,
Werkstätten- und Tankstelleneinrichtungen,
neuerdings auch
Ölöfen, Camping-Artikel und Gartenmöbel

München: Verkauf Nymphenburger Straße 22, Tel. 55 18 21/24

Camping-Artikel-Verkauf Nymphenburger Straße 25

Landshut: Papiererstraße 25, Telefon 28 25

Straubing/Ndb.: Unt. Stadtgraben 62/63, Telefon 30 70

Hansa

REPROGRAFISCHER BETRIEB

INHABER: MAX WITTENZELLNER

München 15, Sonnenstraße 15 · Sammelruf 59 52 27

fertigt: Lichtpausen
Fotokopien
Plandrucke
Vervielfältigungen
Fotodruck
Groß-Foto
Mikroaufnahmen



Einen
Volkswagen
müsste man
haben

VW und PORSCHE
NEUWAGENVERKAUF

*

GEBRAUCHTWAGEN
- SÄMTL. VW TYPEN -
AN- UND VERKAUF

AUTOGreger



MÜNCHEN-OBERMENZING, VERDISTR. 134, TEL. 88 54 27
DACHAU, LUDWIG-THOMA-STRASSE 30, TELEFON 3977