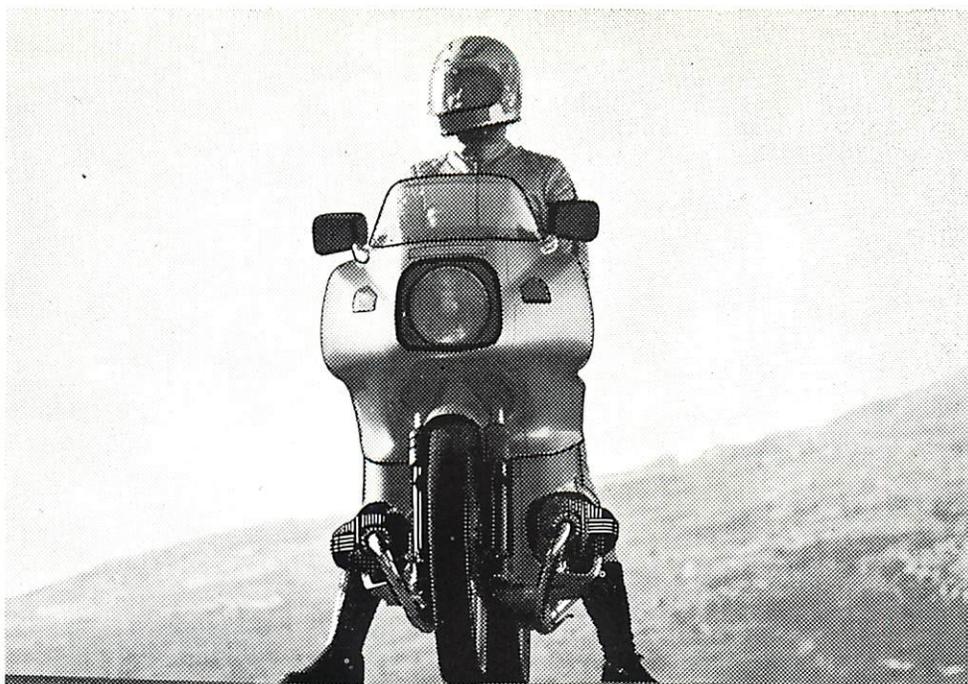


1903 – 1978



75 Jahre Automobil-Club-München



Weg-Weiser

Wer beim Motorrad technische Perfektion und exzellentes Fahrverhalten in sachlicher, nicht aufdringlicher Gestaltung bevorzugt, ist BMW Fahrer. Selbst, wenn er zur Zeit noch eine andere Maschine fährt. Für ihn stellt die BMW R100RS eine attraktive Alternative dar. Das BMW Integral Cockpit, das in dieser Form erstmalig an einem Serienmotorrad realisiert wurde, verbessert das überlegene Fahrverhalten von BMW Motorrädern noch einmal deutlich. In allen Geschwindigkeitsbereichen liegt die Maschine noch stabiler, auch hohe Geschwindigkeiten können jetzt sehr viel sicherer, länger und entspannter gefahren werden.

Für den anspruchsvollen Motorradfahrer ist es letztlich weniger eine Frage, ob er eine BMW R100RS kauft. Sondern eher wann.



 Gute Fahrt - immer mit Helm

BMW - Freude am Fahren

JUBILÄUMSCHRONIK
DES
AUTOMOBIL-CLUB MÜNCHEN E.V.
MÜNCHEN

1903 – 1978.

Herausgegeben vom
Automobilclub München v. 1903 e.V. im ADAC
Geschäftsstelle Seuserstr. 5, 8000 München 70, Tel. 71 33 66
Clublokal: Wienerwald Elsenheimerstr. (Mittwoch)
Text: Ulrich Wagner
Gestaltung u. Layout: Eugen Bussinger jr.
Druck: Peter Porzelt, 8000 München 40, Hiltenspergerstr. 15

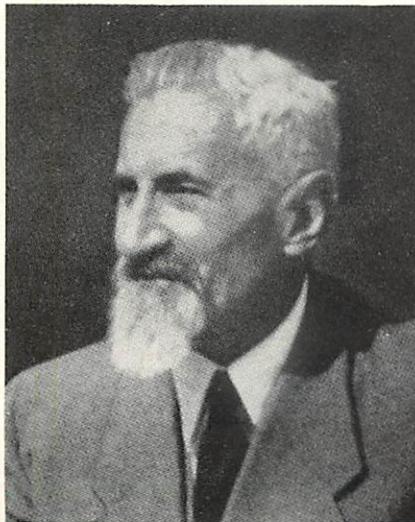
GRÜNDUNGSMITGLIEDER DES ACM



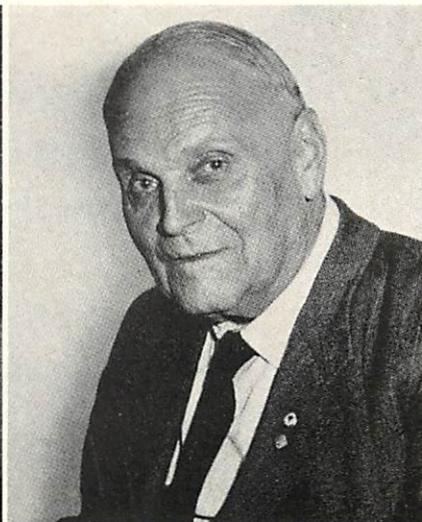
Dr. Josef Bruckmayer †,
Präsident des ACM
von 1903 – 1925



Gustav Braunbeck †
Verleger



Ing. Andreas Wieser
Tegernsee



Heinz Hübner, München
Schuldirektor

DIE PRÄSIDENTEN
des
AUTOMOBIL-CLUB MÜNCHEN e. V.

1903 – 1925

Dr. med. Josef Bruckmayer
(gest. 1945)

1925 – 1927

Direktor Karl Linder
(gest. 1936)

1927 – 1930

Direktor Jakob Odendahl

1930 – 1935

Rechtsanwalt Fritz Spengruber
(gest. 1952)

1935 – 1945

Rechtsanwalt Horst Kohl

1947 – 1948

Hans Bruckmaier
(gest. 1960)



1948 – 1955
Direktor JAKOB ODENDAHL
Ehrenpräsident



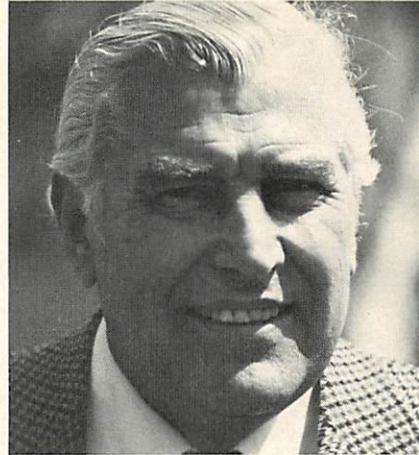
1955 – 1960
KARL KEIDLER



1960 – 1968
MAX WITTENZELLNER



1969 – 1973
WULF WISNEWSKI



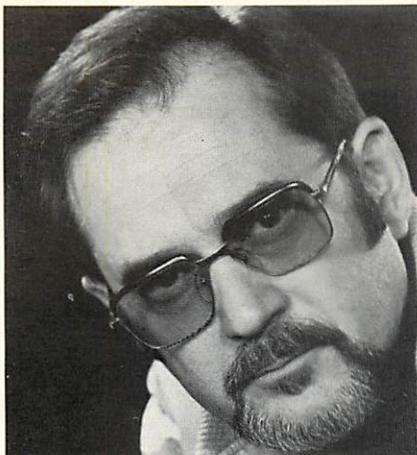
FRANZ STADLER

Zum Geleit

Meine herzlichen Glückwünsche gelten in diesen Tagen dem Automobil-Club München, dem traditionsreichsten ADAC-Ortsclub überhaupt, der – im selben Jahr wie der Gesamtclub – das Jubiläum seines 75jährigen Bestehens feiern kann. Eine Chronik, die ein Dreivierteljahrhundert zurückreicht, in eine Zeit, wie wir sie uns heute mit dem Kraftfahrzeug gleichsam als Massenverkehrsmittel nicht mehr vorstellen können, umfaßt natürlich nicht nur Schönwetter-Abschnitte. Im Gegenteil: Neben den vielen Erfolgen stehen auch unsägliche Schwierigkeiten und Sorgen, denn unser Volk ist in diesem Jahrhundert von der Geschichte gebeutelt worden wie nie zuvor. Daß der ACM in all der Zeit den wechselnden Forderungen des Tages genügt hat, darüber aber auch der selbstgestellten Aufgabe stets treu geblieben ist, ehrt ihn wohl vor allem. Deshalb möchte ich jenen Männern besonders danken, die die große Belastung der Clubarbeit auf sich nahmen und somit die Aktivitäten des Clubs, ob sie nun dem Motorsport, dem gesellschaftlichen Leben oder auch der ADAC-Arbeit in Gau und Gesamtclub galten, überhaupt erst ermöglichten. Nochmals herzliche Gratulation an den Automobil-Club München und alles Gute für die Zukunft!

ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB
GAU SÜDBAYERN e. V.

Franz Stadler
Präsident des ADAC
und 1. Gauvorsitzender



ULI WAGNER

75-Jahre alt werden, in einer Zeit, die von Jahrzehnt zu Jahrzehnt ihr Gesicht grundlegend verändert, in der sich Lebensgewohnheiten, Freizeitvolumen und technische Möglichkeiten beinahe sprunghaft verändern, bringt für einen einzelnen Menschen nicht nur glückliches Erlebensgefühl, sondern auch viele Probleme der Anpassung. Um sehr viel schwieriger ist es für einen Verein, der eine große Gruppe von Menschen mit zwar gleichen Zielen, aber doch verschiedenster charakterlicher Ausstattung zusammenfaßt, sich der veränderten Umwelt stetig anzupassen und sich ohne harte Übergänge neu zu formieren.

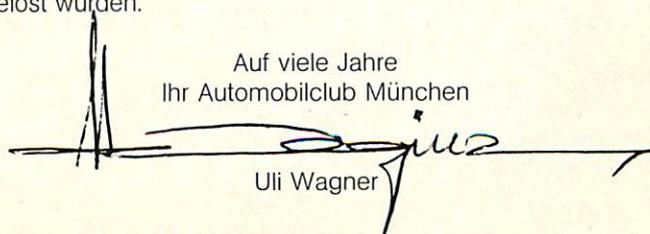
Wir glauben, daß dem Automobilclub München dies gelungen ist und hoffen, daß es uns weiterhin gelingt:

– Aktiv und fortschrittlich zu sein, ganz einfach jung zu bleiben, ohne die Tradition zu vergessen, – das ist unser Geburtstagswunsch.

Dieses Heft kann natürlich nur eine Auswahl, einen knappen Überblick bringen über die unzähligen Veranstaltungen und Erfolge unserer Clubkameraden in 75 Jahren, kann nur streiflichtartig aufzeigen, wie vielseitig die Betätigung des ACM auf sportlichem, gesellschaftlichem und touristischem Gebiet war.

Wir überreichen diese Chronik allen unseren Freunden und Clubkameraden zur Erinnerung und zum Ansporn, großen Vorbildern nachzueifern und zwischen den Zeilen wohl auch zu lesen, daß viele Probleme, die uns heute schwer lösbar erscheinen bereits früher immer wieder aufgetreten sind und gelöst wurden.

Auf viele Jahre
Ihr Automobilclub München



Uli Wagner

Die Vorstandschaft im Jahre 1978



stehend:

Toni Miller, Hans-Dieter Werner, Kurt Hild, Edgar Rettschlag, Siegfried Morgenstern, Franz Erb, Uli Wagner, Rico Gutschmiedl, Louis Schneider, Hans Peter Haberl

sitzend:

Dieter Rudeck, Laszlo Peres, Hans Pesl, Rainer Habrich

Die ACM-Ehrensensoren

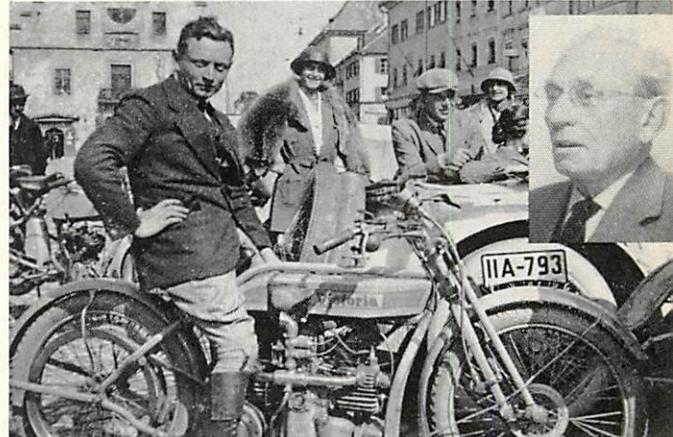


Bild oben links: Karl Steinberger bei der 6-Tagefahrt 1935

Bild oben rechts: Franz Bieber beim Ruselbergrennen 1922

Bild unten links: Paul Schweder am Ziel, Langstreckenfahrt 1958

Bild unten rechts: Ernst Henne – 1932

Ehrenmitglieder des Automobilclub München

Franz Bieber,
Hans Anderl,
Blasius Fischer,
Toni Fraunholz,
Ernst J. Henne,
Karl Ibscher,
Leopold Kammerer,
Hans Koblbauer,
Ludwig Kraus,
Otto Maidl,
Georg Meier,
Florian Moser,
Jakob Odendahl,
Hanns Roth,
Walter Rückert,

Rudolf Sauer,
Rudi Seltsam,
Otto Sensburg,
Max Seyffer,
Kurt Scheibe,
Rudolf Schleicher,
Georg Schönbeck,
Paul Schweder,
Karl Steinberger,
Martin Stolle,
Karl Treiber,
Adolf Vianden,
Hans Wencher,
Wulf Wisnewski,
Karl Wolf,

Automobil-Club München &

v. 1903 (A. C. M.)



Club-Mitteilungen

6. Jahrgang Nr. 2

1. Februar 1933

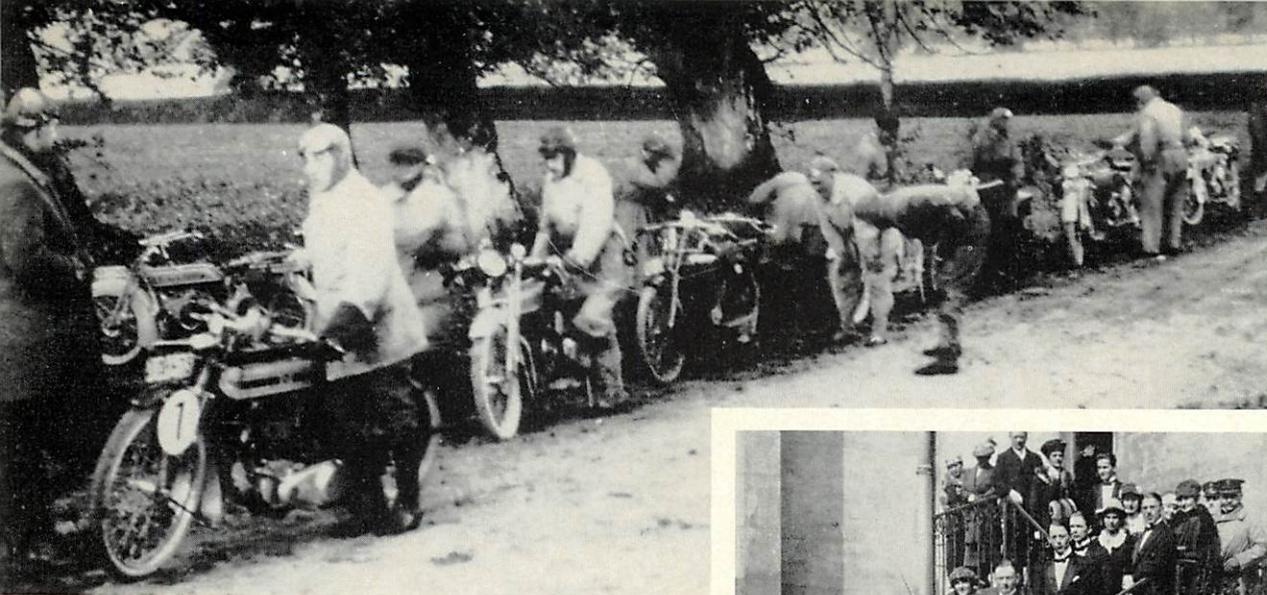
Wir laden alle Minister, Reichs- und Landtags-Abgeordnete,
Bürgermeister und Stadträte zu unserer

Nächste AUTLER- KIRTA

14. Februar 1979
in der
Olympiahalle!



dem traditionellen Faschingsfest der Münchner Krafffahrer am
Donnerstag den 9. Februar
in sämtlichen Räumen des Hotel Wagner (Sonnenstraße) ein.
Auch unsere Mitglieder haben Zutritt!

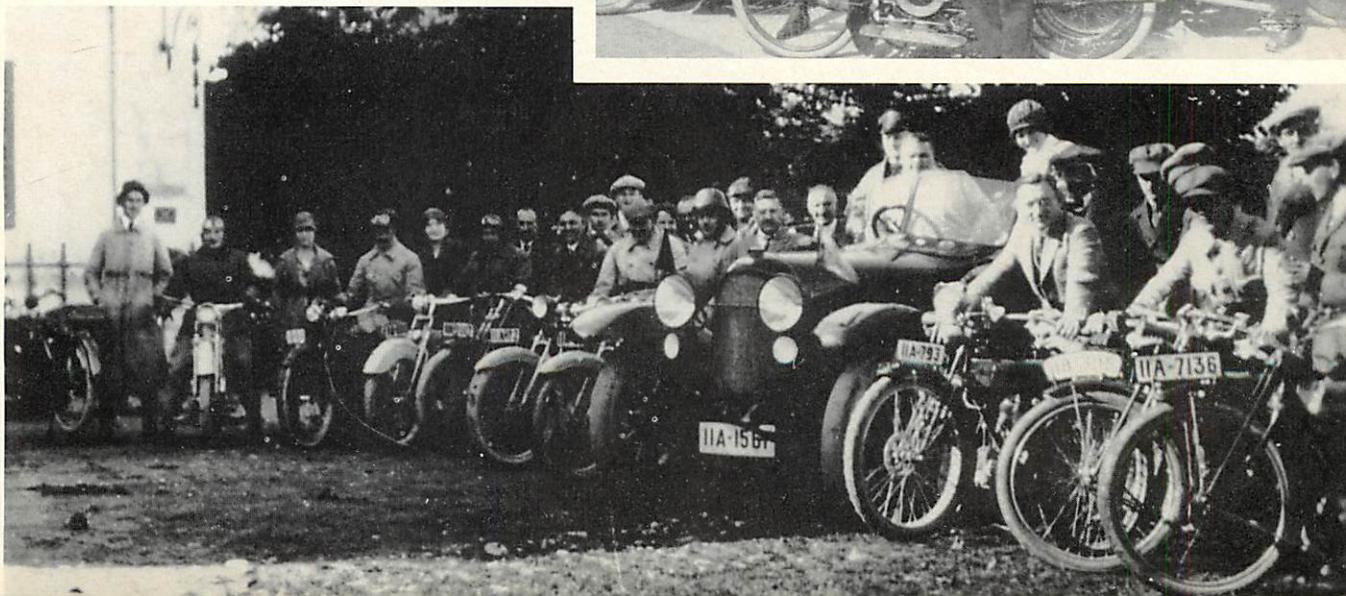


Aller Anfang ist schwer

Oben: Start zum Schäftlarn Bergrennen 1921 (Start Nr. 2 der Sieger Martin Stolle auf Victoria)

Rechts: Hochzeitsgäste bei ACM-Sportleiter Franz Bieber 1921

Unten: ACM-Herbstveranstaltung 1921 in Grünwald





Erste ACM – Ausfahrt nach Salzburg 1912. Dritter von links Martin Stolle, sechster Sportleiter Karl Haas

Uli Wagner:

Die Gründerjahre eines Automobilclubs ... der eigentlich von Anfang an für Motor- radfahrer da war.

Die Suche nach dem Ursprung allen Übels begann ich ganz naiv in Meyers Grosse Konversationslexikon von 1895 Band 2 und fand unter „Auto-Typen“ die Erklärung: „Bezeichnung für die bei Lebzeiten eines Autors erschienenen Schriften“ - das wars zwar nicht, wonach ich suchte, ließ mich aber hoffen, daß diese Jubiläumsschrift eine Autotype würde. In Band 12 war unter „Motor“ (lat. Bewegert) zu lesen, daß es sich hierbei um eine Vorrichtung handelt, mittels der eine treibende Kraft veranlasst werden kann, sich in mechanischer Arbeit zu äussern; die daneben aber auch selbst diese treibende Kraft ist - man nennt also sowohl den Dampf, als auch die Dampfmaschine einen Motor.

Das wars bei Meyer-von Benzin also immer noch nicht die geringste Spur. Dabei hatte zu der Zeit Gottlieb Daimler bereits seinen Verbrennungsmotor im Motorrad und später auch im Auto ausprobiert.

Etwas fündiger wurde ich in Hollwecks Stadtgeschichte von München:

Ausgerechnet in München, wo damals erst ein Sechstel aller Straßen gepflastert war, bringt die erste Motorradfirma der Welt, Hildebrand & Wolfmüller, 1894 das erste gebrauchsfähige Motorrad auf den Markt. Das wars wohl, weshalb man

unsere geliebte Weltstadt mit Herz mitunter zu Recht als Hauptstadt der Bewegung kennt.

Die Firma scheidet zwar drei Jahre später wieder aus dem Wirtschaftsleben aus, aber 1898 wird die fürderhin älteste Münchner Kraftfahrzeugfirma von D. und H. Beißbarth gegründet, deren Nachfahr Osmond doch wirklich nach Jahren ACM-Mitglied ist-na bitte!

Jetzt geht es Schlag auf Schlag:

Auf der II. Kraft- und Maschinen-Ausstellung wird der erste Dieselmotor der Öffentlichkeit vorgestellt und 1899 passiert es:

Die ersten 25 Führerscheine werden ausgestellt, den ersten erhält Herr Hermann Beißbarth – eines der ersten Vorstandsmitglieder des späteren ACM.

Es ist nunmehr unvermeidlich geworden, daß bereits im Jahre 1900 die ersten ortspolizeilichen Vorschriften über den Strassenverkehr erlassen werden müssen, nachdem ein Autounfall am Stiglmaierplatz bei dem rasenden Tempo von 12 km/h die Bevölkerung heftig erregt hat.

Übrigens kostet zu der Zeit die Wies'n-Maß 35 Pfennige der FC Bayern gewinnt gegen 1860 3:0 und der Deutsche Meister über 100 m läuft 11,4. In rascher Folge werden in München die erste Hilfsschule und das Prinzregententheater eröffnet und in Augsburg Matthias Kneissl hingegründet. Und während im München von 1903, das 515 000 Einwohner hat, etwa 10 000 Mietwohnungen leerstehen und die Corneliusbrücke einstürzt, gründen eine Handvoll Motorradfahrer einen Club: ... unseren Club!

Horst Stolle an der Auffahrt zum Herzogstand 1921



In ihrer Ausgabe vom 29. August 1903 brachte die damalige „Münchener Zeitung“ folgenden Bericht:

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. N e g e r, 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 der prak. 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 Vorstandschaft hatte folgende Zusammensetzung:

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

Der Jahresbeitrag wurde auf 12,- Mk. für ordentliche und 6,- Mk. für außerordentliche Mitglieder festgesetzt. Als Vereinslokal wurde das Restaurant „Bauerngirgl“ bestimmt, als Clubabend der Freitag jeder Woche.

Es fällt auf, daß offenbar ein Bedürfnis vorlag, die Interessen der Motorradfahrer selbstständig und nicht durch Anschluss an einen der bereits bestehenden Automobilclubs zu vertreten.

Zwar erfreuten sich weder Motorradfahrer noch Automobilisten zu jener Zeit großer Beliebtheit. Die Automobilisten jedoch gehörten fast ausnahmslos den begüterten und einflußreichen Kreisen an, hatten sich schon um die Jahrhundertwende zu Clubs zusammengeschlossen und eine Vertretung ihrer Interessen erreicht.

Die Motorradfahrer meist dem damaligen Mittelstand angehörend-mussten sich also selbst helfen.

Die Einstellung der Behörden war (schon damals) wirklich nicht motorradfreundlich, das Fahren im Stadtgebiet von München lange Zeit sogar verboten.

Lesen wir weiter in Georg Lehnerts ACM-Chronik:

„Die ersten 25 Jahre“

Unterstützt von der württembergischen Industrie kam es am 24. Mai 1903 in Stuttgart zur Gründung eines Motorradfahrer-Verbandes, der ausschließlich die Pflege des Kraftrades und des Kraftradsportes auf seine Fahne geschrieben hatte und sich von vornherein nicht nur örtlich betätigen wollte, sondern im ganzen Deutsche Reich. Mitglieder des Radfahrer-Vereins Stuttgart waren es, die mit einem kleinen Häuflein von Sportleuten die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ mit dem Sitz in Stuttgart gründeten, die Keimzelle des heutigen „Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC)“.

In München mochte wohl ein gutes Dutzend Motorfahräder gelaufen sein, als im Mai 1903 der Bayerische Automobil-Club aus Anlaß der Protektoratsübernahme durch Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern eine Huldigungsfahrt zum Schloß Nymphenburg, durchführte, welcher sich mit Genehmigung des Veranstalters auch eine kleine Zahl von Motorradfahrern anschloß. Bei dieser Gelegenheit lernten sich diese „Geduldeten“ näher kennen, kamen dann einige Male im engsten Kreise zusammen, die großen Schwierigkeiten und behördlichen Quälereien führte immer mehr Interessenten zusammen und so reifte in wenigen Wochen auch in München der Gedanke zum Zusammenschluß der Motorradfahrer durch Gründung eines Vereins.

Die damaligen ersten Krafträder brachten es durchschnittlich auf eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h, aber das Glücksgefühl der Fahrer war noch kein vollkommenes. Wohl wurden von wagemutigen jungen Sportlern die kühnsten Touren über Land, sogar ins Gebirge geplant und auch angetreten, jedoch selten oder eigentlich nie kamen diese kühnen Fahrer programmgemäß wieder zu-

rück. Aus einem wurden meist mehrere Tage, zumal die Eisenbahn diese „Karren“ damals noch nicht zur Beförderung annahm und die Heimfahrt deshalb, teils mit eigener Schiebekraft, teils mit Hilfe von Pferdefuhrwerken vor sich ging. Ein beliebtes Ausflugsziel für den jungen Club war damals das Bergl bei Schleißheim. Sammelpfad war jeweils der „Große Wirt“ in Schwabing, wo sich 20 bis 25 Motorradfahrer und auch einige Wagenfahrer zusammenfanden. Nach gemeinsamer, unter gegenseitiger Anschiebehilfe vor sich gehender Abfahrt wurde mit zunehmender Kilometerzahl das Häufchen immer kleiner und wenn die Hälfte aller Teilnehmer ohne Panne ans Ziel kam, war dies schon ein zufriedenstellendes Resultat. Bei der Heimfahrt war es ähnlich, so daß mancher Clubkamerad nicht selten erst beim Morgenrauen in sein Heim zurückkehrte.

Bereits im Gründungsjahr bemühten sich Vorstand und Mitglieder um Gesellschafts- und Touren-Fahrten, die begreiflicherweise im bescheidenen Rahmen abrollten. Bei all diesen Fahrten blieben die Teilnehmer, soweit als möglich immer zusammen, um gegen die böswillige Landbevölkerung vereint auftreten zu können.

Eine Mitglieder-Versammlung im Februar 1904 bestätigte den Anschluß an den DTC, setzte eine Aufnahme-Gebühr von 6,- Mk. fest, wogegen der Mitglieds-Beitrag von 12,- Mk. belassen wurde; Ferner wurde eine Clubmütze eingeführt, um in Zukunft bei allen offiziellen Anlässen einheitlich gekleidet, im blauen Sportanzug mit Mütze erscheinen zu können. Der Mitglieder-Bestand hatte sich zu dieser Zeit auf 76 erhöht. Der schwere Kampf gegen die Fuhrwerkslenker und besonders gegen das Steinewerfen der Jugend wurde energisch aufgenommen, wobei keiner ahnte, daß dieser Kampf sich jahrelang hinausziehen würde, zumal damals die Behörden gar kein Interesse daran hatten, derartige Übelstände so rasch als möglich zu beseitigen.

Sehr viel technisch Neues brachten die Clubabende; die schwierigsten Probleme wurden bewältigt oder ungelöst vertagt. So waren heißumstrittene Fragen, die Feststellung der Pole der Ladeleitung, das Trockenelement, besonders aber die Riemenkalamität, namentlich als der Gummiriemen an Stelle des Lederriemens sich langsam an die Öffentlichkeit getraute. Es ging es damals auch heiß her um den Einbaumotor, und als dann die Anhänge-Vorsteck- und Seitenwagen kamen, war das Durcheinander fertig. Mehrmals am Abend ging man vom Clubzimmer im ersten Stock hinunter

in den kleinen Hof vom Bauerngürl, um das dort stehende neue Weltwunder zu besichtigen, zu bewundern oder es nach Strich und Faden herunterzusetzen.

Mit größtem Interesse wurden natürlich die sportlichen Veranstaltungen der Automobil-Clubs des In- und Auslands, besonders aber die „Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder im Taunus“, welche im Mai 1904 von der DMV veranstaltet wurde, verfolgt. Dank der Rührigkeit der Münchener Vorstandsmitglieder wurde Architekt Ludwig Bruckmayer in die Sportleitung dieser Veranstaltung aufgenommen und konnte hernach viel Wertvolles über die Durchführung dieser ersten Motorrad-Veranstaltung in Deutschland berichten. Von großer Wichtigkeit für die Zukunft wurde in diesem Jahre die Tatsache, daß sich die Club-Mitglieder allmählich immer mehr dem kleinen Wagen, dem „Volks-Automobil“, zuneigten. Dieser Erscheinung Rechnung tragend, nahm die Clubleitung auch den kleinen Wagen auf, während die DMV streng beim Motorrad und beim Motorrad-Sport blieb. Ende des Jahres 1904 wurde bekannt, daß der Deutsche Automobil-Club in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Automobil-Club im Sommer des Jahres 1905 die „Herkomer-Fahrt“ durchzuführen beabsichtigte, in deren Programm ein Bergrennen auf dem Kesselberg und ein Flachrennen im Forstenrieder Park vorgesehen waren. Eine sofortige Fühlungnahme mit dem Bayerischen Automobil-Club ergab, daß bereits zwischen dem Deutschen Automobil-Club in Berlin und der DMV in Stuttgart Verhandlungen im Gange seien, die eine Teilnahme von Kraffrädern bei den beiden genannten Rennen zum Zwecke hatten. Nachdem das Zusammengehen mit dem Deutschen Touring-Club sowieso nicht die erwarteten Früchte gezeitigt hatte, wurde bereits im Herbst 1904 das Vertrags-Verhältnis mit diesem Club wieder gelöst. Nun machte der Vorsitzende Dr. Bruckmayer im Einvernehmen mit seiner Vorstandschaft den entscheidenden Schritt, indem er mit einigen Getreuen die DMV in Stuttgart besuchte, sich den Geschäftsbetrieb ansah, um sich ein Bild über die Lage der Motorrad-Vereinigung zu verschaffen. Die beiden Parteien haben sich von Anfang an recht gut verstanden und nachdem dann beim Wein der schwere Unterhaltungsstoff immer leichter wurde, schieden die Bayern von den Schwaben mit der Überzeugung, daß man sich auch in Zukunft verstehen würde. Dieser Aussprache folgte nach wenigen Wochen der Beitritt des Motorfahrer-Vereins München als Ortsgruppe zur Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung. Der Gau X (Bayern) der DMV mit dem bisherigen

Sitz in Nürnberg wurde geteilt in einen Gau Xa (Nordbayern) mit dem Sitz in Nürnberg und in einen Gau Xb (Südbayern) mit dem Sitz in München.

Seit dieser Zeit ist der Motorradfahrer-Verein München, der jetzige ACM, mit kurzer Unterbrechung Ortsgruppe der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung bzw. des heutigen Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs.

Am 1. Juni 1905 fand dann die 2. Hauptversammlung der DMV in Eisenach statt, wozu der Vorsitzende des Motorradfahrer-Vereins München Dr. Josef Bruckmayer als Vertreter des Gaues Südbayern und der Ortsgruppe als Delegierter entsandt und zum 1. Vorsitzenden der DMV, also der Reichsorganisation gewählt wurde. Nach der damaligen DMV-Satzung (Sitz der Vereinigung jeweils am Wohnort des 1. Vorsitzenden) wurde noch im Herbst des Jahres 1905 der Sitz der DMV nach München verlegt. Dr. Josef Bruckmayer stand dann zwanzig Jahre lang an der Spitze der Reichsorganisation, der DMV (später ADAC) und zugleich der Ortsgruppe München, eine Personal-Union, die sich für beide Teile in günstigstem Sinn auswirkte.

Einer der ersten Beschlüsse der DMV-Leitung in sportlicher Hinsicht war die Übertragung der Durchführung der „Internationalen Motorrad-Rennen“ am Kesselberg und im Forstenrieder Park an die Motorradfahrer-Vereinigung München, die damit zugleich Mitveranstalter der „Deutschen Automobil-Woche 1905“ wurde. Ein eigener Herkomer-Ausschuß wurde geschaffen, dem die Herren Ludwig Bruckmayer, Franz Karl, Dr. Neger und Albert Osterrieder angehörten. Der Sportausschuß stellte Normen für die Ausschreibung her, legte Abnahmeformulare, Start- und Ziellisten, sowie Ausrechnungstabellen an, gab Richtlinien für das Training und besonders für die Zeitnahme heraus. Die Zeitnahme für ein Rennen war damals noch ein ungelöstes Problem und erforderte ein regelrechtes Einarbeiten.

Durch diese ersten sportlichen Betätigungen wurde die Grundlage für viele spätere Veranstaltungen geschaffen, und nicht nur ein Stamm von geübten Motor- und Wagenfahrern, sondern auch von geschulten Funktionären herangebildet. Die Auswertung des Kesselberg-Rennens und des Rennens im Forstenrieder Park zeitigte bedeutende Erfahrungen, die bei der Aufstellung weiterer Sport-Programme berücksichtigt wurden. Dabei wurde besonderes Gewicht auf Gesell-

schaftsfahrten mit sportlichen Einlagen zur Schulung von Fahrern und Funktionären gelegt.

Der rasche Fortschritt der Motortechnik in den ersten 5 Jahren dieses Jahrhunderts spiegelte sich in den Freitag-Clubabenden wider: Der praktische Gebrauch des Fahrzeuges, einschlägige Vorträge hierüber, sowie die Berichte über motorsportliche Veranstaltungen, gaben willkommenen Stoff zu Diskussionen und Unterhaltung. Die Frage z.B., ob „Ein- oder Mehrzylinder“ das Richtige sei, interessierte die Motorradfahrer gleichermaßen wie die Wagenfahrer, ja sogar die Konkurrenz der Rotationsmaschine gegen die Kolbenmaschine wurde schon damals diskutiert. Dann erschien die Übersetzungsnahe, die federnde Vorderradgabel und die Riemenspannrolle. Es war sehr begreiflich, daß mehrmals in der Entwicklungsgeschichte des Motorrades die seitlich angebrachten Hilfsräder auftauchten. Ebenso wenig konnten sich die Antigleit-Laschen, welche in Abständen um den Hinterrad-Reifen befestigt wurden, einbürgern. Im Gegensatz hierzu haben damals die Antigleit-Reifen mit eingearbeiteten Eisennieten günstiger abgeschnitten und blieben jahrelang während der Wintermonate in Verwendung. Für jeden Kraftfahrer war damals das Fahren bei Nacht eine Qual, weil bei dem damaligen Stand der Beleuchtungstechnik die Scheinwerfer selten funktionierten. Als dann die verbesserte Karbidlampe kam, glaubte man etwas Brauchbares gefunden zu haben, bis die rauhe Wirklichkeit, namentlich im Winter, den Kraftfahrer vor neue Schwierigkeiten stellte. In diesem Jahre erschienen auch die ersten Geschwindigkeitsmesser, wobei mancher glaubte, daß er bei entsprechender Beachtung sein Konto „Polizeistrafen wegen Schnellfahrens“ verringern könnte.

Verkehrstechnisch war die behördliche Vorschrift des „12-km-Tempos in Ortschaften“ wohl das Interessanteste, wenn sie nicht von der „polizeilichen Sperre aller Durchgangsstraßen“ zahlreicher Orte übertroffen worden wäre. Manche recht humorvolle Episode ereignete sich mit den Wildschweinen im Forstenrieder Park, die sich nur sehr schwer an das neue Verkehrsmittel gewöhnen wollten und bei den damaligen Jagdverhältnissen den Kampf vielleicht sogar noch gewonnen hätten.

Mit Ablauf des Jahres 1905 kann man von einem gewissen Abschluß einer Entwicklungsperiode im Kraftfahrwesen sprechen, denn vereinspolitisch hatten sowohl die DMV als Reichsorganisation, sowie die inzwischen zahlreich entstan-

denen Ortsgruppen ihre Existenzberechtigung bewiesen, der Sport sich eine feste Grundlage gegeben, die Kraffrad-Industrie sich weit über das Bedürfnis hinaus entwickelt und die Automobil-Industrie das Volks-Automobil gebracht. Von der Motorrad-Industrie waren zu dieser Zeit zahlreiche Fabrikate auf dem Markt, die sich auch immer wieder bei den sportlichen Konkurrenzen beteiligten: NSU, Wanderer, Adler, Opel, dann die Nürnberger Werke: Mars, Viktoria, Triumph, Expreß. Aus Köln kamen: Cito, Fafnir und Allright, Berlin war mit Magnet und Progreß vertreten, des weiteren Phänomen, Brennabor, Gouverneur, Apoldina, Panter, Görike, Germania, Gritzner, Komet, Venus und schließlich das Motor-Tandem Corona. Hiezu kamen dann noch die Österreicher Puch, Laurin-Clement und Rösler-Jauernig. Von den kleinen Wagen gab es damals: Cyclonette, Phänomobil, Maurer-Union, Piccolo, Wenkelmobil, Polymobil, Rex-Simplex, sowie Opel Daracq und die Hamburger Minervette und endlich das französische Peugeot-Baby.

Schon zu Beginn des nächsten Jahres tauchte das Gespenst der Automobil-Steuer auf. Auch das Gesetz über den Verkehr mit Krafffahrzeugen trat am 28. Mai 1906 in Kraft, das trotz mancher Härte für den Krafffahrer endlich eine Grundlage bildete für die Einfügung des Krafffahrzeuges in den allgemeinen Verkehr. Kaum hatte man sich an diese beiden Gesetze einigermaßen gewöhnt, da meldete sich schon das nächste, das Haftpflicht-Gesetz, an.

Gegen die Automobilsteuer und das Haftpflicht-Gesetz wehrten sich alle einschlägigen Verbände, denn sowohl in den einzelnen Kommissionen, wie im Reichstag zeigten sich ganz gefährliche Gegner des Krafffahrerwesens.

In diesem Jahre wurde der deutsche Motorradsport durch die Aufnahme von Motorrad-Bahnrennen wesentlich erweitert. In München Milbertshofen, wurde eine Zementbahn mit 750 m Länge errichtet, auf der Rad- und Steher-Rennen hinter Schrittmachern, sowie reine Motorradrennen durchgeführt wurden. Damals die schnellste Bahn des Kontinents, fiel diese den mißlichen Verkehrsverhältnissen und dem dadurch bedingten schlechten Besuch zum Opfer.

Im Jahre 1906 führte der Münchener Club zum ersten Male die Veranstaltung „München–Ingolstadt–München“ durch, und zwar als Straßenrennen. Die Sieger in den einzelnen Klassen (Solomaschinen, Kraffräder mit Beiwagen und Kraftwagen) galten damals als Club-Meister. Diese wichtigste interne Veranstaltung wurde mit wachsendem Erfolg in den nächsten Jahren wiederholt. Anlässlich der großen DMV-Ver-

anstaltung, einer aus Anlaß der Protektoratsübernahme durch Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern durchgeführten dreitägigen Huldigungsfahrt durch Süddeutschland mit Start und Ziel in München wurde der Münchener Club mit der Organisation für die in München anfallenden Arbeiten betraut.

Die folgenden Jahre rückte die deutsche Motorindustrie an die Spitze aller Länder, was für die Erschließung des Weltmarktes und für die Automobilisierung von Deutschland von ausschlaggebender Bedeutung war. Die damals einsetzende allgemeine wirtschaftliche Krise, sowie eine gewisse Überproduktion in der Automobil-Industrie machte sich bei dieser und in der Folgezeit auch im deutschen Vereinsleben störend bemerkbar. Eine fühlbare Stockung im Mitgliederzuwachs trat ein, auch in der Münchener Ortsgruppe. Eine weitere Tatsache war in diesen Jahren bemerkenswert, nämlich die Abwanderung vom Motorrad zum kleinen und mittleren Wagen.

Manche Fahrradfabrik, die ihr Fabrikationsprogramm auf Grund der guten Absatzmöglichkeiten in den vergangenen Jahren auf Motorräder umgestellt hatte, mußte die Herstellung von Motorrädern wieder aufgeben. Als die Milbertshofener Rennbahn ihren Betrieb wegen Unrentabilität einstellen mußte, wurde dem Club ein wesentliches Betätigungsfeld entzogen. In dieser Zeit war es für die Freunde des Motorrades besonders erschwerend, daß sich nach behördlichen Verordnungen jeder Motorradfahrer einer wochenlangen Ausbildung in einer Fahrschule, sowie einer ärztlichen Untersuchung und einer Fahrprüfung unterziehen mußte, wodurch sehr erhebliche Auslagen erwachsen und viele Laufereien zu Erfüllung der behördlichen Formalitäten zu machen waren.

In dieser für den Motorradsport so schwierigen Zeit, kam man auf den Gedanken, an Stelle der bisherigen Geschwindigkeitsrennen Geschicklichkeitsprüfungen und Fuchsjagden zur Durchführung zu bringen.* L. Bruckmayer führte diese Sportarten zum ersten Male in der Arena der Münchener Ausstellung durch und es wurde ein voller Erfolg, so daß derlei Veranstaltungen auch in der Folgezeit im Sportprogramm der Ortsgruppen eine wesentliche Rolle spielen. *) (Anmerkung der Red. es ist also alles schon einmal dagewesen!)

Um der großen Zahl der Wagenfahrer, welche diejenige der Motorradfahrer bei weitem überflügelt hatte und der wichtigen Rolle des Automobils überhaupt gerecht zu werden,

änderte die „Deutsche Motorfahrer-Vereinigung“ ihren Namen in „Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC). **Auch der Münchener Club trug den veränderten Verhältnissen Rechnung und taufte den „Motorfahrer-Verein München“ in den „Automobil-Club München e. V. Ortsgruppe des ADAC“ um.**

Da der ACM aus seiner eigenen, umfangreichen Sportbetätigung über einen zahlreichen Stamm von Funktionären und Sportsleuten verfügte, griffen sowohl der ADAC, wie auch der Gau Südbayern bei der Durchführung von sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen immer wieder auf den ACM und dessen erfahrene Funktionäre als Teilnehmer, Starter, Sport- und Abnahmekommissäre zurück. Unter den sportlichen Veranstaltungen der damaligen Jahre finden wir das Rennen am Echelsbacherberg, am alten Hirschberg und dem Monatshauer Berg, ferner Flachrennen bei Lohhof, Moosburg-Landshut, sowie mehrere Ohnehaltfahrten in den Bayerischen Wald.

Im Jahre 1913 führte der ACM im Auftrage des Gesamtclubs das Programm zum zehnjährigen Jubiläum des ADAC durch. Dasselbe bestand außer den gesellschaftlichen Ereignissen vornehmlich in einer Geschicklichkeitsprüfung, die im Anschluß an die dreitägige ADAC-Wagenfahrt 1913 mit dem Ziel in München, durchgeführt wurde, sodann in einer Freiballon-Verfolgung und endlich in der ersten Automobil-Ausstellung in der großen Halle I des Münchener Ausstellungsparkes.

Mitten in diese stolze Entwicklung brach im Jahr 1914 die Katastrophe des ersten Weltkrieges herein. Zahlreiche Clubmitglieder wurden zu den Fahnen einberufen, auch der ADAC rief seine in Kaisermanövern und militärischen Übungen ausgebildeten Krautfahrer zur Aufstellung einer freiwilligen Krautfahrer-Kompanie zusammen, die im Oktober 1914 nach zweimonatiger Ausbildung unter Führung von Ludwig Bruckmayer ins Feld abrückte.

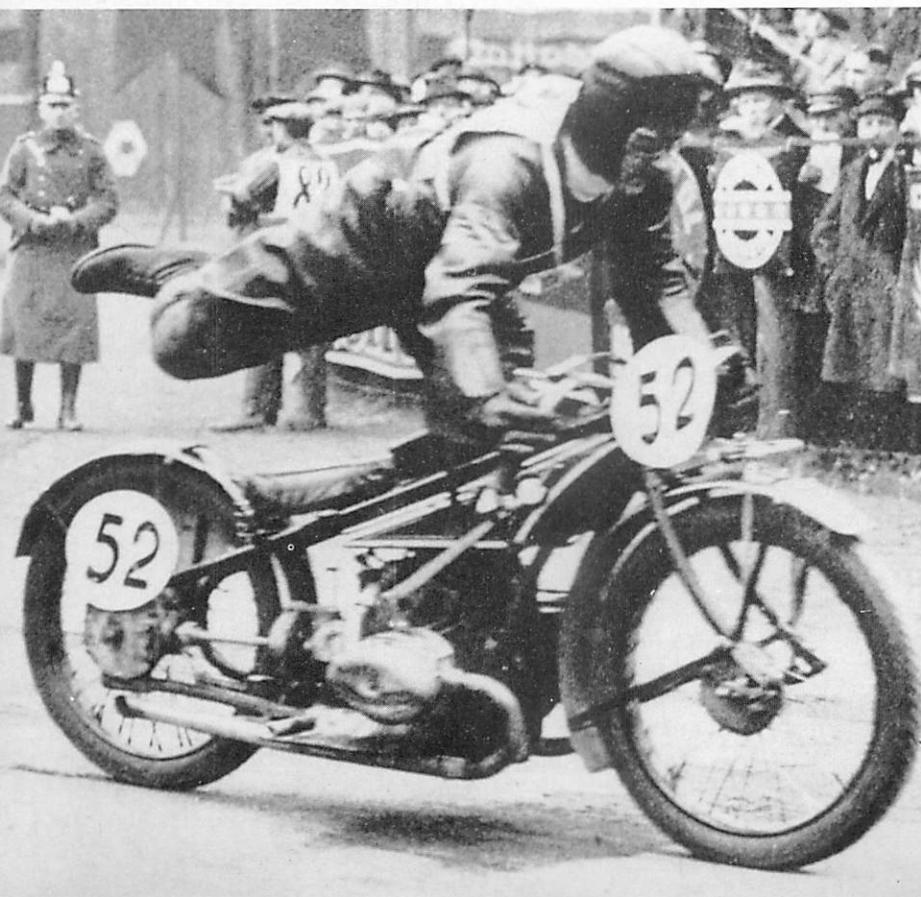
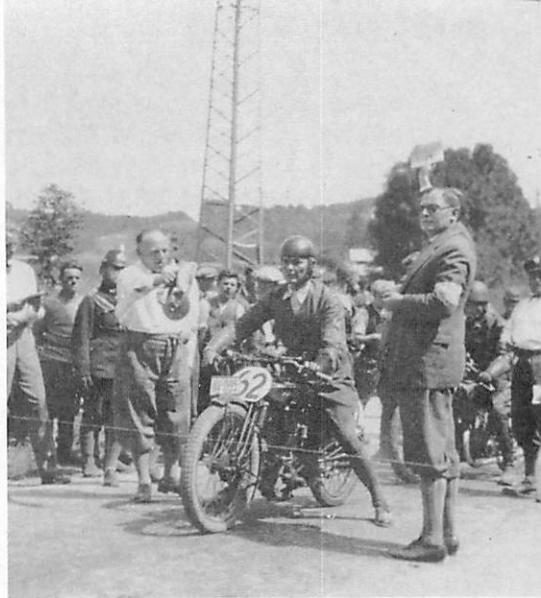
Nach Ablauf des ersten Weltkrieges und den darauf folgenden schweren revolutionären Zeiten, die München ja besonders durchzukosten hatte, ging man daran, die Mitglieder wieder zusammenzurufen;

Die erste Hauptversammlung des ACM nach dem ersten Weltkrieg stellte den erfahrenen Sportsmann und aktiven Sportler Franz Bieber auf den Posten des Clubsportleiters

mit dem Auftrage, einen selbständigen, reinrassigen Clubsport aufzuziehen. Der Aufbau im Sport erforderte vor allem eine Vergleichsmöglichkeit und deshalb ging man an die Festsetzung zweier alljährlich wiederkehrender Veranstaltungen, nämlich der „**Fahrt durch Bayerns Berge**“, einer schwierigen Geländefahrt und der Austragung der „Clubmeisterschaft“, zuerst in Form eines Flachrennens zwischen Moosburg und Landshut und später Bayerischzell – Landl. In den Jahren 1925/1926 übernahm sodann Felix Schellenberger das Amt des Clubsportleiters, der den Arbeitsplan mit Energie weiter durchführte.



Empfang der Deutschlandfahrer am Münchner Hauptbahnhof 1924



Die stürmischen Zwanziger (Jahre)

Links oben: Stelzer am Start zum Avusrennen 1926

Oben: Bussinger A J S am Zirler Berg 1927

Links: Toni Bauhofer, Sieger im Eilenriederennen 1927

Unten: Karl Gall gewinnt die Österreich-Trophy 1928
auf BMW 500 in Rekordzeit



Von welchem Erfolg die sportliche Tätigkeit des ACM begleitet war, beweist die Tatsache, daß sich in den wenigen Jahren nach Krieg und Inflation bereits schon wieder ein starker Stamm von erfolgreichen Fahrern herausgebildet hatte. So konnten beispielsweise nachstehende Clubmitglieder die „Deutsche Meisterschaft“ im Krafradsport erringen:

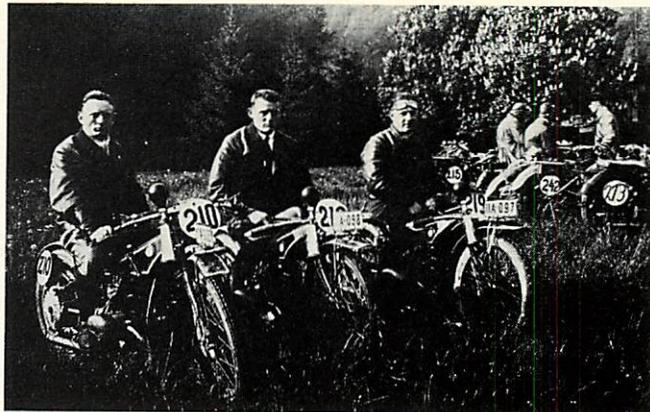
1924 – Toni Bauhofer	auf Megola –	750 ccm
1924 – Franz Bieber	auf BMW	500 ccm
1925 – Rudolf Reich	auf BMW	500 ccm
1926 – Ernst Henne	auf BMW	500 ccm
1927 – Ernst Henne	auf BMW	750 ccm

Neben diesen Spitzenleistungen erkämpften sich, um nur das Jahr 1927 herauszugreifen, die Sportfahrer des Clubs bei allen nur möglichen Veranstaltungen nicht weniger als 69 erste und 29 zweite Preise, in die sich die nachstehend genannten Clubkameraden teilten:

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

Das Jubeljahr 1928 brachte eine Reihe schöner sportlicher Veranstaltungen, wie die herkömmliche Clubmeisterschaft Bayrischzell-Landl, eine Winterfahrt nach Mittenwald und eine Fuchsjagd. Die aktiven Fahrer des Clubs waren in diesem Jahre erfolgreich, wie noch nie, 58 erste und 28 zweite und 19 dritte Preise konnten sie mit nach Hause bringen, ein Erfolg, wie ihn kein anderer örtlicher Club aufweisen konnte. Allein das Mitglied **Hans Stuck** konnte 17 erste Preise meist bei schwersten Konkurrenzen für sich buchen, der deutsche Motorradmeister 1928, **Toni Bauhofer**, mit 5, **Karl Gall** mit 5, **Josef Stelzer** mit 4, der Targa Florio-Sieger **Ernst Henne** mit 4, **Eugen Bussinger** und **Alois Drax** ebenfalls mit mehreren Siegen zu der Erfolgsserie der Clubmitglieder beitragen.

Von der Gründungsversammlung des „Motorfahrer-Vereins München“ am 27. August 1903 mit seinen 48 Mitgliedern bis zum **Jubiläumsjahre 1928** des „Automobil-Clubs München“ mit seinen 280 Clubkameraden war es ein arbeitsreicher und oft dornenvoller Weg, 22 Jahre lang hat



Franz Bieber, Rudolf Schleicher und Rudi Reich errangen am 18. Mai 1924 beim Solitude-Rennen 3 Klassensiege auf BMW-Motorrädern und legten damit den Grundstein zur BMW-Motorsport-Geschichte

Dr. **Josef Bruckmayer** den Club geführt und zu einer stolzen Blüte gebracht, den nach dem ersten Weltkrieg völlig zusammengebrochenen Club wieder von neuem aufgebaut, die zerstreuten alten Mitglieder wieder gesammelt und neue Anhänger gewonnen. Der Umstand, daß Dr. Bruckmayer von 1905 – 1925 auch zugleich Präsident der DMV bzw. des ADAC war, verlieh dem ACM als Ortsgruppe des ADAC besonderes Ansehen und einen gewissen Einfluß auch auf die Geschicke des Gesamtclubs.

Nach seinem Rücktritt leitete dann das Gründungsmitglied Direktor **Karl Linder** fast zwei Jahre lang in geschickter Weise den Club, bis dann Ende 1926 Direktor **Jakob Odendahl** die Führung übernahm, um in zielbewußter und aufopfernder Arbeit das Gebäude des ACM zu einem weit über seine Heimatstadt hinaus angesehenen Eckpfeiler des deutschen Motorsports zu gestalten.

Größte ACM-Veranstaltung aller Zeiten:

Daglfing

Im Jahre 1921 – ungeachtet der beginnenden Inflation besann sich der gesunde Instinkt der Massen auf die sportliche Betätigung, die während des Weltkrieges völlig brach gelegen hatte.

Den Anfang machten die Radfahrer, die bekanntlich an allem schuld sind; Am 14. August 1921 wollte der Radrenn-Verein München von 1902 das Endziel seines 6. Radrennens

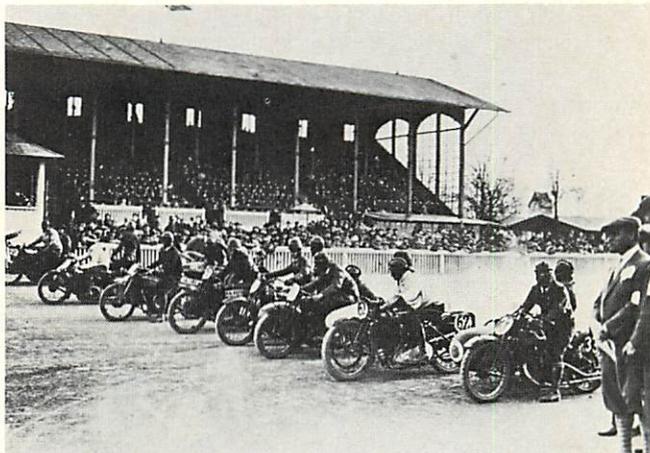
„Rund um München“ auf eine Bahn verlegen, um ein paar Zuschauer abkassieren zu können.

Der Münchener Trabrenn- und Zuchtverein stellte seine ideale 1000 m-Bahn in Dagfing zur Verfügung.

Zur Unterhaltung der Zuschauer hängte man an die Radrennen ein Motorradrennen an und kein Mensch hatte vorausgeahnt, welche erstklassige Zugnummer sich hier entwickelte. Zugelassen waren nur Fahrräder mit Hilfsmotoren, wobei bis zu 100 Meter das Mitretten erlaubt war. Es starteten neun Maschinen, außer den heute noch bekannten „Flottweg“ und „DKW“ Marken, die man heute nicht einmal mehr dem Namen nach kennt, wie „Spieß“- „Snob-Gnom“ und „Kurier“. Sieger wurde der später als erfolgreichster Kleinmotoren-Rennfahrer sehr bekannt gewordene Ludwig Fischer auf Flottweg in 11:24,4 Minuten, also mit einem für die damaligen Verhältnisse respektablen Durchschnitt von 52,6 km/Std. Zweiter wurde Max Seyffer auf DKW.

Da diese Motorradrennen bei den rund 2000 Zuschauern außerordentlichen Anklang gefunden hatten, wiederholte man im nächsten Jahre ebenfalls in Verbindung mit dem Straßenrennen „Rund um München“ diesen ersten Versuch, der jedoch beinahe ins Wasser gefallen wäre, weil nämlich der mit der Organisation Beauftragte seinerzeit als Schrittmacher des Münchner Lokalmatadors Thaddy Robl sehr bekannte Hans Lenz den übernommenen Auftrag anscheinend vergessen hatte. Obwohl keinerlei Reklame gemacht worden war, hatten sich über 3000 Zuschauer eingefunden, die nun natürlich über den Ausfall der Motorradrennen ihrer Entrüstung stürmisch Ausdruck gaben. In letzter Minute entschloß man sich dann, einfach aus den Zuschauern 12 mit ihren Motorrädern anwesende Fahrer, die sich auf Anruf meldeten, herauszunehmen, in zwei Klassen (1,5 und 4 PS) einzuteilen und auf die Bahn zu schicken. Trotz dieser Improvisation lieferten sich die Fahrer erbitterte Kämpfe und, was die Hauptsache war, die Zuschauer waren befriedigt, ja begeistert. Das Rennen für die „Kleinen“ über 5 Kilometer wurde eine Beute der damals neu aufgetauchten Zweitakter Cockerell mit Karl Adam im Sattel mit einem Durchschnitt von 45 km/st, die große Klasse gewann M. Seelos auf BMW mit 68,4 km/st.

Diese beiden improvisierten Rennen, gaben nun der ACM-Clubleitung, Veranlassung, sich für die Sache zu interessieren, da man sich mit Recht sagte, daß bei großzügiger Re-



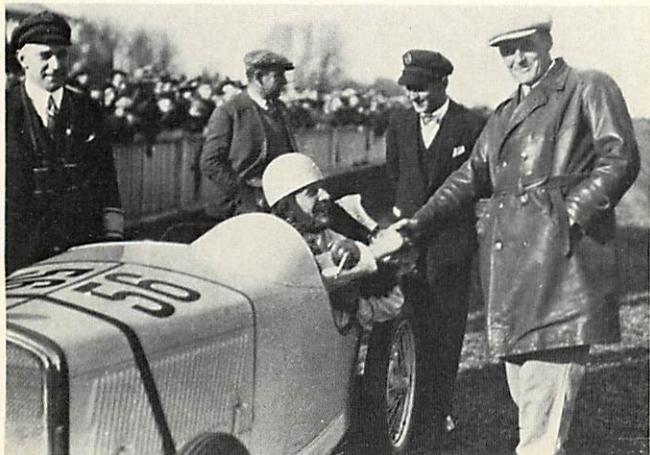
Start der Gespanne in Dagfing

klame und guter Organisation, sowie einer besseren Fahrerbesetzung ein durchschlagender Erfolg zu erzielen sein müßte. Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Radrennverein und dem Rennbahnbesitzer einigte man sich auf den ersten Termin, den 23. September 1923. Vorgesehen waren neben einigen einleitenden Radrennen 5 Motorradläufe, darunter zum ersten Male die „Bahnmeisterschaft von München“. Alle Vorbereitungen waren getroffen, ein Sonderzug war bestellt, 5000 Eintrittskarten (Eintritt auf allen Plätzen 10 Millionen Mark, damals gleich 40 Goldpfennigen) lagen an den Kassen bereit. In der Zugkraft der Veranstaltung hatte man sich aber böß getäuscht, nicht die erwarteten 5000, sondern 25 000 Zuschauer waren gekommen, die gesamte, so sorgfältig vorbereitete Organisation wurde über den Haufen geworfen, die wenigen Kasseneingänge konnten die Massen nicht mehr fassen, an ein geregeltes Inkasso war nicht mehr zu denken, die Leute warfen ihre Millionenscheine haufenweise in die Schalter und drängten sich hinein, zuletzt wie ein Sturzbach dicht gedrängt in die Bahn. Die frisch gestrichenen Dächer der Tribünen, Totalisatorhäuschen, Ställe, die Stühle und Tische der Restaurants, alles wurde von der nun haltlosen Masse dicht besetzt und naturgemäß zum Teil schwer beschädigt. Erst als 100 Mann Landespolizei eintrafen und die Bahn säuberten und einigermaßen Ruhe und Ordnung schufen, konnte mit den Rennen begonnen werden.

Das Fazit dieses ersten großen ACM-Rennens in Dagfing war eine durch die undisziplinierten Zuschauer verursachte

Verwüstung großer Teile der Bahnanlagen, für deren Wiederherstellung der Veranstalter laut Vertrag haftbar war, wofür fast die gesamten Einnahmen (rund 120 Milliarden Mark gleich etwa 4500 Goldmark – kaum die Hälfte der Zuschauer hatte Eintritt bezahlt) aufgezehrt wurden.

Mit diesem Rekordtage begann die Reihe der erfolgreichen Daglfinger Rennstage, die bis zum Jahre 1925 gemeinsam vom Radrennclub 1902 und dem Automobil Club München, ab 1926 von letzterem allein durchgeführt wurden.



Schleicher gratuliert Bobby Kohlrausch – Daglfing 1926

Diese ersten Motorradkämpfe auf der Daglfinger Bahn waren der erste Schritt des Siegeszuges, den das Motorrad von hier aus über die zahlreichen Trabrennbahnen Südbayerns und in der Folge über fast alle Pferderennbahnen des Kontinents angetreten hat.

Einen überragenden finanziellen Erfolg bringt das Herbstrennen von 1929 mit über 25 000 wirklich „Zahlenden“ Zuschauern, der Held des Tages ist der Wiener Walla in der Soloklasse. Clubkamerad Möritz siegt in der Beiwagenklasse.

Das Jahr 1930 brachte gleich drei Bahnrennen in Daglfing. Die sportlichen Erfolge waren durchwegs hervorragend, so konnte das Clubmitglied Rudi Klein den Wiener Walla bezwingen und mit 102,564 km/Std. einen neuen Bahnrekord aufstellen, der bisher ungeschlagene Bahnmeister Möritz wurde von Lohner abgelöst. Trotzdem der Besuch

bei allen drei Rennen verhältnismäßig gut war, konnte der finanzielle Erfolg nicht befriedigen, so daß es sich der Club reichlich überlegen mußte, bei den steigenden und kaum mehr zu befriedigenden Forderungen der Fahrer und den immer mehr anwachsenden allgemeinen Unkosten ein solches Risiko nochmals zu übernehmen.

(Anmerkung der Red.: Es ist also wirklich alles schon dagewesen)

Trotz aller Bedenken überwog der Wagemut der aktiven Sportler, so daß das erste Daglfinger Rennen 1931 bereits am Palmsonntag ausgetragen wurde. Als um 1 Uhr nachts das Luftschiff „Graf Zeppelin“ über München kreuzte, herrschte noch sternklarer Himmel, aber in der Frühe präsentierte sich die Daglfinger Bahn mit einer herrlichen Schneedecke. Es war wohl einmalig in der langen Geschichte der Daglfinger Rennen, daß die Bahn durch rasch eingesetzte Hilfskräfte erst vom Schnee geräumt werden mußte, um überhaupt fahren zu können. Der Besuch war natürlich dementsprechend. Schon eine Woche darauf wollte man die am Palmsonntag erlittene Schlappe durch ein zweitägiges Motorrad-Meeting am Ostersonntag und -montag wieder aufholen, aber auch dieses Mal machte der Wettergott einen dicken Strich durch die Rechnung, nicht nur das Training am Samstag, sondern auch das Hauptrennen am Sonntag mußte ausfallen – konnten natürlich den Verlust nicht mehr aufholen, so daß die Clubkasse durch diese beiden Rennen einen schmerzlichen Stoß erlitt. Auf das für den



Daglfing 1926 – v.l.n.r. Albert Sporer, Eugen Bussinger, Ernst Udet, Josef Stelzer, Toni Bauhofer, Ernst Henne.

19. Juli angesetzte dritte Rennen dieses Jahres, das „Jubiläumsrennen“ hatte man alle Hoffnungen gesetzt. Finanziell wurde diese Erwartung auch erfüllt durch ein fast ausverkauftes Haus, aber kaum waren die ersten vier Läufe der zwölf vorgesehenen beendet, setzte ein derartiger Wolkenbruch ein, daß das ganze Rennen abgebrochen werden mußte.

Den Sportreigen 1932 eröffnete das 20. Daglfinger-Rennen des ACM, das trotz zweifelhaften Wetters immerhin noch 11 000 Zuschauer auf die Bahn brachte und durchwegs guten Sport zeigte. Der Held des Tages war der Schwede Skepstedt, der nicht nur das Hauptrennen, den „Preis der Stadt München“, sondern auch das Jubiläumsrennen „20. Daglfing“ gewann. Der Bahnrekord von R. Klein (102.389 km/st.) wurde jedoch nicht erreicht, obwohl Skepstedt, mit 101.123 km/st. nahe herankam. Das Prestige der Münchener Fahrer retteten durch Klassensiege Gg. Gschwilm und Hans Winkler in der Solo- und Babl-Miesbach in der Beiwagenklasse. Im Jahre des Heils 1933 stiftete Reichskanzler Adolf Hitler dem ACM als erstem deutschen Sportclub einen bedeutenden Ehrenpreis, den „**Goldenen Helm von Deutschland**“ – der erstmals in Daglfing ausgefahren werden sollte, zugleich mit einem Lauf der neugeschaffenen Deutschen Sandbahnmeisterschaft.

– Die ursprünglich für den 21. Mai vorgesehenen Daglfinger Rennen mußten wegen des am gleichen Tage stattfindenden nationalen Flugtages auf den 25. 6. verschoben werden. Wohl infolge der sehr fraglichen Witterung entsprach der Besuch nicht ganz den Erwartungen, immerhin waren rund 15 000 Zuschauer erschienen, so daß wenigstens die Kosten für die besonders festlich aufgemachten Rennen gedeckt werden konnten. Sportlich stand der Tag, wenigstens in seinem ersten Teil, auf voller Höhe. Das Hauptereignis, der Entscheidungslauf um den „**Goldenen Helm**“, konnte leider nicht mehr trocken ausgefahren werden. Einsetzender starker Regen erzwang zuerst eine längere Pause und als man den Entscheidungslauf dann doch startete, glich das Gelände einem aufgefahrenen Acker, auf dem es nur noch den Beiwagenmaschinen möglich war, ein einigermaßen gutes Tempo zu halten, so daß Clubkamerad Möriz mit seinem Beiwagenspann die stolze Trophäe erringen konnte. Die schnellste Zeit des Tages fuhr Buttler-Botrop mit 100.27 km/st.

Das sportliche Hauptereignis des Jahres 1934 war wiederum der Motor-Renntag in Daglfing, in dessen Mittelpunkt der Kampf um den „II. Goldenen Helm von Deutschland“ stand,

der dieses Mal von der Stadt München gestiftet wurde. Die wertvolle Trophäe „Der Goldene Helm“ wanderte diesmal durch den überlegenen Sieg von Bertram-Berlin nach dem Norden. –

Das 22. Rennen 1935 war ausnahmsweise vom Wettergott besonders begünstigt, so daß fast 18 000 Zuschauer das weite Oval der Anlage säumten. Im Mittelpunkt des Tages stand wiederum die Austragung des III. Goldenen Helmes von Deutschland, den dieses Mal nach erbitterten Kämpfen Buttler-Duisburg aus München entführen konnte. Diese großen Motorradrennen in Daglfing wurden dann in den folgenden Jahren meist mit großem Publikums- und sportlichen Erfolgen wiederholt und zwar seit 1936 stets am Fronleichnamstage. Bei allen diesen Rennen stand immer der Kampf um den Goldenen Helm im Mittelpunkt des Interesses. Die weiteren Gewinner dieser wertvollen Trophäe waren im Jahre 1936 Gunzenhauser-Neidlingen, der diesen Erfolg im Jahre 1937 wiederholen konnte, bis endlich beim letzten Rennen in Daglfing im Jahre 1938 Buchberger-München durch einen Überraschungssieg auf einer 250 ccm Maschine den wertvollen Preis gewann.

Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die in Daglfing erreichten Bestzeiten, die so recht deutlich die stetige konstruktive Fortentwicklung des Maschinenmaterials zeigen und unter den nach Länge und Beschaffenheit des Geläufes stets gleichen Verhältnissen eine gute Vergleichsmöglichkeit zugelassen.

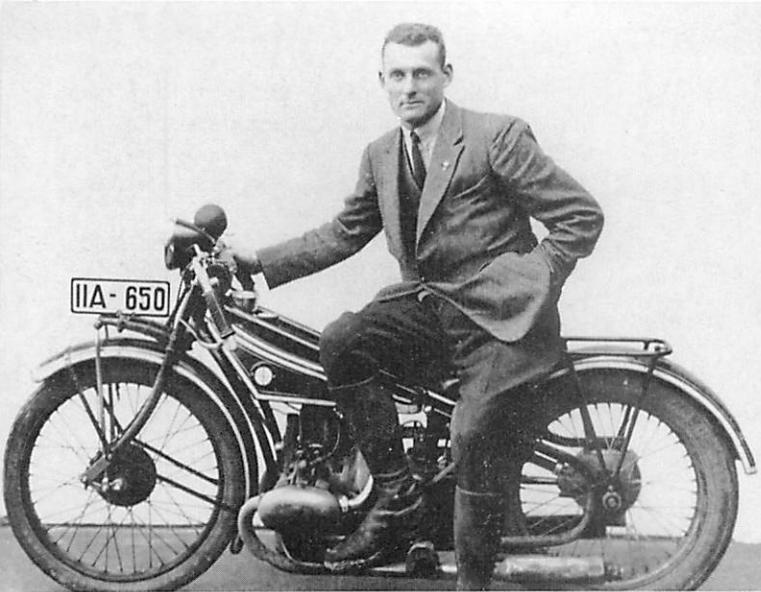
Daglfinger Rekorde

1921 : Ludwig Fischer-München	52,6 km/st.
1922 : Seelos-München	68,4 km/st.
1924 : Georg Högl, München	83,7 km/st.
1925 : Toni Bauhofer, München	86,6 km/st.
1926 : Josef Giggenbach-Mühldorf	91,3 km/st.
1928 : Karl Freiling, Obing	92,5 km/st.
1929 : Josef Walla, Wien	98,2 km/st.
1930 : Rudi Klein, München	101,7 km/st.
1931 : Rudi Klein, München	102,4 km/st.
1937 : Barthelsson, Stockholm	105,3 km/st.
1938 : Schneeweiss, Wien	108,4 km/st.

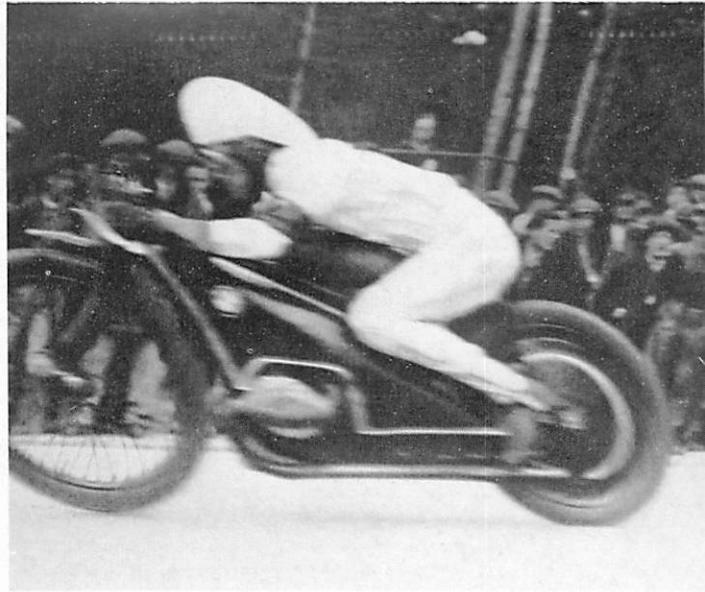
Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Rennbahn in Daglfing für die Austragung von Motorradrennen leider nicht mehr freigegeben, so daß auf diese große und schöne sportliche Veranstaltung, die der ACM 25 mal durchgeführt und die ihm viele Freunde und Anhänger beschert hat, schweren Herzens verzichtet werden mußte.

Meilensteine in der ACM-Chronik:

27.08.03	Gründung des „Motorradfahrer-Vereins München“ Vereinslokal „Bauerngirgl“		
23.09.03	Erste ordentliche Mitglieder-Versammlung	1923	Erstes Daglfinger Motorradrennen
16.12.04	Der MRVM wird Ortsgruppe des Deutschen Touring-Clubs	1924	Toni Bauhofer und Franz Bieber Deutsche Motorradmeister
01.05.05	Der MRVM wird Ortsgruppe der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung (späterer ADAC)		Erstes Motorrad-Fußballspiel Deutschlands in der Ausstellung.
01.06.05	Der 1. Vorsitzende Dr. Bruckmayer wird in Eisenach zum ersten DMV-Präsidenten gewählt. Sitz des späteren ADAC kommt von Stuttgart nach München.		E. Bussinger, Georg Högl, Toni Bauhofer, Josef Stelzer, Hans Grauvogl, Anton Anders, A. Geissler und Rudolf Reich siegen bei der Deutschlandfahrt 1924 und erhalten als erste Motorsportler den Ehrenbrief der Stadt München für Leibesübungen.
10.07.05	MRVM Mitveranstalter der Deutschen Automobilwoche. Internationale Rennen am Kesselberg und im Forstenrieder Park.	1925	Rudi Reich Deutscher Motorradmeister Schellenberger wird ACM-Sportleiter
01.10.05	Architekt Bruckmayer wird 1. Vorsitzender des Gaus Südbayern im DMV		Dr. Bruckmayer tritt nach 22-jährigem Vorsitz die Vereinsführung an Dir. Karl Linder ab.
08.05.06	Erstes Clubrennen München-Ingolstadt-München		Eugen Bussinger erster Rekordhalter beim Großen Bergpreis Freiburg-Schauinsland
23.08.08	Erste Geschicklichkeitswettbewerbe anlässlich der Eröffnung des Münchener Ausstellungsparks.		Ernst Henne Deutscher Motorrad-Straßenmeister
29.08.11	Die DMV ändert den Namen in ADAC um. Die MRVM nennt sich nun Automobilclub München (ACM) Ortsgruppe des ADAC.	1926 1927	Dir. Odendahl übernimmt den Clubvorsitz Henne wieder Deutscher Motorrad-Straßenmeister
1912	Der ACM organisiert die Strecke der ersten Flugkonkurrenz „Rund um München“	1928	25. Stiftungsfest mit Sternfahrt, Korso, Hochlandfahrt. Henne gewinnt die Targa Florio, Bauhofer Deutscher Meister
	Wettbewerbe am Echelsbacher, Monnertshauer- und Hirschberg, auf der Lohhofer Flachrennstrecke, Nonstop-Fahrt in den Bayerischen Wald, ACM-Mitglieder als Motorsportler auf dem Chiemsee	1929	Austritt des ACM aus dem ADAC und Übertritt zum Bayerischen Automobilclub im DMV. Fritz Roth wird Sportleiter. Fahrt durch Bayerns Berge und Sonnwendfeier am Alpsee
1913	Zehnjähriges Gründungsfest mit Geschicklichkeitsprüfung, Ballonverfolgung und Automobilausstellung.		Henne fährt erstmals Weltrekorde auf der Ingolstädter Landstraße
1914/18	Die meisten Clubmitglieder als Kraftfahrer im 1. Weltkrieg		Josef Stelzer wird Deutscher Motorrad-Straßenmeister
1919	Wiederaufbau des Clublebens im „Haus der Landwirte“	1930	Erstes Staffelsee-Eisrennen, Winterfahrt nach Murnau, Erstes Wallbergrennen
1920	Sportleiter Franz Bieber organisiert die 1. Fahrt durch Bayerns Berge. Erste Clubmeisterschaft zwischen Moosburg und Landshut.		Bergmeisterschaft von Bayern am Kesselberg Hans Stuck Europa-Bergmeister Toni Bauhofer und Alois Drax Deutsche Motorrad-Straßenmeister
1921	Erster Faschingsball „Autler-Kirta“ des ACM		Rechtsanwalt F. Spengruber wird Clubvorsitzender
1922	Clubmeisterschaft erstmals in Bayerischzell-Landl		



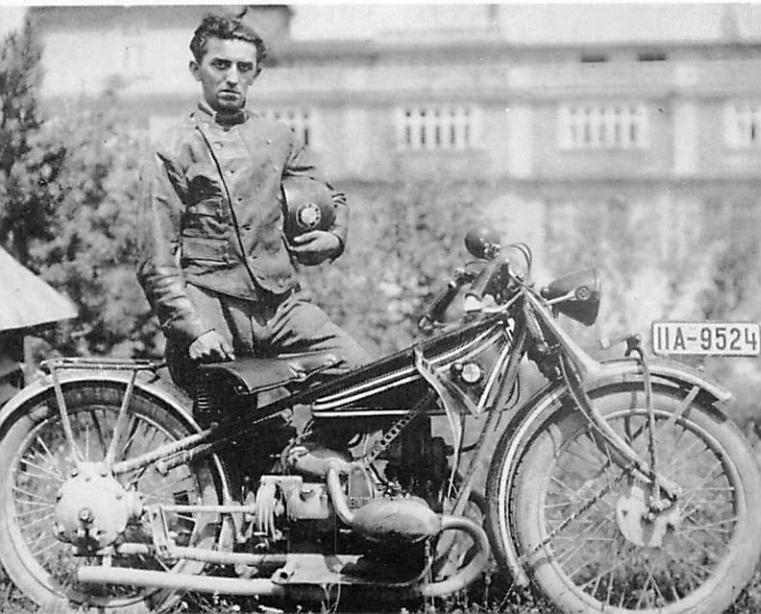
Rennfahrer und Konstrukteur, Rudolf Schleicher, mit der R 37 – 20 PS
(6-Tage-Maschine von 1926)



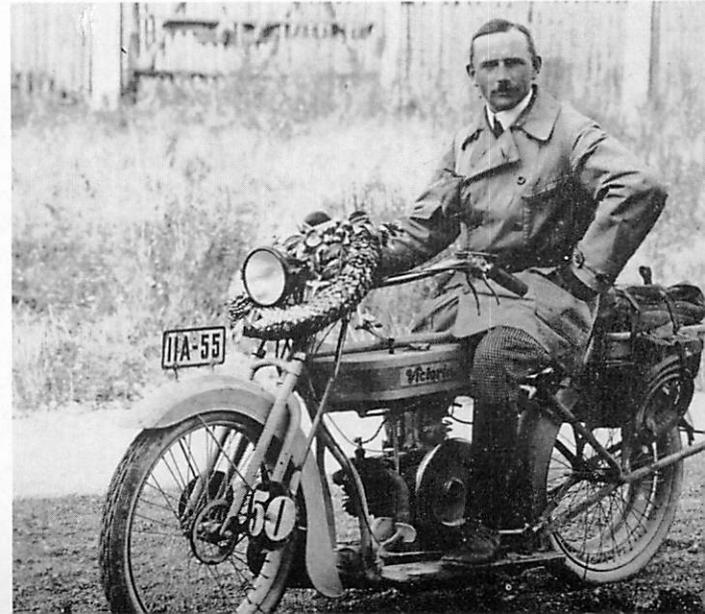
Henne auf Weltrekordfahrt (Wien 1931 238,25 km/h auf BMW 750 ccm)

Epochemachende Konstrukteure – große Fahrer – im ACM

Karl Gall gewann 1928 u.a. Solitude, Österr. Tourist-Trophy, Grossen Preis
von Österreich, Zirler Bergrennen jeweils mit Streckenrekord



Martin Stolle (bei der ADAC-Reichsfahrt 1921) war als Konstrukteur an
der Entwicklung des Motorrads mit bahnbrechenden Neuerungen beteiligt.



- 1931 Zweites Staffelsee-Eisrennen
Gesellschaftsfahrten in die Ostmark, nach Tirol und Italien
J. Möritz erster Europa-Bergmeister auf dem Motorrad
- 1932 Große Tourenfahrten:
Drei-Pässe-Fahrt, Dolomitenfahrt, II. Bozenfahrt
Möritz, Gschwilm und Gmelch werden Europa-Bergmeister
Georg Gschwilm und Toni Babl Deutsche Bergmeister
Bauhofer wiederum Deutscher Straßenmeister
Henne fährt bei Budapest neuen absoluten Weltrekord
118 Erste-, 73 Zweite-, 52 Dritte Preise, 16 Weltrekorde, 41 nationale Rekorde für ACM-Fahrer
- 1933 Der „Goldene Helm von Deutschland“ in Dagfing
Großer Erfolg der ACM-Clubmannschaften bei der 2000-km Deutschland-Rundfahrt
Möritz Deutscher Bergmeister, Winkler Meister auf der Zementbahn
Henne und Stelzer bei der englischen Sechstagesfahrt erfolgreich

**Aus dem ACM-Echo vom Dezember 1933
„Der Deutsche Automobilclub marschiert“**

Wir haben schon darüber berichtet, daß mit dem neugegründeten ADAC, in den alle bisher bestandenen deutschen Kraftfahrverbände aufgegangen sind, anstelle der bisherigen Vielfalt von Clubs und Clübschen eine junge, lebendige, vom Geist des neuen Deutschland getragenen Organisation getreten ist. Durch den Zusammenschluß der Verbände und den neuen Clubgeist wird nicht nur dem unerquicklichen Konkurrenzkampf ein Ende bereitet, sondern auch eine Konzentration aller nationalen, schöpferischen und interessierten Kräfte erreicht, die eine tatsächliche und zielbewußte Förderung der Interessen aller Deutschen Kraftfahrer auf jeglichem Gebiet erwarten läßt.

Die machtvolle Vereinigung aller Deutschen Kraftfahrer, soweit sie nicht dem NS-Kraftfahrkorps und der Motor-SA angehören, ist mit den programmatischen Erklärungen des Chefs des Kraftfahrwesens, Obergruppenführer Hühnlein, anläßlich der Flaggenweihe am Verwaltungsgebäude des ADAC in München am 30. November 1933 ins Leben getreten.

- Am 16. 12. Gründungsfeier des Gaus „Hochland“ anstelle des Gau Südbayern des aufgelösten ADAC
- 1934 ACM nach außen hin aufgelöst, firmiert weiter als DDAC-Ortsgruppe München
Henne, Stelzer und Mauermayer/Kraus siegen bei der Intern. Sechstagesfahrt in Garmisch/Oberstdorf
Lohner, Haslbeck, Fischer Teampreis bei 2000 km durch Deutschland
Goldmedaillen bei der 2000-km-Fahrt durch Deutschland für Hinterleitner, Graf Sandzell, Frhr. v. Egloffstein, Roth, Gall, Stelzer, Kagerer, Drax, Mauermayer, Kraus, Gmelch, Möritz, Schnitzenbaumer, Reichenwallner und Leypold
Paul Schweder im siegreichen Adler-Team bei der 6000 km Fahrt Italien
R. Steinweg siegt im Großen Bergpreis der Schweiz
Internationaler Alpenpokal bei der VI. Alpenfahrt für Graf Sandzell und C. v. Guillaume,
Gletscherpokal für Paul Schweder
Siege im Großen Bergpreis von Deutschland in Freiburg für Babl, Kohlrausch und Steinweg
Poschenrieder fährt Tagesbestzeit beim Ratisbona-Bergrennen, Klassensiege für Babl und Gigenbach
- 1935 Ortsgruppenführer wird Rechtsanwalt Horst Kohl
Karl Steinberger Sportleiter, Hans Bruckmeier Tourenwart
III. Goldhelm von Deutschland
Paul Schweder fährt Weltrekorde auf der Avus mit Adler-Trumpf-Junior und siegt in der kleinen Klasse beim längsten Streckenwettbewerb des Jahres, der Marokko-Sternfahrt
- 1936 Neuer Gauführer wird ACM-Sportleiter Fritz Roth
R. Steinweg, Hans Winkler, Hans Schneider mit Beifahrer Handelshäuser und Toni Babl verunglücken bei Sporeinsätzen tödlich.
- 1937 Erster Preis für den „ACM“ beim Reichstreffen aller DDAC-Ortsgruppen



Glanzlichter der Dreißigerjahre

Links oben: Otto Sensburg auf 400 ccm-BMW bei der Winterprüfung 1. 2. 1935
(Bis zu 2 m Schneehöhe am Schlußtag)

Oben: Die 3 Gußeisernen mit Ski bei der Winterfahrt 1936 Meier/Linhardt/Stelzer
Links: Ernst Henne im Ei: 279,5 km/h. Sein absoluter Geschwindigkeitsrekord von
1937 hält 14 Jahre

Mitte unten: Deutscher Meister 1930 Alois Drax mit Mütze

Rechts unten: Stelzer bei der Sechstagesfahrt 1938



Die umfangreiche Jahres-Siegerliste des ACM verzeichnet im Jahre **1937** für die nachfolgenden Fahrer u.a. **250 erste und zweite Plätze bzw. Gold- oder Silbermedaillen**

Motorräder Solo und Beiwagen:

Hans Anderl	Fritz Linhardt
Erich Bertram	Fritz Mayer
Otto Brindl	Georg Meier
Ludwig Buchberger	Walter Mundhenke
Alois Drax	Fritz Pauli
Alex v. Falkenhausen	Adolf Reichenwallner
Ernst Fey	Rudolf Sauter
Hans Fischer	Rudolf Seltsam
Josef Forstner	Toni Sengl
Karl Gall	Otto Sensburg
Karl Gollwitzer	Fritz Schnitzenbaumer
Rudolf Heldmann	Karl Steinberger
Karl Ibscher	Josef Kammerer
Willy Kaeß	Ernst Krebs
Ludwig Kraus	Xaver Manzenberger
Hans Kempter	Josef Müller
Otto Kotter	

Wagen:

Dr. Josef Bader	Karl Reichherzer
Ralph Freiherr von Crailsheim	Uli Richter
Hans Eck	Rolf Rodenstock
Blasius Fischer	Fritz Roth
Carl von Guillaume	Claus v. Rücker
Heinz Haury	Graf Karl Max Sandizell
Ludwig Keller	Dr. Edmund Spaett
Wilhelm Kleyer	Georg Schönbeck
Ernst Krebs	Paul Schweder
Robert Kohlrausch	Wilhelm Fürst von Urach
Walter Marx	Adolf Vianden
Graf von der Mühle-Eckart	Hans Wencher
Dr. Alex Oeschey	Dr. Fritz Werneck

- Ludwig Bruckmayer
- C. A. Guth
- Franz Bieber
- Hans Bruckmaier
- Carl c. Guillaume
- Schorsch Meier
- Hans Meyer-Seebohm
- Jakob Odendahl
- Rudi Reich
- Karl Steinberger
- Adolf Wickenhäuser
- Dr. Manfred Heirich

1947 Erster ADAC-Präsident nach dem Kriege wird der ACM-Clubkamerad Stadtrad Dipl. Ing. Ludwig Sporer. Wiedergründung des ACM am 13. 2. 47 unter der Vorstandschaft
 1. Vorsitzender Hans Bruckmaier Gmund
 2. Vorsitzender Fritz Nöbel
 Schriftführer Walter Rückert
 Schatzmeister Arno Lindner
 Beisitzer Konrad Wetzel
 Felix Schellenberger
 Josef Kirmaier

1948 Am 3. Februar Anerkennung und Lizenzierung des ACM durch die Besatzungsmacht Traditionelle „Autler-Kirta“ erstmals nach dem Krieg in der Kantine der Großküche München Am 15. 12. übernimmt Dir. Jakob Odendahl wieder den Clubvorsitz Sportleiter wird Otto Sensburg Nachkriegs-Clubmeisterschaft Bayerischzell-Landl Sieger Schorsch Meier, Kraus/Huser und Alex v. Falkenhausen

1949 In den Vorstand kommen als Tourenleiter Georg Glas, Motorradreferent Karl Ibscher, Schatzmeister Hans Schimmel. Große „Autler-Kirta“ im Löwenbräu ADAC-Gesellschaftsball „Im Zeichen des Verkehrs“ Sechstägige Ausfahrt zum Genfer Salon Gelände-Rennen im Gleissental Erstmals nach 1938 wieder „Fahrt durch Bayerns Berge“ über 427 km, mit 175 Nennungen Clubmeisterschaften in Unterwössen/Schlechting

1939 Ausbruch des 2. Weltkriegs Alle geeigneten Krafffahrzeuge werden beschlagnahmt

1945 Auflösung des DDAC mit allen Ortsgruppen Beschlagnahme des Clubvermögens

1946 Am 5. 12. wird nach langwierigen Verhandlungen mit der Besatzungsmacht der ADAC in der amerikanischen Zone wieder-gegründet u.a. durch die ACM-Clubkameraden



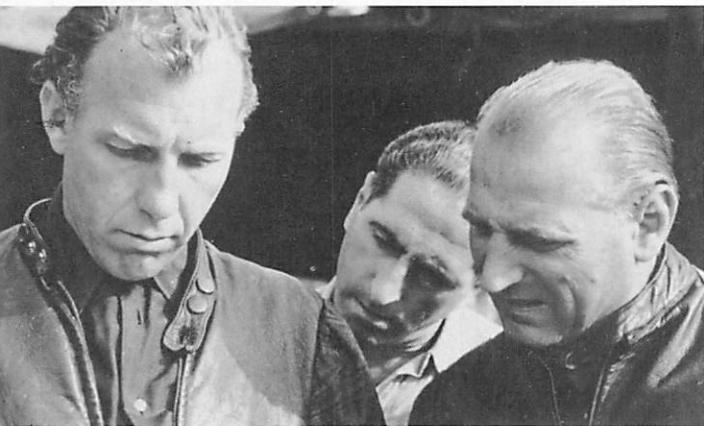
Die Herrscher auf den Rennstrecken:

Schorsch Meier und BMW-Kompressor, Markenzeichen für den Deutschen Motorradsport schlechthin Europameister, Tourist-Trophy-Sieger und 6-facher Deutscher Meister

Wiggerl Kraus, Sechstagesfahrtsieger und 4-facher Deutscher Meister auf BMW

Max Klankermeier Deutscher Meister 1950 auf BMW

Walter Zeller Deutscher Meister 1951, 1954, 1955 und Vizeweltmeister 1956 auf BMW 500



Werner Haas 3-facher Weltmeister und Deutscher Meister 1953/54 (auf NSU-Rennmax)

Bernhard Huser mehrfacher Deutscher Meister im Beiwagen von Wiggerl Kraus



1951	<p>3 Deutsche Meisterschaften durch Schorsch Meier, Kraus/Huser und Toni Kreuzer (Wagen) 2. Vorsitzender wird Karl Keidler Der ACM hat jetzt über 500 Mitglieder Weinlesefahrt nach Meran mit 300 Teilnehmern 235 Nennungen zur „Fahrt durch Bayerns Berge“ 5 Gold- und 4 Silbermedaillen bei der INT. Sechstagesfahrt in Varese Der ACM veranstaltet erstes Riemer Rundstreckenrennen, vor 54 000 Zuschauern (!) siegen Hans Meier und Kraus/Huser Deutsche Straßenmeisterschaft für Walter Zeller, Kraus/Huser und Sepp Müller</p>	<p>Tourenref. Georg Glas Kulturref. Robby Murr Presseref. Leo Wagner Beisitzer Franz Bieber und Wiggerl Kraus Syndici Dr. Manfred Heirich und Erwin Erwin Frhr. v. Bary</p>
1952	<p>Der ACM holt bei der ADAC-Deutschlandfahrt 2 Goldene und 1 silbernen Mannschaftspreis, Streckenlänge 3000 km. Alpenpokal und 9 Goldene bei der Österr. Alpenfahrt. Ausrichtung der ADAC-Dreitagefahrt Bei der Clubmeisterschaft in Unterwössen siegen in den neu eingeführten Klassen:</p> <p style="padding-left: 40px;">Otto Sensburg Hans Roth Franz Ischinger Wiggerl Kraus Heinrich Hirschauer Fritz Lang Hans Schimmel jr. Josef Greger Richard Distler Alex v. Falkenhausen</p>	<p>Große Tourenfahrt ins Engadin Sternfahrt zum Oktoberfest Werner Haas Doppelweltmeister und Deutscher Meister bis 125 ccm und bis 250 ccm Schorsch Meier und Kraus/Huser Deutsche Straßenmeister Sepp Faistenhammer Deutscher Sandbahnmeister 1954 Erste Kriegsblindenfahrt nach Rottenbuch Erstes Seifenkistl-Rennen Am 29. Mai „Fahrt durch Bayerns Berge“ Herbstprüfungsfahrt in Bayerischzell 1. „Rallye Bavaria“ Werner Haas wieder Weltmeister und Deutscher Meister Walter Zeller Deutscher Meister Kurt Zeller Tourenwagenmeister Die Erfolgsbilanz: 6 Weltrekorde 228 Goldmedaillen und 1. Preise 105 Silbermedaillen und 2. Preise 64 Bronzemedaillen und 3. Preise für Fahrer des Automobilclubs München</p>
1953	<p>Im Sportjahr 1952 90 Goldmedaillen und erste Preise für Motorradfahrer 96 Goldmedaillen und erste Preise für Wagenfahrer</p> <p>Die Vorstandschaft im Jubiläumsjahr hat die Zusammensetzung:</p> <p>Präsident Dir. Jakob Odendahl Vizepräsident Karl Keidler Schatzmeister Hans Schimmel Schriftführer Karl Poiger Sportleiter Hans Roth Motorradref. Max Klankermeier Wagenref. Dr. Wolfgang Bieling Verkehrsref. Heinrich Vogel</p>	<p>1955 Karl Keidler wird Präsident Deutsche Meisterschaften durch Walter Zeller, Solo 500 ccm, August Hobl, Solo 350 ccm Hans Meier Gelände 500 ccm und Konrad Wellnhöfer Gelände 175 ccm „Fahrt durch Bayerns Berge“ Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft Intern. Alpenfahrt Gold für Max Stecher (NSU) Silbernes Edelweiß für Otto Sensburg (DKW) und Schorsch Meier (BMW) ADAC-Dreitagefahrt: Gold für Wellnhöfer (Maico) Stecher (NSU) Werner Haas (NSU) Hans Meier (BMW) 1956 Hans Wencher erringt als Beifahrer Klassensiege</p>



Oben: Alex von Falkenhausen bei der Alpenfahrt 1952

Oben links: Sepp Greger gewann am Berg alles, einschl. Europameisterschaft, Bundeslorbeer und ONS-Pokal.

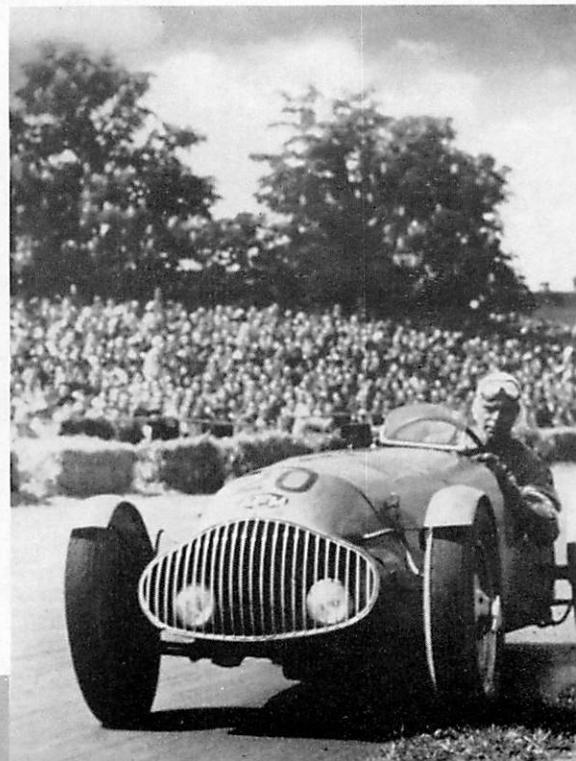
Unten links: Fahrerwechsel Stuck/Greger beim 6-Stunden-Rennen am Hockenheimring

Unten: v. Falkenhausen Sieger am Hockenheimring 1947 auf AFM

Die Altmeister



Bergkönig Hans Stuck





Unsere „brillanten“ Wagenfahrer

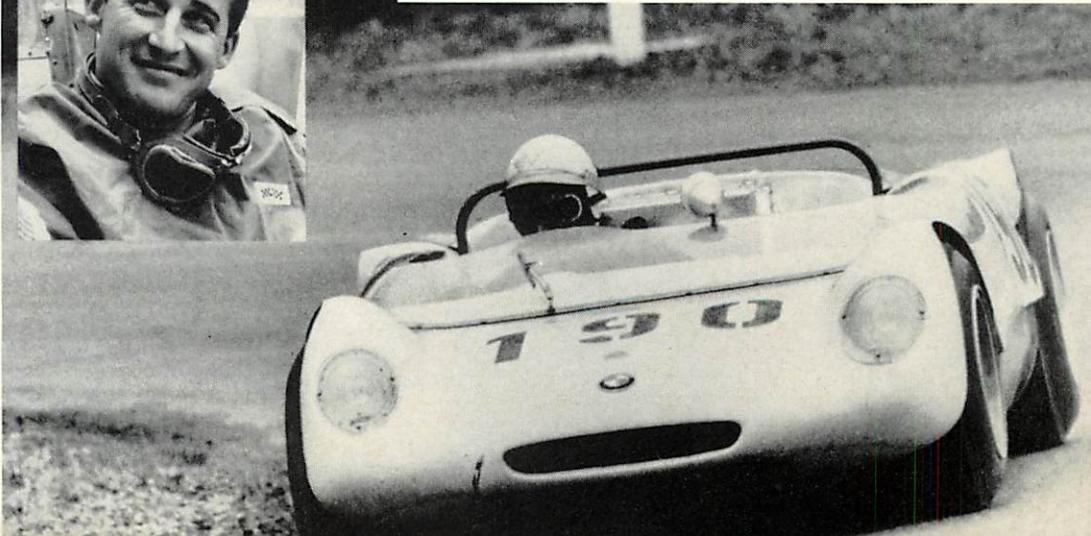
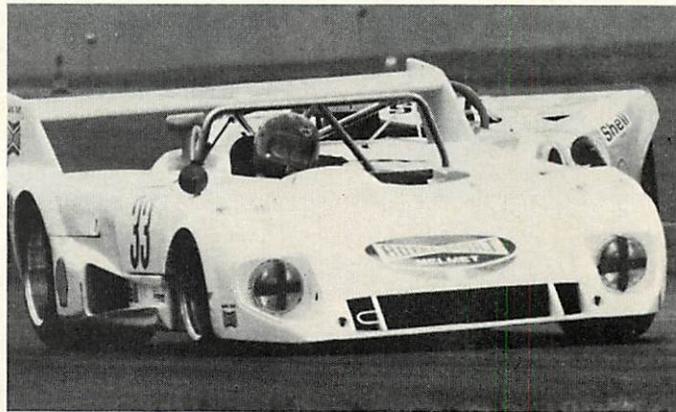
Alle Drei lernten siegen auf Alfa Romeo:

Dieter Schmid, u.a. Klassensiege in Daytona und bei der Targa Florio, Vize-Europameister auf Porsche, jetzt Mitglied der ONS-Sicherheitsstaffel und Sportkommissar

Ernst Furtmayr, zahlreiche Tourenwagensiege und Europameisterschaft am Berg auf BMW.

Toni Fischhaber, mehrmaliger Berg-Europameister in Touren- und GT-Wagen

Rechts mitte
Kurt Hild, bei der Interserie



bei Lüttich-Zagreb-Lüttich, bei der Adriarallye, wird 2. in der Europa-Rallyemeisterschaft
 Siege im Sachsenring-Rennen für August Hobl (DKW) und Walter Zeller (BMW)
 Siege im Int. Eifelrennen durch Kurt Zeller und Sepp Liebl (Alfa Romeo)
 Sepp Liebl Klassensieger im 1000-km-Rennen am Nürburgring
 August Hobl wird Deutscher Straßenmeister in 125 und 350 ccm Klasse
 Walter Zeller Zweiter in der Motorrad-Weltmeisterschaft 500 ccm
 Sepp Greger Fahrleiter der 2. Rallye Bavaria über 650 km, 77 Starter
 Bei der Mille Miglia 2. Platz für Wisnewski/Bösmiller
 Int. Alpenfahrt: Gold für Otto Haas, Manfred Sensburg, Max Stecher und P. Poensgen.

- 1957 Bei der ADAC Winterrallye Klassensiege für Hans Wencher, Dr. Bieling, Sepp Greger und Manfred Sensburg
 Rallye Solitude: Klassensiege für Dr. Lichtenberg
 Heidelberg Mitternachtsfahrt: Klassensieg für Vianden/Wencher
 Paul Schweder fährt Nonstop von Sizilien nach Skandinavien 3760 km auf der BMW Isetta
 Klassensiege bei der Ampergaufahrt durch Dr. Lichtenberg (DKW 1000)
 Greger (Porsche) Karl Reinhardt (Diesel) Adolf Vianden (Mercedes)
 Deutsche Vizeweltmeisterschaften durch Manfred Sensburg, Walter Zeller und Karl Ibscher/Popp
- 1958 Hans Stuck gewinnt Schauinsland-Bergrennen, Sepp Greger am Gaisberg, Hans Wencher Klassensieger bei der Deutschlandrallye, Tulpenrallye, Tour de Belgique, Adriarallye, Niederrhein- und Niedersachsenrallye wird wieder 2. in der Europa-Rallyemeisterschaft
 Deutsche Geländemeisterschaft für Manfred Sensburg und Konrad Wellnhofer
 Ibscher/Popp 3. in der Deutschen Meisterschaft
 Österr. Alpenfahrt: Gold für Klankermeier und Dr. Bieling (BMW 600) Dr. Lichtenberg (Porsche)

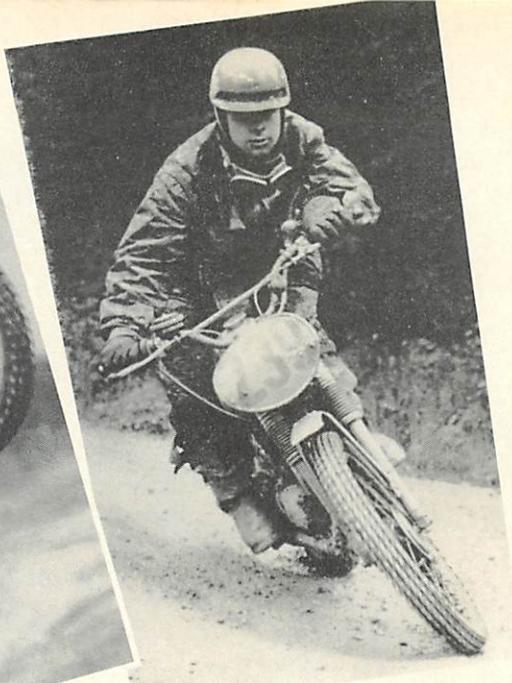


Nationale Sechstagesfahrt 1958 Garmisch-Partenkirchen
 Hans Meier und Sebastian Nachtmann

- Großer Adriapreis Opatija mit Streckenrekord für Sepp Liebl
 Ampergaufahrt: Gold für Willy König, Karl Jungmayer, Karl Reinhardt, P. Viererbl, K. Wellnhofer und J. Wagenführer
- 1959 Erstes Trial „Bayerns Berge“ (Fahrleiter Karl Steinberger)
 Skimeisterschaft am Sudelfeld
 Kriegsblindenfahrt nach Bad Wiessee
 Hans Wencher Gesamtsieg bei der Rallye Akropolis, Klassensiege bei der Rallye Monte Carlo, Rallye Sestriere und Adriarallye, 2. Platz in der Deutschen Rallyemeisterschaft
 Am Schauinsland vier Klassensiege für den ACM
 Sepp Greger wird ONS-Pokalsieger in der GT-Klasse
 Karl Ibscher Gelände-Vizemeister
 Insgesamt 133 Goldene und 1. Preise für Clubkameraden
- 1960 Trial „Bayerns Berge“ als Meisterschaftslauf in Bayerischzell
 1. ACM-Sudelfeld-Bergrennen am 8. Oktober für Touren-Sport- und Rennwagen, über 100 Starter, 5 Klassensiege für ACM-Mitglieder
 Beim ADAC-Wallbergrennen des Gau Südbayern 8 Klassensiege durch Karl Jungmayer, Hans Stuck, Manfred Hömig, Dieter Lissmann, Alex v. Falkenhausen, Manfred Sensburg, Ernst Furtmayer und Sepp Greger

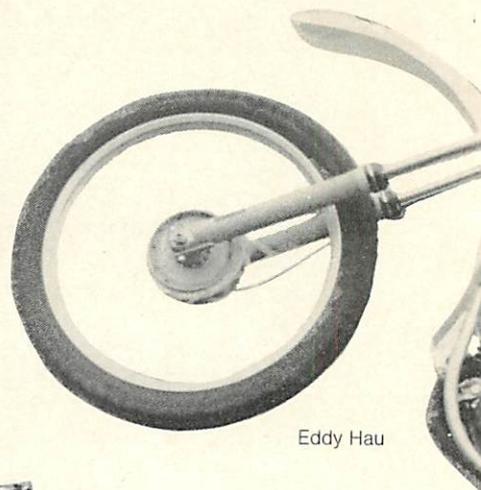


Laszlo Peres

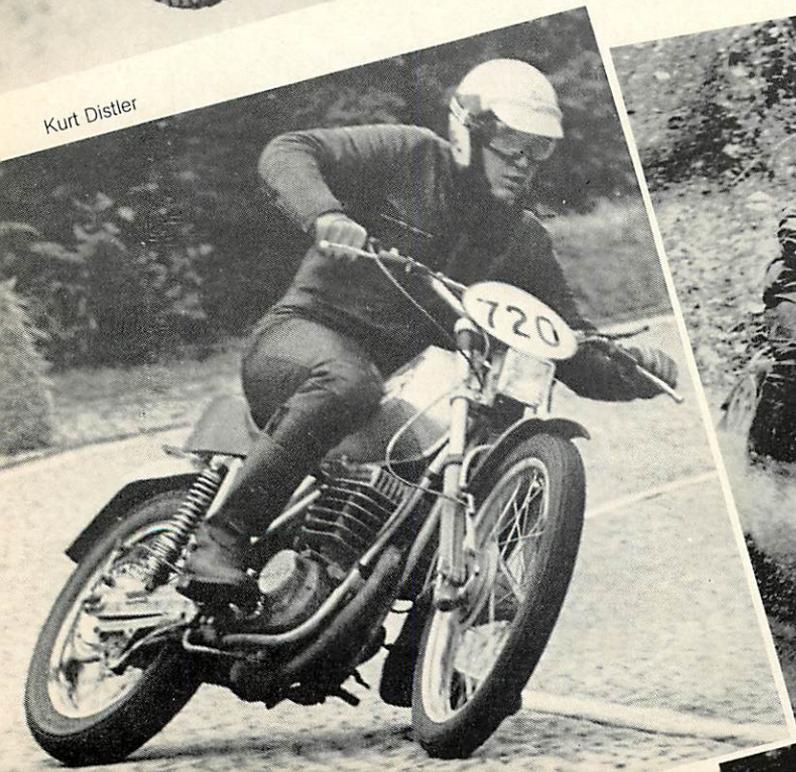


Günther Sengfelder

Dieter Kramer



Eddy Hau



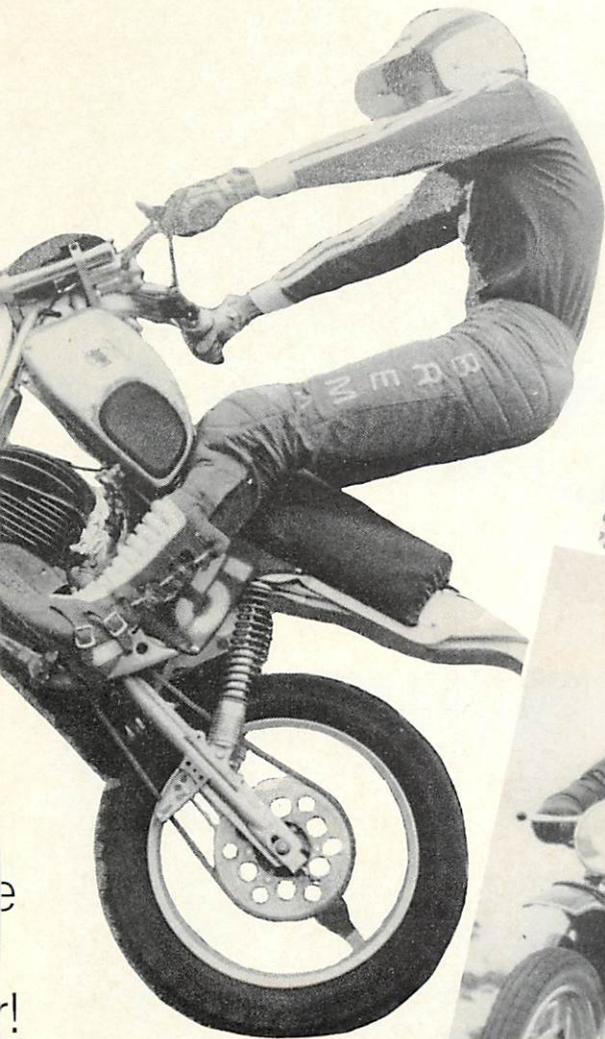
Kurt Distler



Einfach Spitze
unsere
Geländefahre

Weltmei
Europar
Deutsche
Goldm
über G

Manfred Sensburg



Karl Ibscher/Edgar Rettschlag



Sebastian Nachtmann

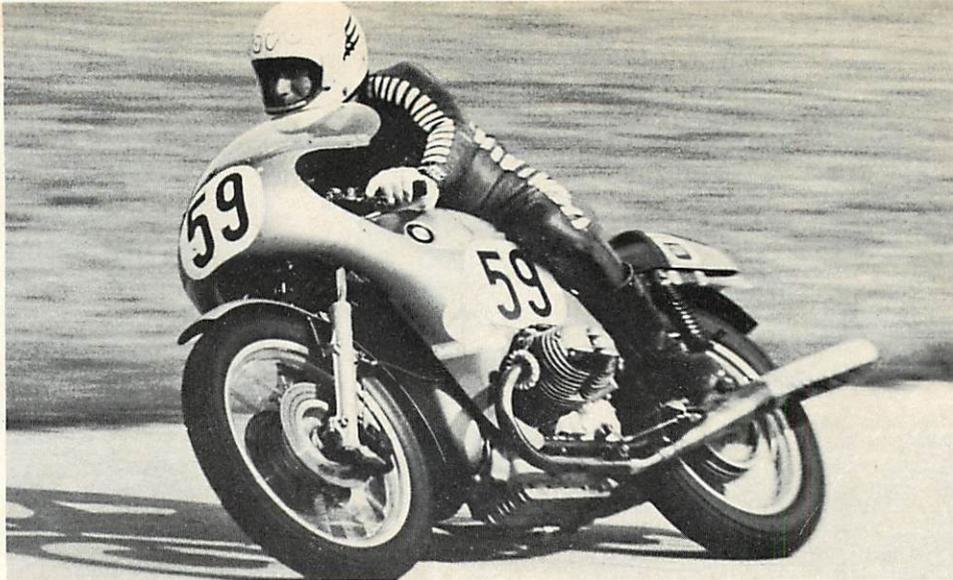


Andreas Brandl

e
r!
ter
eister
Meister
edailen
ldmedailen



Gaurallymeister Uli Wagner mit Gerd Wolany auf Glas 1204 TS



Helmut Dähne, Deutscher Straßenzuverlässigkeitsmeister, ACM-Sportreferent und Leiter der Metzeler-Sportbetreuung

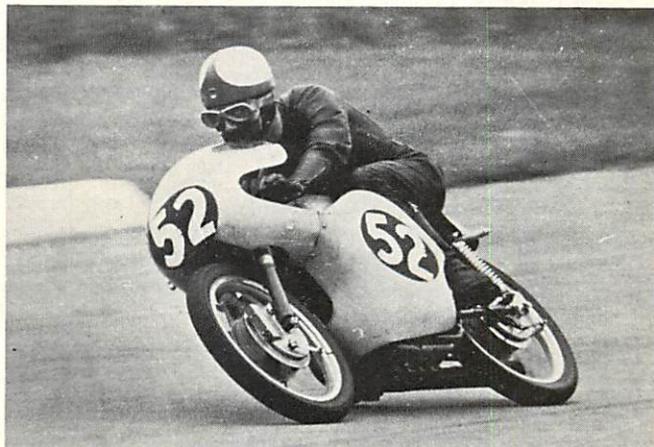


Sudelfeldrennen 1972, Starter Toni Fraunholz, Rennleiter Rettschlag und Wagner, Organisator und Klassensieger Fritz Scherb



Gaurallymeister O. K. Klemenz bei der Rallye Akropolis 1976

- Beim 12-Stunden-Rennen Hockenheim Gesamtsieg Tourenwagen für Stuck/Greger auf BMW 700
 Klassensieg beim 500 km Rennen Nürburgring für Sepp Liebl
- 1960 Bei der Sechstagesfahrt Gold für Nachtmann, Silber für Pospiech, Wagenführer, Wellnhofer
 Beim Bergrennen Eberbach und beim Schorndorfer Bergrennen jeweils 6 Klassensiege für ACM-Sportler
 3 Deutsche Meisterschaften für Sepp Greger, Hans Stuck, Seb. Nachtmann
 Geländevizemeister über 350 ccm wird Konrad Wellnhofer,
 Bayer. Moto-Cross-Meister über 350 ccm Manfred Sensburg
- 1961 Trial „Bayerns Berge“ am Sudelfeld
 6-Stunden Rennen Monza: Klassensieg für Stuck/Greger
 Gesamtsieg in der Deutschlandrallye für Hans Wencher
 Nachtmann Goldmedaille und Trophy-Gewinner in England
 Bergrennen Schorndorf: 6 Klassensiege durch Furtmayr, Günther, Bergmann, Höber, Hamann, v. Falkenhausen
 Am Gaisberg 3 Klassensiege durch Furtmayr, Bergmann und Greger (Streckenrekord)
 Deutscher Geländemeisterschaft für Nachtmann, Karl Braun und Ibscher/Hintermaier, Vizemeisterschaft für W. Pospiech
 Deutsche Bergmeisterschaft für Alfred Höber, Ernst Furtmayer und Hans Bergmann, 2. Platz für Siegfried Günther
 Sepp Greger Vize-Europameister am Berg
 Hans Wencher 2. in der Deutschen Rallyemeisterschaft
 Günther Sengfelder Deutscher Trialmeister bis 200 ccm
- 1962 Vizepräsident wird Wulf Wisnewski, Sportleiter Wiggerl Kraus
 Int. Dreitagefahrt Passau: Klassensiege für Nachtmann und Sengfelder
 130 Starter beim 2. ACM-Sudelfeld-Bergrennen
 7 Klassensiege für ACM-Mitglieder, Tagesbestzeit Sepp Greger



Hans Pesl, Deutscher Meister 1961 auf Norton 350 ccm

- Manfred Sensburg Deutscher Geländemeister über 350 ccm (BSA)
 Karl Ibscher/Hintermaier Geländemeister Beiwagen (BMW)
 OMK-Trialmedaille für Nachtmann
 Int. Sechstagesfahrt: Gold für Sengfelder, Braun, Holy
 Heinz Eppelein Deutscher Bergmeister der GT-Klassen (BMW)
- 1963 ACM-Zielfahrt München-Wien-Budapest
 3. Sudelfeld-Bergrennen
 Deutsche Geländemeisterschaft für Ibscher/Rettschlag und Sebastian Nachtmann
 Deutsche Trial-Meisterschaft für Günther Sengfelder
 Josef Greger 2. in der Deutschen GT-Bergmeisterschaft
- 1964 Das Sudelfeldrennen wird wegen zu umfangreicher Auflagen des Landratsamtes Miesbach abgesagt.
 Die Clubmeisterschaften finden erstmals in Riedenburg im Altmühltal statt.
 Der ACM pachtet Freibad Inselmühle in Obermenzing
 Am 5. Juni Festabend im Künstlerhaus zum 60. ACM-Geburtstag

- Beim ADAC-6-Stundenrennen siegt Toni Fischhaber auf BMW
- Klassensiege am Gaisberg für Furtmayr (Alfa) und Peter Hamann (Mercedes)
- 12-Stunden-Rennen Nürburgring:
Gesamtsieg für H. Eppelein (BMW)
- Klassensiege für Furtmayr (Alfa) und Dieter Schmid (Glas)
- Brindl/Vianden Gesamtsieger der Adriarallye
- 1965 Uli Wagner Gesamtsieger der Rallye Bavaria und Heidelberger Mitternachtsfahrt
- Deutsche Geländemeisterschaft für Nachtmann, Ibscher/Rettschlag und Dieter Kramer, Gelände-Vizemeister Manfred Sensburg
- Sepp Greger Deutscher GT-Bergmeister
- Das 4. Sudelfeld-Bergrennen wird am 30./31. Mai durchgeführt, Sportleiter ist wieder Wiggerl Kraus
- Int. Automobil-Geschicklichkeitswettbewerb anlässlich der Verkehrsausstellung zusammen mit dem PMC München
- Herbstprüfungsfahrt wieder in Riedenburg
- 12 Kriegsblindenfahrt mit 250 Teilnehmern nach Burghausen
- Nachtmann zum 5. Mal Meister mit der schweren Geländemaschine
- Sengfelder wieder Deutscher Trialmeister
- Sepp Greger 2. Platz in der GT-Europa-Bergmeisterschaft
- 1966 Das ACM Echo erscheint im 29. Jahrgang als Superformat
- Die Neufassung des § 20 der STVO bringt einschneidende Beschränkungen für den Motorsport, insbesondere für Rallyes
- Steigende finanzielle Risiken für Rennveranstalter
- Eine gewisse Stagnation im ACM ist unverkennbar
- Die Zahl der aktiven Wagenfahrer ist stark gesunken
- Eine erweiterte Vorstandschaft soll neue Impulse bringen
- MOTTO: „Mit neuem Elan in traditionsgemäßen Bahnen“
- Sudelfeld-Bergrennen mit neuen sportlichen und organisatorischen Rekorden, Streckenrekord durch Sepp Greger 114,6 km/h
- 1967 4 Klassensiege für den ACM durch Krohe, Greger, Federhofer und D. Schmid
- Zündappfahrer Holy, Kramer, Sengfelder und Braun bei der Sechstagesfahrt in Schweden, Schorsch Weiß Betreuer der Nationalmannschaft Deutsche Meisterschaften für Sepp Greger, Dieter Kramer und Günther Sengfelder
- Kurt Distler bester Ausweisfahrer
- Etatschwierigkeiten bringen eine Beitragserhöhung
- Stark gesunkene Teilnehmerzahlen bei touristischen Veranstaltungen
- Ausfahrten im alten Stil erscheinen nicht mehr zeitgemäß
- Große Geländefahrererfolge durch Kramer, Sengfelder, Baier, Distler, Brandl, Rois und Alex Maier
14. Kriegsblindenfahrt mit 250 Teilnehmern nach Bad Reichenhall
- Beim Linzer Bergrennen 5 Klassensiege für den ACM durch Greger (2 x)
- Dieter Schmid, Federhofer, Heinz Huber und Manfred Liebl
- Gesamtsieg beim 500-km-Rennen, Goldener Nürburgring und Europapokal für Ernst Furtmayr (Abarth)
- Toni Fischhaber GT-Europa-Bergmeister, Greger 2. Platz bei den Sportwagen
- Dieter Kramer Europa- und Deutscher Meister im Gelände
- Andreas Brandl Deutscher Trialmeister
- Kurt Distler auf 500 ccm Maico bester Ausweisfahrer im Gelände und Moto-Cross, Erich Baier Gewinner des Juniorenpokals
- Otto Sensburg Vizepräsident der FIM-Sportkommission/CSI
- 1968 Max Wittenzellner stellt sich nach 8 jähriger Amtszeit nicht mehr zur Wahl
- Neuer ACM-Präsident wird Wulf Wisnewski, Vizepräsident Hermann Bauer, Sportleiter Uli Wagner, Schatzmeister Fritz Moest, Tourenleiter Richard Siebenwurst
- Das 6. Sudelfeld-Bergrennen am 14./15. September für Wagen und Motorräder unter der Rennleitung von Edgar Rettschlag und Uli Wagner sieht eine Rekordbeteiligung von 220 Startern.



Rallyemeister Hans Wencher und Dr. Bieling beim ACM-Beifahrerkurs 1968

Die großartige Motorsportschau wird überschattet von den schweren Unfällen Dieter Schmid als Teilnehmer und Karl Ibschers als Funktionär. Helmut Dähne fährt Tagesbestzeit bei den Motorrädern.

Klassensiege durch Federhofer und Greger
Furtmayr fährt Streckenrekord für Tourenwagen aller Klassen

Manfred Liebl im zweisitzigen Rennwagen wird schnellster ACM-Fahrer hinter dem tagesbesten BMW-Werksfahrer Hubert Hahne.

Großer Bahnhof im Löwenbräu für Brandl und Kramer, die im komplett von Zündapp gestellten Nationalteam bei der Sechstagesfahrt in San Pellegrino die Welt-Trophy errangen, sowie für Kurt Distler, der auf der schweren BMW bei dieser Veranstaltung einen vielbeachteten internationalen Erfolg buchen konnte.

Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe für Karl Federhofer

Europa-Bergpokale für Ernst Furtmayr (TW) und Sepp Greger (SpW)

Deutsche Geländemeisterschaft für Andreas Brandl

Deutsche Gelände-Vizemeisterschaft für Kurt Distler und Dieter Kramer und (Steenbock)/Rettschlag

OMK-Trialmedaille in Silber für Kurt Distler

Europa-Vizemeisterschaften für Andreas Brandl und Dieter Kramer

1969 Erstes Internationales Motorradtreffen mit Geschicklichkeits-Turnier und Motorradausstellung an Pfingsten im BBM-Stadion veranstaltet von unseren Motorradfahrern, an der Spitze Fritz Scherb, Helmut Dähne und Louis Schneider
Voller Erfolg bei strahlendem Wetter, etwa 100 Starter
Erste ACM-Dolomiten-Rallye veranstaltet von Fritz Scherb und Helmut Dähne

Begrüßungsansprache des Direktors der Bayerischen Motorenwerke Helmut W. Bönsch anlässlich des ersten ACM-Motorradtreffens an Pfingsten 1969:

„Wenn man den größten Teil seines beruflichen Lebens dem Motor auf zwei Rädern gewidmet hat, ist es eine besondere Freude, wieder einmal zu Windgesichtern und Lederjacketen zu sprechen, und ich stehe nicht an, zu sagen, daß ich die schönsten Stunden meines Lebens im Sattel eines Motorrades verbracht habe, auf dem Motorrad, das uns frei von Raum und Zeit gemacht und unser Bild von der Umwelt weitgehend verändert und bereichert hat.

Uns ist das Motorrad mehr als eine Maschine. Wir sind mit ihm eine Lebensgemeinschaft eingegangen. Sie ist unsere Windsbraut geworden oder vielleicht die Wiederauferstehung jenes Fabelwesens der Vorzeit, des Zentauren, jenes Doppelwesens aus Mensch und Pferd, in unserem Jahrhundert.

Motorradfahren ist ein Sport für Männer, die das Leben im frischen Fahrtwind lieben, kein Hobby für Weichlinge und Stubenhocker.

Ein Sport der Freude an der Technik und Freude an der spielerischen Beherrschung der vielen Pferdestärken ebenso erfordert, wie fahrerische Disziplin.

Ein Sport aber auch, der mit dem Körper den Geist erzieht. Es lebe der Motor auf zwei Rädern, ich wünsche Ihnen allen allzeit gute Fahrt.“

Zum 3. Mal ACM-Nachtorientierungsfahrt um die „Goldene Windrose“ am 29. 11.

Im Oktober Flugplatzrennen Neubiberg zusammen mit dem AC Dachau

Clubmeisterschaften in Riedenburg mit großer Beteiligung

Fuchsjagd und Berggeschicklichkeitsfahren.

Andreas Brandl wird Europa-Geländemeister und



Ehre wem Ehre gebührt

Links oben: Franz Bieber feiert seinen 85. Geburtstag im Kreis der Clubkameraden

Oben: Der „Gabentisch“ bei der Jahresschlußfeier 1977

Links: Eine Geburtstagsüberraschung zum 70. von Wiggerl Kraus: Das Siegergespann ausgegraben und fahrbereit restauriert von Beifahrer Bernhard Huser

Unten: OB Kronawitter verleiht Ehrenbriefe der Stadt an Dähne, Hau und Peres (1976)



Deutscher Meister bis 75 ccm, sowie Vize-Trialmeister bis 175 ccm
 Dieter Kramer Vize-Europameister und Deutscher Geländemeister bis 175 ccm
 Leo Rois bester Gelände-Ausweisfahrer
 Alex Mayer Deutscher Vize-Geländemeister über 500 ccm
 GT-Europa-Bergmeisterschaft und Großer ONS-Pokal für Sepp Greger
 TW-Europa-Bergmeisterschaft für Ernst Furtmayr
 10 Klassensiege bei Bergrennen für Dieter Schmid
 ACM Skimeisterschaft mit 47 Startern in Durchholzen
 1. ACM-Frühjahrs-Gaudi-Rallye, 120 Teilnehmer und Gäste bei der Siegerehrung in Pöring, Gesamtsieger Hans Pesl
 2. Motorradtreffen des ACM
 2. ACM-Dolomiten-Rallye
 Andreas Brandl Europa- und Deutscher Meister (75 ccm) sowie Gelände-Mannschaftsmeister und Trial-Vizemeister
 Ernst Furtmayr Tourenwagenpokal der Europa-Bergmeisterschaft
 2. Platz im GT-Pokal Sepp Greger
 Deutsche Automobil-Rennsportrophäe für Karl Federhofer
 1971 Neue Geschäftsstelle Am Platzl, Dr. Alois Meier wird Vize, Kurt Hild Schatzmeister
 Eine starke Verjüngung der Vorstandschaft bahnt sich an, Nachwuchs-Sportfahrer kommen als Beisitzer in die Vorstandschaft
 Das Schwergewicht der sportlichen Aktivität verlagert sich immer mehr zum Motorrad
 Erfolgreichste Fahrer im Gelände sind u.a. Brandl, Baier, Distler, Dühorn, Habrich, Mayer Alex, Rois, Peres, erfolgreichste Straßenfahrer Dähne, Ilmberger und Scherb
 Zum Andenken an den überraschend verstorbenen Hermann Bauer wird ein Gedächtnispokal gestiftet, der bei der Clubmeisterschaft ausgefahren wird.
 1972 Zum 50. Mal Faschingsball „Autler-Kirta“
 Die 4. ACM-Winterfahrt wird von O. K. Klemenz ausgerichtet (80 Starter)
 Nach fast 25 Jahren im Löwenbräu bezieht der

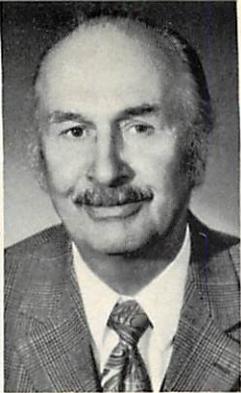
ACM ein neues Clublokal im Augustinerkeller
 Tourenleiter wird H. D. Werner, H. P. Haberl übernimmt Echo-Redaktion, Fritz Scherb organisiert das Sudelfeldrennen für Autos und Motorräder
 Erstmals in Deutschland starten am 6./7. Mai Ausweis- und Lizenzfahrer auf 750 ccm-Serienmaschinen
 Klassensiege für Fritz Scherb (500 ccm) Helmut Dähne (750 ccm) und Sepp Greger (Sportwagen)
 Ausgezeichneter Rennverlauf und guter Besuch bei herrlichem Wetter
 Erstmals touristischer „Alpenpokal“ für Autos und Motorräder in gemeinsamer Wertung
 Ausfahrt zur Hohen Plose und Schweizer Pässefahrt
 3. ACM-Dolomitenrallye in St. Kassian

Der „Zweirad-Boom“ bricht aus. Der Umsatz der Branche liegt im ersten Vierteljahr 72 bereits beträchtlich höher als im Vorjahr, das mit 3,25 Millionen verkaufter Zweiräder aller Art einen neuen Rekord gebracht hatte
 Besonders gefragt sind führerscheinfreie Mopeds und schwere Maschinen über 500 ccm.

1973 Andreas Brandl ist bereits nach 4 Läufen Gelände-Europameister und wird außerdem Deutscher Meister und Fabrik-Mannschaftsmeister
 Toni Fischhaber Pokalsieger der Tourenwagen und GT bei der Europa-Bergmeisterschaft
 59 Goldmedaillen und erste Plätze für ACM-Fahrer
 19 Klassensiege für Norbert Fuß
 O. K. Klemenz wird Vizepräsident
 ACM-Winterrallye
 Alpenpokal und Plosen-Ausfahrt
 Robby Murr organisiert Sonderflug nach New York
 Zum 10. Mal Clubmeisterschaften in Riedenburg
 Andreas Brandl wieder Europa-, Deutscher- und Fabrikmannschafts-Meister im Gelände
 Sepp Greger Europa-Bergmeister der GT- und Tourenwagen, Dritter Platz in der Europa-Berg-



Richard v. Lichtenberg



Schorsch Seidl



Hans Sick



Franz Lang



Erwin v. Bary



Robby Murr



Einige der Unermüdlichen des Clubs

Franz Erb, dienstältester Motorsportbetreuer Deutschlands – Ewald Kroth Medaille in Gold mit Kranz – Im Fahrerlager macht ihm keiner was vor.

Links unten: Sie schrieben Sechstagesfahrtgeschichte: Otto Sensburg als Gausportleiter und FIM-Mitglied Georg Weiß als Betreuer der Zündapp- und Nationalmannschaft

Rechts unten: Matthias Mitterreiter: 25 Jahre lang hauptamtlicher Sportorganisator im ADAC-Gau Südbayern, Ausrichter von unzähligen Rennen, Rallies und Sechstagesfahrten



meisterschaft für Dieter Schmid und Manfred Anspann, Rapelius 3. Platz in der Rundstrecken-Zuverlässigkeitsmeisterschaft, Ilmberger und Distler 4. Plätze bei Deutschen Meisterschaften
Insgesamt 88 Goldmedaillen und erste Plätze
1974 Die Ölkrise bringt neue Einschränkungen im Motorsport
Die ACM Winterrallye findet trotzdem statt, nach 420 km und 70 km Sonderprüfungen erreichen von 81 Startern 59 das Ziel
Geländefahrerlehrgang zusammen mit MC Augsburg
Uli Wagner wird zum Präsidenten gewählt, Sportleiter Edgar Rettschlag
Ausfahrt nach Kärnten und in die Schweiz, Floßfahrt auf der Isar
Das ursprünglich für Mai vorgesehene Sudelfeldrennen muß wegen zahlreicher Hindernisse auf den 19./20. Oktober verschoben werden.
Drei Tage vor dem Rennen Neuschnee am Sudelfeld
Trotz ausgezeichnete Organisation und bestem Motorsport zu wenig Zuschauer, ca. 18.000,- Defizit.
Klassensiege für Fritz Scherb, Sepp Greger und Manfred Anspann
Viele Clubkameraden spenden in vorbildlicher Weise für den „Katastrophenfond“.
Steigende Teilnehmerzahlen bei der Dolomitenrallye und bei Hans Pesls Nikolausfeier.
Aufwärtstrend auch bei der Jahresschlußfeier im Bayerischen Hof
Clublokal jetzt im Hackerkeller
Deutscher Vize-Straßenmeister wird Helmut Dähne
Toni Fischhaber zum 3. Mal Europa-Bergmeister
Laszlo Peres punktbesten ACM-Geländefahrer
1975 Toni Miller wird Vizepräsident
Club-Geschäftsstelle wird in die Senserstraße verlegt
Flug nach Istanbul, Ausfahrt nach Kärnten
Motorradlerball in Ismaning und Kellerparty bei UW
Burgfest und Geländefahrerlehrgang in Riedenburg
Eddy Hau gewinnt in der „Zündapp“-National-

schaft FIM-Gold und Welt-Trophy bei den Int. Six Days auf der Isle of Man, wird Deutscher Meister und Vize-Europameister bis 125 ccm und 3. in der Deutschen Moto-Cross-Meisterschaft
Dieter Schmid erringt Vize-Europa-Bergmeisterschaft

Kurt Distler Deutscher Gelände-Vizemeister über 500 ccm

Laszlo Peres 13 Goldmedaillen und 4. Platz in der DM

Hans Üblacker 9 Goldmedaillen

Dolomitenrallye im Defereggental mit 80 Startern
Erstmals ACM-Theatertruppe bei der Nikolausfeier

200 Gäste bei der Jahresschlußfeier im Bayerischen Hof.

1976 Ausfahrt zum Daimler Benz-Museum

Clublokal wird der „Wienerwald“ in der Eisenheimerstraße

Das 9. Sudelfeld-Bergrennen wird nur für Motorräder durchgeführt.

120 Starter, Streckenrekord für Helmut Dähne
Hans Huber durch ein von der Strecke abgekommenes Gespann schwer verletzt

Infolge Zeitungsstreik und Muttertag wiederum zu wenig Zuschauer, Veranstalterisiko in Zukunft nicht mehr tragbar.

Tourenfahrt ins Elsaß und Flug nach Gran Canaria
1. ACM-Motorrad-Geländefahrt in Riedenburg – 130 Starter – 70 Funktionäre

Voller Erfolg für Fahrleiter Rettschlag

Die Deutsche Nationalmannschaft verteidigt mit Eddy Hau und Teamchef Messner in Österreich den Mannschafts-Weltmeistertitel erfolgreich.

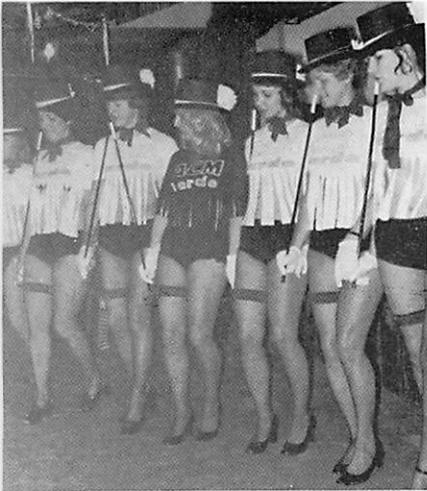
Goldmedaille für Laszlo Peres

Eddy Hau außerdem Deutscher Moto-Cross-Meister

Helmut Dähne wird Deutscher Straßen-Zuverlässigkeitsmeister

10. ACM-Dolomitenrallye mit Rekord von 124 Nennungen

103 Goldmedaillen und erste Plätze für ACM-Sportler, darunter vor allem Hau, Peres, Dähne, Feicht, Üblacker, Habrich – O. K. Klemenz, Kurt Hild, Toni Fischhaber, Reinhold Gruber



Die Gaudi kam im ACM
noch nie zu kurz



1977 ACM-Faschingsball im Lindengarten
Frühjahrs-Gaudi-Rallye „Viechereien“
„Trimm-Grill“-Gartenfest mit Sportwettkampf
Erstmals Fahrerlehrgang und Clubpokalfahrt am
Salzburgring
Ausfahrten nach Ungarn und Würzburg
11. ACM-Dolomitenrallye im Defereggental
6 % Mitgliederzuwachs im ACM (insgesamt 405)
Eddy Hau Deutscher Geländemeister und Vize-
Europameister, in der 175 ccm Klasse
Zweitbesten Fahrer von 313 Startern bei der Int.
6-Tage-Fahrt
Helmut Dähne Deutscher Rundstrecken-Zuver-
lässigkeitsmeister über 500 ccm
17 Goldmedaillen im Gelände für Laszlo Peres
Günther Korb 4. im OMK-Geländepokal
Insgesamt 98 Goldmedaillen und erste Plätze
für ACM-Fahrer
Toni Fischhaber gewinnt Europa-Bergtrophäe
Gruppe 1 und 3

1978

Jahresprogramm:

Nostalgischer Filmabend
Faschingsball im Lindengarten
Skimeisterschaften in Hinterthiersee
Brauereibesichtigung Maisach
Geländefahrer-Lehrgang
Gaudi-Rallye „Viechereien“
Ausfahrt in die Schweiz
Burgfest in Riedenburg
Dolomitenrallye
Clubmeisterschaften am Salzburgring
2. ACM-Geländefahrt in Riedenburg
Ausstellung „75 Jahre ACM“
Jubiläums-Festabend
Nikolausfeier



Geländefahrerlehrgang Riedenburg 1977

Ist ein Motorsportclub noch zeitgemäß?

Mit Namen wie Louis Chiron, Nuvolari, Caracciola verknüpfen sich Begriffe wie Herrenfahrer, Draufgänger, Helden am Lenkrad. Bei Niki Lauda, Mario Andretti, Emerson Fittipaldi denkt man eher an Kalkulatoren des Erfolgs, Geschäftsleute, Großverdiener. Der Sport überhaupt und speziell der Motorsport haben sich total gewandelt. In dem Maße, in dem sich das Automobil und das Motorrad in den letzten 75 Jahren im Bewußtsein der Leute vom extravaganten, raren technischen Wunderwerk zum alltäglichen, allgegenwärtigen Gebrauchsgegenstand für Jedermann verändert hat, so änderte sich auch die Einstellung, damit Sport zu treiben. Im Sport findet nur die einsame Höchstleistung die Bewunderung der Massen. Heute, da es sich jeder betuchte Ignorant ermöglichen kann, mit einem entsprechenden Auto über 200 km/h schnell zu fahren und sich meist auch noch prompt einbildet, bis zum Rennfahrer ist es nicht mehr weit, ist „die Luft an der Spitze besonders dünn geworden.“ So drückte es einmal Niki Lauda aus. Der typische Vertreter jener illusionslosen Perfektionisten am Steuer, die die heutige Generation der Rennfahrer anführen. Bleibt auch der ursprüngliche Antrieb der eines jeden Sportlers, nämlich einfach besser sein zu wollen als der Gegner, so ist die Rennfahrei in den höchsten Klassen heute längst zu einem reinen Geschäft geworden. Ein Geschäft vor allem für jene, die Lauda und Co, vermarkten.

Die Macher der Formel 1 wissen genau, daß nur die besten, bekanntesten Fahrer die Zuschauer in jenen Mengen auf die Beine bringen, die schließlich den großen Reibach garantieren. Das ist bei den Motorradfahrern nicht anders. Da zählt nur ein Roberts, ein Sheene oder Cecotto. Den zehnten will schon kaum einer mehr sehen. Der Top-Motorsport setzt sich schön langsam in den luftleeren Raum ab. Ein vernünftiges Mittelmaß oder gar eine gesunde Breite zu erhalten wird immer schwieriger. Es wäre unmöglich ohne die Clubs. Sie sind der Kern dieser Sportart, die in ihnen noch begreifbare Ausmaße hat. Hier zählt auch der Sieg in einem Slalom oder einem kleinen Kirchturmrennen noch etwas, findet die Anerkennung, die zum Weitermachen anspornt. Hier wird die Wühlarbeit geleistet gegen eine immer krasser werdende Isolation des Motorsports. Jedes unbeanstandet durchgeführte Bergrennen, jede genehmigte Sonderprüfung einer Rallye schlägt eine Bresche gegen die oft unverständlichen und irrationalen Einwände der PS-Gegner. In den vernünftigen

geführten Clubs wird jenes Verständnis für den Umgang mit dem Auto und Motorrad gepflegt, das Fahrkönnen schlechthin gefördert, das nötig ist, um den steigenden Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Ein nicht zu unterschätzender Beitrag also auch für die Sicherheit. Wird doch von Verkehrsexperten immer wieder eine bessere Ausbildung der motorisierten Mitbürger gefordert, womit öffentliche Stellen bisher überfordert waren. Nicht zuletzt wird in den Clubs die Tradition gepflegt. Die großen Namen der Vergangenheit behalten dort ihren Klang, der daran erinnern sollte, daß Motorsport in erster Linie Sport bleiben sollte.

Ludwig Rembold

Motorsport für wen?

Diese Frage läßt sich so bei allen Sportarten stellen, sobald sie vom Breiten- zum Leistungssport tendieren. Den oft gesuchten Nutzen aus vollbrachten Höchstleistungen haben selten eine größere Zahl von Mitmenschen. Wem bringt es etwas, wenn die 100 m statt in 10,0 in 9,9 sec. bewältigt werden?

Anders dagegen verhielt es sich beim Motorsport bis in die fünfziger Jahre hinein. Die Entwicklung im Fahrzeugbau lief synchron mit der Erfahrung im Motorsport.

Technische und materielle Neuerungen wurden meist im harten Wettkampf erprobt, Schwierigkeiten und Erkenntnisse zusammengefasst und in der Produktion verwertet. Hinzu kam, daß die Motorsportler überwiegend aus Werkstatt, Versuch oder Vertrieb kamen und mit der Materie vertraut waren. Also brachte der Motorsport der Masse der Konsumenten etwas. Zum Beispiel die Scheibenbremsen oder die Gürtelreifen, Neuerungen die für den Sport entwickelt und später in die Serienherstellung aufgenommen wurden. Bei vielen Bauteilen basiert die fortgeschrittene Qualität auf sportlichen Erfolgen.

In unserer Zeit liegt der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit nicht mehr beim Sport, diese Aufgaben haben meist vollkommen die Versuchsabteilungen der Werke übernommen. Aber einzelne Firmen bauen nach wie vor auf den Renn-einsatz, wie Porsche bei den Sportwagen oder Zündapp bei den Motorrädern. Ihr Erfolg auf der Rennpiste und im Gelände läßt sich gut in Verkaufserfolge umsetzen.

Das potentielle Siegerfahrzeug verkauft sich gut, auch wenn nicht viele Teile mit der Serienfertigung identisch sind. Hier gilt der Motorsport noch als wichtiger Werbeträger.

Die Hauptsache des Motorsportes heute sollte jedoch im Breitensport liegen.

Fahrtraining auf abgesperrten Strecken, eine Erweiterung des Fahrbewußtseins und des Gefahrbewußtseins bringen der Allgemeinheit größeren Nutzen.

Wer sein Fahrzeug in allen Situationen beherrschen lernt, leistet einen aktiven Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die breite Basis des in diesem Sinne erzieherisch wirkenden Motorsports wird oft durch die Auswüchse des Leistungssports abqualifiziert.

Ein in den Flammen umgekommener Grand-Prix-Fahrer wirft eine sehr subjektive Frage nach dem Sinn des Motorsports auf, obwohl mit dem Breitensport hierbei keinerlei Verbindung besteht. Es war einfach ein Berufsunfall, so als würde ein Kaminkehrer vom Dach stürzen. Der Unterschied liegt nur in der Größe des Berufsrisikos und des erzielbaren Verdienstes.

Es wäre dem Motorsport die wir ihn betreiben wollen, sehr dienlich, wenn dieser Aspekt auch von den Massenmedien entsprechend richtig herausgestellt würde und nicht Amateure mit echter Freude an der Perfektion der Fahrzeugbeherrschung mit hochdotierten Renngladiatoren immer wieder in einen Topf geworfen würden.

H. P. Haberl

Aus dem ACM-Echo 12/69

Was täten wir wenn

wir unsere Mäzene und guten Freunde in Industrie und Wirtschaft nicht hätten. Manche Motorsportveranstaltung müßte ärmlich ausfallen oder könnte gar nicht stattfinden ohne ihre Hilfe.

Aus diesem Grunde möchten wir hier all derer gedenken, welche uns das ganze Jahr über unterstützen in dem Bestreben, dem Motorsport Geltung zu verschaffen.

Beginnen wir mit der **Metzeler AG**, ohne deren tatkräftige Renn diensthilfe in den letzten Jahren wohl keine Rennstrecke, kein Trialkurs und keine Clubmeisterschaftsstrecke aufgebaut worden ist.

Von Plakaten über Fahrermappen und Programm-Titelseiten wurde viel Material in großzügiger Weise zur Verfügung ge-

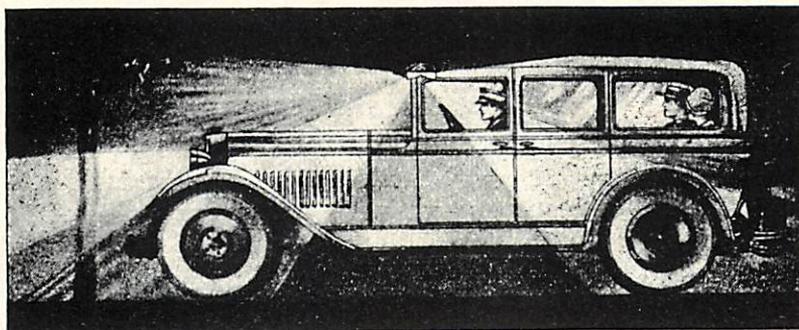
stellt, ganz zu schweigen von dem persönlichen Engagement der Mitarbeiter des Hauses, an der Spitze Wiggerl Kraus, Franz Erb und Helmut Dähne.

Ebenso seit langer Zeit großzügiger Förderer des Motorsports sind die **Bayerischen Motorenwerke**, deren leitende Herren, wie z.B. Dir. Horst Spintler, immer ein offenes Ohr für unsere Sportfahrer haben und unseren Club von jeher mit Ratschlägen, Material und organisatorischer Hilfe tatkräftig unterstützten, wofür sich unsere Sportfahrer wiederum früher und jetzt durch unzählige Erfolge auf BMW Fahrzeugen bedanken konnten.

Dritter im Kreise unserer wichtigsten Freunde sind die **Zündapp-Werke** mit Ihrer Chefin Frau Dr. Elisabeth Mann, seit vielen Jahren eng mit dem ACM verbunden. Dadurch daß Chefin, Werkfahrerteam und Betreuer Mitglieder unseres Clubs sind, haben wir immer von den beachtlichen Zündapp-Erfolgen profitiert. Auch im Hause Zündapp haben wir stets ein offenes Ohr und auch eine offene Hand gefunden und waren dafür immer sehr dankbar.



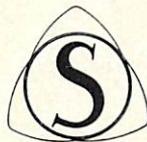
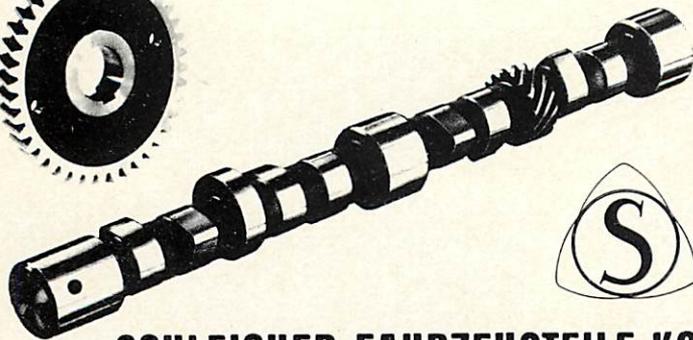
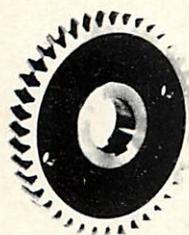
Fahrerlehrgang Salzburging 1977



Die „Eura“-Positions Lampen die ideale Lösung der Beleuchtungsfrage bringen Sicherheit in den Nachtverkehr. Auskunft erteilt der Erfinder:

Egid Schuster, München, Theresienstraße 9 Tel. 27 388

Die nachfolgenden Firmen gratulieren dem
AUTOMOBILCLUB MÜNCHEN
von Herzen zu seinem 75. Geburtstag



SCHLEICHER FAHRZEUGTEILE KG

**Nockenwellen-
Serienfertigung**

bis 200 mm ϕ max. 1300 mm Länge.
bis 350 mm ϕ max. 600 mm Länge.

**Fertigung von O-Serien
und Prototypen**

Nockenentwicklung

Zahnradherstellung

bis Modul 6 und 400 mm ϕ

Boschetsriederstraße 125 · Telex 05/212 652
Telefon (0 89) 78 40 81

D - 8000 München 70 (W.-Germany)



Von Anfang an dabei

Hilda und Adolf Wickenhäuser
fuhren in den
zwanziger Jahren
von Sieg zu Sieg.
Zahlreiche Rallye-Siege
und eine eigene



mobile Renn- und
Rallyebetreuung bringen
dem „Wickenhäuser-
Opel-Sportzentrum“
auch heute immer wieder
stolze Erfolge.



Wickenhäuser

Sportzentrum für Opel-Fahrzeuge

Schwanthalerstraße 36 · 8000 München 2 · Telefon 55 89 11

Karl Treiber K. G.

München

Frachtenprüfstelle für den Güterfernverkehr

Frachtenprüfung im
Güter- und
Möbelfernverkehr

Nachprüfung der
Entgelte für
schüttbare Güter
im Güternahverkehr

Hirschbergstraße 6 · 8000 München 19
Fernruf: 0 89 / 16 97 19 · Fernschreiber 0 52 / 15 955

ULRICH WAGNER

Metallbau · Tel. 7133 66

Haustüren

Geländer

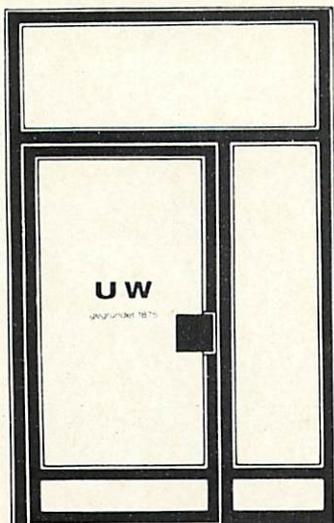
Balkone

Trennwände

Vordächer

Gartentore

Zäune



AUTO-HENNE

Großvertretung der Daimler-Benz AG.

Landsberger Straße 382

Verwaltung-Verkaufsleitung-Ersatzteile
Reparaturwerk für PKW, LKW, Omnibusse
Telefon 589 11 - FS 05/522046

Maximiliansplatz 12 b

Ausstellungsräume
PKW-Verkauf
Telefon 589 1282

Kidlerstraße 36/38

PKW-Reparatur u. Kundendienst
Verkaufsaußenstelle
Telefon 589 13 16

Zamdorfer Straße 80

UNIMOG-Generalvertretung
Verkauf, Reparatur PKW/LKW, Ersatzteile
Telefon 935061

Grünwald, Südliche Münchener Straße 33

PKW-Kundendienst
Telefon 6412250

Gauting,

Julius-Haerlin-Straße 39

PKW, LKW, UNIMOG
Tel. 8506056 u. 8506057

Alling,

Hoffacher Straße 9

PKW und LKW-Kundendienst
Telefon 08141/70817

DRUCKEREI HABERL

SEIT JAHREN DER DRUCKLIEFERANT DES ACM
UND SEINER CLUBMITGLIEDER

BELGRADSTR. 32 · 8000 MÜNCHEN 40 · TEL. 3 00 93 92 · PRIVAT: 3 00 30 72

Optimol Ölwerke GmbH



Friedenstraße 7
D-8000 München 80
Telefon 089/40 40 44-47
Telex 05/23636

Hochleistungs-
Schmierstoffe



Postfach 21 01 80
8000 München 21
Landsberger Straße 294
Telefon (089) 56 17 31

Walter E. Kramer

Boden

Wekalit-Estriche
schwimmend nach DIN 4109
Verbund-Estrich als Nutzboden
Kunststoff-Beschichtungen

Industrieboden

kunstharzmodifizierter Estrich
Hartstoff-Estrich nach AGI A10
Zement-Estrich nach AGI A11
Kunstharz-Estrich nach AGI A81

Fußbodenwerk

GmbH & Co.

Vakuum-Beton

Konstruktionsbeton Typ V1
als fertiger Boden für
Industrie, Lagerhäuser,
Großgaragen usw.

Sanierung

von Industrie-Fußböden
und Estrichen durch
Tiefenimprägnierung oder
dünn-schichtige Spachtelungen
mit Kunstharzen

**EUGEN
BUSSINGER**

WERBEGRAPHIK

Entwürfe von
Plakaten
Prospekten
Anzeigen
Schutzmarken
etc

8 MÜNCHEN 40
Krumbacher Str. 4

TELEFON 37 61 66



Kiessling
SANITÄRE ANLAGEN

Kiessling oHG · München

**Projektierung und Ausführung von Be- und
Entwässerungen**

Gasversorgungen

Ismaninger Straße 6 · 8000 München 80

Bachhofer – Haas & Partner

Generalagentur

Bayern-Versicherung · Bayerische Versicherungskammer

- **Günstige Beiträge** in der Kfz-Versicherung
- **Kostenlose** Versicherungsanalysen für Betriebe und Privatpersonen
- **Renten-Service** mit Berechnung
- **Günstige** Finanzierungen

Telefon

(089) 80 60 91 / 92

VER

**BAYERN
SICHER**

UNG

Telefon

(0 81 42) 1 56 26

Racing for

CUP-SHOP Sportpokale
7443 Frickenh.-Tischardt
Telefon 07123 / 31134



JOS. MUHR

Vergaser · Zündung
Ventile

APG u. Hardi-Brennstoffpumpen
Kraftfahrzeug-Spezialbetrieb

Jos. Muhr
Westermühlstraße 3
8000 München 5

Telefon 26 63 36 / 2 60 44 44

**STROMBERG
VERGASER**



... wenn FIAT
... dann

WILLY von MÜLLER

Autohaus Willy von Müller KG

8031 Steinebach
Seestraße 11 - 12
Telefon 0 81 53 / 72 09

Luxus-Modell



**KS 50
Super
Sport**

50 cm³, 85 km/h, 5 Gänge mit
Scheibenbremse, Alu-Druck-
gußbrädern, Super-Cockpit.
Führerschein 4, ab 16 Jahren.

ZÜNDAPP

FAHRRÄDER - MOPED - SPIELWAREN

FUCHS
Tel. 42 13 46
München-Trudering

Feldbergstr. 4-6 · Truderinger Straße 314

ZÜNDAPP - Bootsmotor + Rasenmäher
VESPA - Mofa - Moped - Motorroller
HEINEMANN - PKW + Bootsanhänger
MODELLEISENBAHN - MÄRKLIN - TRIX

Grundbesitz - Verwertung - Verwaltung



Luisenstraße 5, 8 München 2, Tel. (089) 59 41 31 und 59 38 85

In Bayern - ein Begriff für Sauberkeit

Die Münchner Heinzelmännchen



☎ **089/484011**

Für kleine Betriebe und große Unternehmen. Von der
Glasreinigung bis hin zur ständigen Unterhaltsreinigung.
München - Ingolstadt - Regensburg - Cham

FIAT-Keidler

Partnerschaft durch Vertrauen und zuverlässiger Serviceleistung

5x in München

VERKAUF UND AUSSTELLUNGSRÄUME:
NEU- UND GEBRAUCHTWAGENVERKAUF:

- »motorama«
AM ROSENHEIMER BERG TEL. 48 68 77
- * HERZOGSTRASSE 43-45 TEL. 34 16 08
 - * OETTINGENSTRASSE 20-24 TEL. 22 45 24
 - * SCHWANSEESTRASSE 22 TEL. 691 73 21
 - * LANDSBERGER STRASSE 187 TEL. 57 22 65

* KUNDENDIENST, REPARATUR, ERSATZTEILE

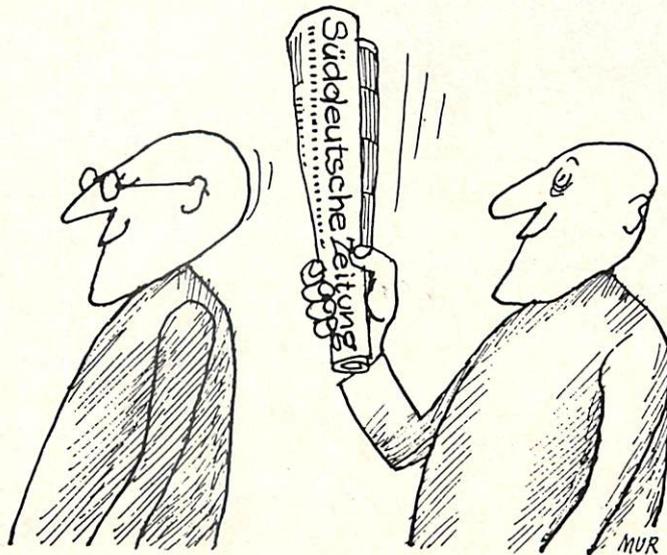


*Wir gratulieren dem
Automobilclub München
zu seiner 75-jährigen
Motorsportgeschichte*

FIAT

Autos, die Freude machen.

Süddeutsche Zeitung
Täglich!
Wirkt ungemein
belebend.
Schon probiert?





Zerwirkgewölbe

»Bayerns ältestes Wildgeschäft«



Im königlichen Zerwirkgewölbe in München

Aus München's historischem
Wildfachgeschäft »Zerwirkgewölbe« erstklassiges Wildbret
zu jeder Jahreszeit:

vom Reh, Hirsch, Wildschwein, Hasen, Rebhuhn
und Fasan

Zerwirkgewölbe (München, Ledererstraße 3, Tel. 22 68 24) – das traditionsreiche Wildfachgeschäft der
RICHARD DISTLER KG MÜNCHEN

Glaserie Stephan Ostermeier

Inhaber: Maria Ostermeier

Ausführung
sämtl. Glaserarbeiten
Neuverglasung · Reparaturverglasung
Isolierverglasung · Spiegel
Zwischenglasbilder etc.

Kistlerhofstraße 161 · 8000 München 70
Telefon 0 89 / 78 81 16

CLAUS STENVERS ^{GM}_{BH} MÜNCHEN

TECHNISCHES VERKAUFSBÜRO

ARMATUREN
PUMPEN
MESSGERÄTE

Waldgartenstr. 49 · 8000 München 70
Telefon 0 89 / 7 14 10 49 · FS 05 212 588



omniFIT ist ein anaerob (unter Luftabschluß) aushärtender Flüssigkunststoff. Er sichert vibrationsfest Schrauben und Muttern, befestigt problemlos Lager und Buchsen, dichtet zuverlässig Gewinde- und Flanschverbindungen.

omniFIT ist seit 10 Jahren ein bewährter Helfer in der Fertigung und bei der Reparatur in den namhaftesten Industrieunternehmen Europas. Fordern Sie bitte den neuen Prospekt über das vollständige omniFIT-Programm und einen Bezugsquellennachweis an.



CHEMISCHE VERBINDUNGSTECHNIK

omniTECHNIC GmbH · Triebstraße 9 · 8000 München 50
Telefon 089/14 50 51 · FS 05/215 853

K. WILHELM

ELEKTROINSTALLATION

LICHT-, KRAFT- UND
SCHWACHSTROMANLAGEN
BELEUCHTUNGSKÖRPER · RADIO
NEON-ANLAGEN

8000 MÜNCHEN 5
Buttermelcherstraße 18
Telefon: 0 89 / 26 81 35 / 4 30 11 76

Anton Amberg

Malermeister



Sämtliche
Spezialanstriche,
Lackierungen und
Fassaden-Beschichtungen

Ernastraße 26 · 8000 München 82
Telefon 0 89 / 4 30 28 60

HP

Gebrauchtwagen

An- und Verkauf

HANS PESL

München, Schüleinstraße 1

Telefon 43 32 16 u. 430 53 26

Ihr Handwerksbetrieb für Holz und Steinbau
Zimmerei – Schreinerei, Fassadenbau in Holz u. Eternit, Innen-
ausbauten für Kellerhobbyräume-Dachgeschoße; Decken und
Wandverkleidung in Holz;

1918



1978

Wir liefern zu günstigen Preisen Spanplatten, beschichtet, furniert, nach Wunsch mit Zuschnitt.

ALBERT POLZMACHER · MÜNCHEN-PASING · BÄCKERSTR. 53 · TEL. 88 17 02

Hans Huber

Kfz.-Meister

- Aral-Tankstelle
- Service
- Kundendienst

8 München 2 · Riedlerstraße 5

Telefon 089 / 50 86 15



Autodarlehen stark verbilligt

Für Neu- und Gebrauchtwagen
günstig Bargeld für Sie.
Von 500 bis 30 000 Mark ganz
einfach und schnell.

Über 100 Zweigstellen in
München und Umgebung



**AUTOHAUS
KARL JUNGMYER**
STRAUBINGER STRASSE 49
8442 GEISELHÖRING
TELEFON 0 94 23 / 3 32



seit 1860

WILH. & RICH. DIEHL
THEATINERSTR. 9
Hypo-Passage
TELEFON 29 75 63

Qualitätspfeifen
Raucherbedarf
Feuerzeuge
Import Tabake
Import Zigarren
Havanna Depot

Lederwaren
Accessoires
Schachspiele
Roulette
Spielkarten
Exklusive Spiele

Eigene Werkstätte · Versand Service

UMZÜGE nah und fern

MÖBELLAGERUNG UND VERPACKUNG



wenden Sie sich bitte an die
nächste Niederlassung von

SCHENKER

IN MÜNCHEN : ARNULFSTRASSE 31 · TEL. 089/1244 285

Großes Angebot
an

Fahrrädern,
Rennrädern,
Mofas, Mopeds und
Kleinkrafträdern
Bekleidung
für Zweiradfahrern
Sturzhelme
Stets günstige
Sonderangebote
Werkstatt und
Kundendienst

1

PEUGEOT
die Marke
der Sieger

SIEGER
Tour de France
1977

Rennräder · Sporträder
bei Ihrem Fachhändler

Firma
Anton Gerstl
Inh. Ferdinand Littich
Trappentreustraße 10,
Nä. Donnersbergerbrücke
8000 München 2
Telefon 50 62 85



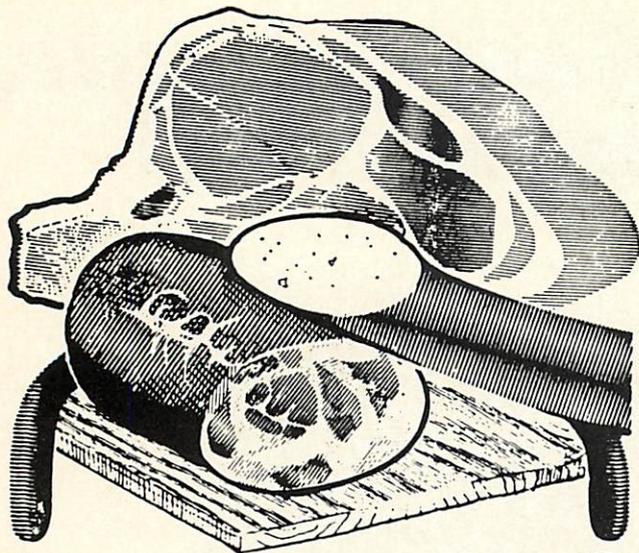
Lieferant für Gastronomie, Metzgerei und Handel

**FLEISCH · WURST
GEFLÜGEL · WILD
SPEZIALITÄTEN**



Distler
Fleisch

RICHARD DISTLER KG MÜNCHEN · TEL. 76 89 45



Metzgerei Spitzauer

8 MÜNCHEN 82 (Kirchtrudering)

Kirchtruderinger Straße 4, Telefon 421610

Groß- und Einzelverkauf sämtlicher
Fleisch- u. Wurstwaren aus eigener
Herstellung.

Spezialitäten:

Münchner Weißwürste
Münchner Backleberkäs
und ein exklusives
Aufschnittsortiment



MALEREI u. PLASTIK FREIRAUMGESTALTUNG FREIE GRAFIK GEBRAUCHSGRAFIK



Atelier:

Mühlstraße 2/1
Telefon (09442) 618

Comelius Richter

Atelier für angewandte Kunst

Wohnung:

Heimbucherweg 17
Telefon (09442) 597

Goldener Krug

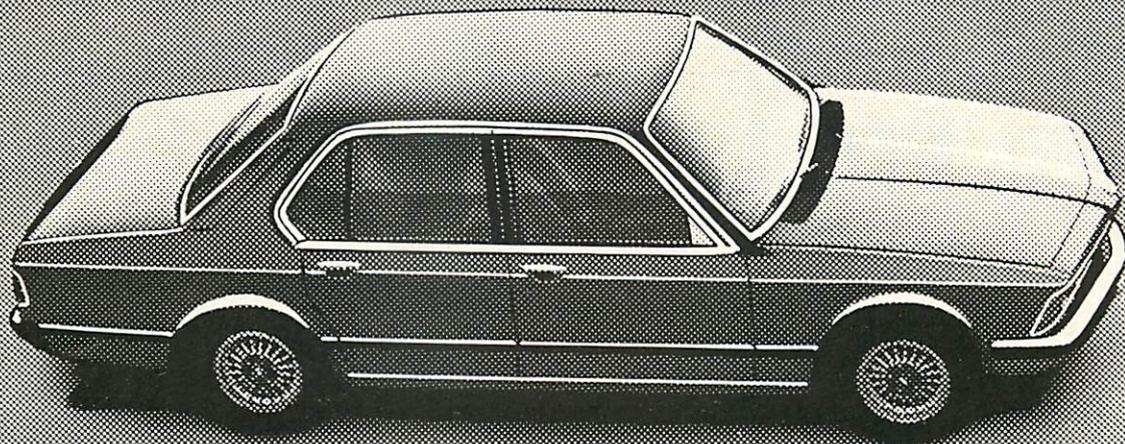
Pächter: Ferdinand Hansen

Bayerische und
internationale Speisen
und Spezialitäten ◇
Kleine Bierbar ◇
Kaffe und Kuchen

Neugermring
Augsburger Str.
Ecke
Königsberger Str.
Tel. 089/8 41 63 14

Ich freue mich über Ihren Besuch

Sonntag ab 15 Uhr und Montag geschlossen.



Sonderausstattung: Leichtmetallfelgen

Informieren Sie sich bei uns über die neue Alternative in der Spitzenklasse. **BMW 728, 730, 733i.**

Wir würden uns freuen, Sie mit einer neuen Interpretation des Fahrens in der höchsten Automobilkategorie bekanntmachen zu können. Und Ihnen zu zeigen, wie gut man die Selbstver-

ständlichkeiten der internationalen Komfortkategorie mit der BMW typischen Beweglichkeit, Dynamik und Vitalität verbinden kann. Vereinbaren Sie eine Probefahrt.

AUTO HUSER

8000 MÜNCHEN 70 · TELEFON 089/7 14 50 24
FÜRSTENRIEDER STRASSE 212



FIAT

das moderne Auto

R. HOUZER GmbH

8022 Grünwald, Telefon 089/6492648

Südl. Münchenerstraße 66

Verkauf · Reparatur · Kundendienst

Leihwagen · Finanzierung · Versicherung

der gute Service

FIAT

**Wir sind für
Werbebeschenke
Ihr Partner**

Gläser, Aschenbecher
Bierkrüge, Weißbiergläser
mit Firmenwerbung

Streuartikel

Wir dekorieren selbst

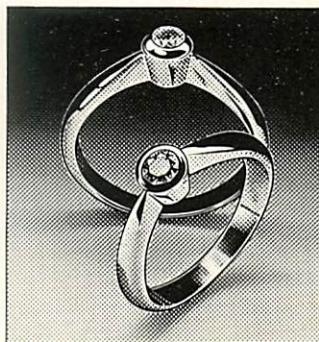
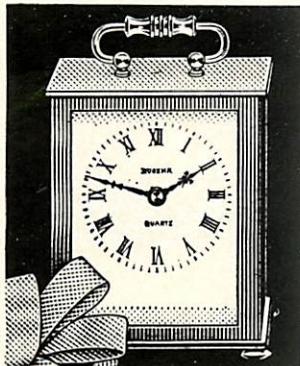
Eigene Siebdruckerei

Wir importieren selbst

E. u. F. WITTWER

Meraner Straße 11, 8012 Ottobrunn
Telefon 089/6093114

DUGENA



Bei uns finden Sie Geschenkideen: wertvollen Schmuck und andere hübsche Accessoires.

Und natürlich Uhren der Marken Dugena – Seiko – Citizen – Bulova – Junghans – Kienzle – Pallas.

Unsere Spezialität: Trachtenschmuck.

UHREN · SCHMUCK
FACHGESCHÄFT
KÖSSLER
GOLDSCMIEDEMEISTER

8000 München 82
Wasserburger Landstraße 247
Telefon 4 30 56 28

**PFANDBRIEFE
KOMMUNALOBLIGATIONEN
PLUS
BERATUNG**

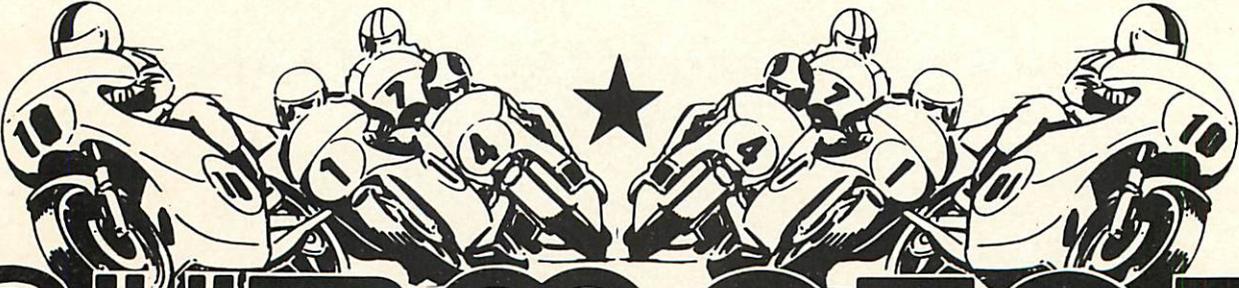
**Das Angebot einer Universalbank,
aus deren Emissionen Vermögen werden**



**Bayerische
Landesbank**
Girozentrale

*Selbstverständlich erreichen Sie uns
nicht nur direkt, sondern auch
über jede Sparkasse in Bayern*

Briener Straße 20, 8000 München 2, Telefon: 089/21711, Telex: 523239, Telegramme: Bayernbank München



SÜDMOTOR
**Zubehör für Mann und
Maschine**

Südmotor · A. Ritzinger · Schwanthalerstraße 5 · 8 München 2 · Telefon 089/555640

SÜDGRIMA

MARMORGROSSHANDEL GMBH & CO., KG

Kirschstraße 33 · 8000 München 50

Telefon (089) 8121037-39

Telex 529428 sgm d

Marmor Grabdenkmäler Fliesen

Grabdenkmäler
aus Granit und Marmor
mit und ohne
Bildhauerarbeit

Keramische
Wand- und Bodenfliesen
In- und ausländische
Produkte

Marmor

Aurisina
Arabescato
Alpengelb

Bianco Grecia
Biancone
Botticino fiorito
Botticino classico
Bardiglio
Breccia Pernice
Breccia Oniciata
Bronzetto

Carrara Bianco
Cristallino Orfeo
Ceppo grau
Ceppo Brecciola
Ceppo Presolana

Grigio Carnico

Moncervetto

Nembro
Naxos Bianco

Perlato Appia
Perlato Royal
Perlatino
Perlato Svevo

Rosso Verona
Rosso Levanto
Repen Zola

Travertin Romano
Travertin Toscana
Trani Apricana
Trani Broccato
Trani Perlato

Trani Paglierino
Trani Serpeggiane
Trachite Peperino

Verde Aosta
Verde Gloria
Verde St. Nicolaus
Verde Serpentin
Verde Torre
Verona rot

Zandobbio

Granit

Bianco
Dorato
Ghiandone
Monterosa
Montorfano
Serizzo
Rosa Limbara

Quarzit

Alta Quarzit
Ghiandonato Quarzit
Porphy
Gamser Gneis
Beola Verde

Schiefer

Kunststein

Agglo
Kunstharzgebunden

Alles aus einer Hand

Vom millionenfach bewährten VW-Käfer bis zur 5 Zylinder Limousine dem Audi 100 5E.

Vom Porsche 924 bis zum Porsche Turbo die Krönung aller Sportwagen.

Ständig Neu- und Gebrauchtfahrzeuge lieferbar.

SEPP *Greger*
GmbH & Co. KG

AUTOHAUS

München 60, Verdistr. 134

Telefon 089/8112427

V·A·G



Dachau, Ludwig-Thoma-Str. 30

Telefon 08131/81132

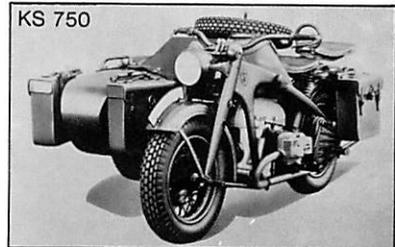
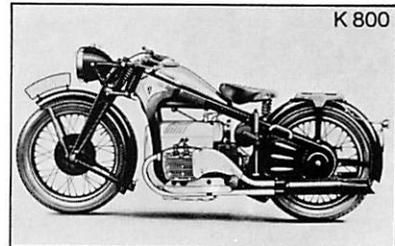
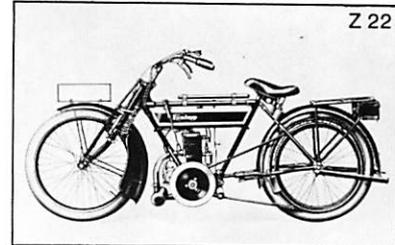


60 Jahre weltberühmte ZÜNDAPP-Technik

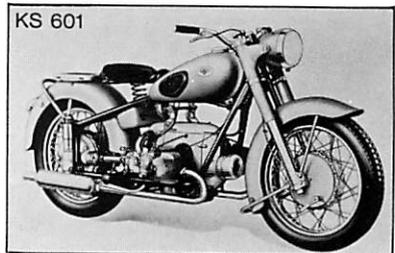


1917 wurden in Nürnberg die ZÜNDAPP-Werke gegründet

Groß ist die Palette erfolgreicher ZÜNDAPP-Modelle. Mit der Z 22 „Das Motorrad für jedermann“ fing es 1921 an, bald folgte das so erfolgreiche Einheitsmodell. Weltweite Anerkennung fand die Derby-Serie; die schwere vierzylindrige K 800; die Seitenwagenmaschine KS 750 und der grüne Elefant KS 601. Rund 2¼ Millionen Fahrzeuge, ca. 3 Millionen Fahrzeug-Motoren, dazu in den letzten Jahren Rasenmäher, Bootsmotoren und viele andere Produkte haben seither die Fabrik verlassen.

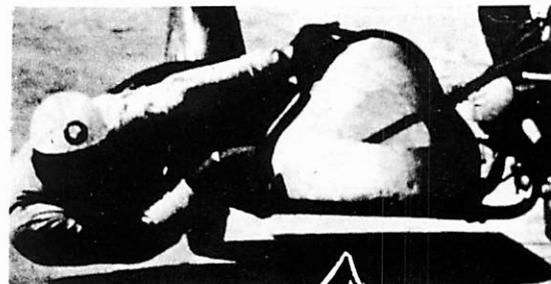
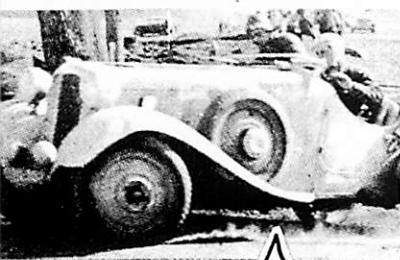
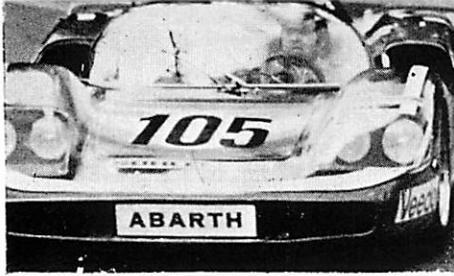


Entscheidend für den Erfolg der ZÜNDAPP-Produkte ist die hohe Qualität. Von Anfang an erwarb sich ZÜNDAPP einen legendären Ruf für Wertbeständigkeit und Zuverlässigkeit. Stets hat es ZÜNDAPP verstanden, seine große Erfahrung marktgerecht in die Waagschale zu werfen. Die starke Marktposition und die ungebrochen hohe Nachfrage nach ZÜNDAPP-Erzeugnissen werden auch in Zukunft bestimmend sein. Ein Erfolg, der mit 60jähriger Erfahrung und zukunftsweisendem Fortschritt erzielt wurde.



ZÜNDAPP

ZÜNDAPP-WERKE GmbH · Anzinger Straße 1-3 · 8000 München 80



**75 Jahre
Automobil Club München
75 Jahre
Motorsportgeschichte**

