ACM-ECHO

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

46. Jahrgang *Nr. 10* *Oktober 1984*

Aus dem Inhalt:

Seite 14, Die Kuhn-Weiss/Memminger-Story (siehe Bild)
Seite 3, Einladung zur ACM-Jahresschlußfeier
Seite 20, Martin Wimmer, Deutscher Meister 1984
Seite 21, Helmut Dähne, Deutscher Motorrad-Rallye-Meister 1984

TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2

Achtung wichtiger Termin!

Redaktionsschluß für ACM-ECHO Nr. 11 – Ausgabe November 1984 ist am 5.11.84

Termin-Vorschau

1. Dezember 1984 **ACM-Jahresschlußfeier**
siehe Einladung und Antwortkarte in diesem Heft.

Bitte vormerken!
Unsere traditionelle Nikolausfeier findet heuer am Freitag, den 7. Dezember 1984

statt. Wir möchten heute schon die backfreudigen Clubdamen und spendefreudigen Clubherren an die immer sehr gefragten Platzlteller und Tombolapreise erinnern. Alles weitere steht im nächsten (November)-Heft.

Die Veranstalter

Achtung Sportfahrer!

Sportergebnisse für Jahresschlußfeier bitte sofort bei Sportleiter Helmut Diehl abgeben.

Sofern postalische Übersendung in Frage kommt.

Helmut Diehl
(Sportergebnisse)
Theatinerstraße 9
8000 München 2 **Letzter Abgabetermin: 1. November 1984**

Ich glaube, daß es aufgrund der jahrelangen Aufrufe und ebensolanger Scherereien keiner weiteren Zeilen bedarf.

---

80 Jahre ACM

Einladung

zur

Jahresschlußfeier

am Samstag, 1. Dezember 1984 im

Hotel Holiday Inn

(Leopoldstraße 200 — König-Ludwig-Saal)

*

18.00 Uhr Saalöffnung

*

19.00 Uhr Abend-Buffet

*

Ehrung der Sportfahrer
und langjähriger Mitglieder
Siegerehrung Clubpokal Salzburgring

*

Zum Tanz spielen die »Blue Bird's«

*

Ihr Automobil-Club München
ULI WAGNER
Präsident

Bitte senden Sie beiliegende Antwortkarte bis spätestens 6.11.84 zurück, damit wir Ihnen die gewünschten Plätze reservieren können.

Unkostenbeitrag DM 49,99 einschl. Buffet und Faßbier.

Wir bitten um rechtzeitiges Erscheinen.

Mit Monoshock-Fahrwerk und Zentralverriegelung.
Wassergekühlt, 80 ccm, 7 kW (9,5 PS), 5 Gang, Klauengetriebe, 15-Liter-Tank, Alu-Druckgußräder, Hydraulik-Scheibenbremse vorne 240 mm ∅ Cockpit-Verkleidung.

Ab 16 Jahre.

Die Bewährte
KS 80

ZÜNDAPP

ANTON GERSTL
Inhaber: Ferdinand Littich jun.
Trappentreustraße 10
(Nähe Donnersberger Brücke)
8000 München 2, Tel. 089/506285
Werksvertretungen:
KREIDLER · ZÜNDAPP
HERCULES · MOTOBECANE
Große Auswahl an Sport- und Rennrädern, Reparatur und Kundendienst.

Man geht einfach in die

KORON-Parfümerie ... *direkt am Dom*

und das seit 1918, denn es gibt kaum einen guten Artikel, den die KORON-Parfümerie für Sie nicht bereithält!
Telefon (089) 22 27 64

Autoschlange, großes Pech, blöder Hund verbeult dein Blech.
Schlauer Fuchs geht jetzt zu **Frank**. Der richtet's wieder, Gott sei Dank.

Bauernregel:

Xaver
Autospenglerei

Karosserie Fachbetrieb

Frank
Autolackiererei

Emil-Geis-Straße 3, 8022 Grünwald bei München, Tel. 089/6 41 21 37

Bei nicht verschuldetem Unfall rechnen wir mit der jeweiligen Versicherung ab.

Leihwagen werden gestellt

Gebr. Wagenführer
Inh. Julius Wagenführer

Unfall-instandsetzung
Lackierungen
Kfz.-Reparaturen und Kundendienst

Karosserie Fachbetrieb

Hirschbergstraße 21–23
8000 München 19, Tel. 16 13 72

Kompliment — eine neue Frisur!
Eine neue Frisur gibt Ausstrahlung, macht Stimmung, bringt Komplimente. Und das brauchen Sie zum Wohlbefinden — auch oder gerade im Alltag.
Kommen Sie zu uns!

SALON
ADERBAUER

Putzbrunner Straße 42
8012 Ottobrunn
Telefon (089) 60 71 37

Gesucht wird!

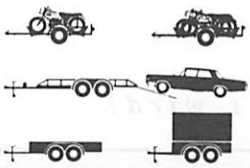
Eine oder mehrere Person(en) oder Firma(en), die die freigewordene Werbefläche auf unseren ECHO-Versandtaschen als Werbeträger übernimmt. Nach der Nobelschneiderei v. Hees (Hans Sick) und der Firma Diehl (Raucherbedarf der gehobenen Klasse) haben bereits zwei Clubkameraden mit ihrem rückseitigen Aufdruck gezeigt, daß diese wirksame Werbung gut ankommt.

Gerechter Weise wollen wir diesmal eine öffentliche Ausschreibung vornehmen, sodaß alle Interessenten gleiche Chancen besitzen. Dazu einige Zahlen:

Werbefläche:	ca. DIN A 5
Druckfarbe:	einfarbig nach Wunsch und Möglichkeit
Preis:	für 1 Jahr = 12 x ACM-ECHO-Versand DM 980,– + MWSt. zuzüglich evtl. Satzherstellungskosten (einmalig).
Anfragen:	Bei Präsident Uli Wagner, Tel. 71 33 66 Hans-Peter Haberl, Tel. 300 93 92 ACM-Geschäftsstelle, Tel. 77 51 01 mittwochs von 13–16 Uhr
Ferner:	kann auch unter obigen Telefon-Nummern die Kontaktaufnahme für ein Inserat im ACM-ECHO stattfinden. Preis Inserat je 1/5 Seite DIN A 5 DM 40,– + MWSt. pro monatlichem Erscheinen.

Nachdem mehrmals unser ACM-ECHO in zweifarbiger Ausführung erschienen ist, erstmalig in der über 80-jährigen Vereinsgeschichte, wäre es natürlich schön, die höheren Kosten in etwa durch zusätzliche Werbeeinnahmen decken zu können.

BARTHAU
ANHÄNGERBAU



Rennmotorrad-Anhänger
Auto-Transport-Anhänger
Pkw-Gewerbe-Anhänger

Fahrsportbedarf
N. Spitzauer

Kirchtruderinger Straße 4
8000 München 82, Tel. 089 / 42 16 10

Sollten Sie jedoch das Auto- und Motorradfahren satt haben —
fahren Sie mit Pferd und Wagen
garantiert Benzinsparend und umweltfreundlich.

Wir führen ständig Fahrkurse und Ausflugsfahrten,
auf Wunsch mit Brotzeit und zünftiger Musik, durch.

- **Telefonanlagen**
- **Sprechanlagen**
- **Autom. Wählgeräte**
- **Anrufbeantworter**
- **Uhrenanlagen**

EDLER & PFEIFER
FERNMELDEANLAGEN
GMBH

Becker-Gundahl-Str. 22/I
8000 München 71

„Brauchen Sie eine private Telefon- oder Sprechanlage, dann sprechen Sie mit uns. Verkauf, Vermietung. Garantiert schnelle und saubere Montage."

Telefon 089/7 91 74 85

KTM, MOTO-GUZZI

Motorräder · Ersatzteile · Motorradzubehör

nachmann

Mehrfacher Deutscher Motorrad-Geländemeister
Hans-Mielich-Platz · Telefon 089 / 65 23 82
Ausstellungsraum: Hans-Mielich-Straße

Erzählen müßte man halt können

Was es heutzutage alles zu erleben gibt, an Alltags- und Urlaubsereignissen, läßt den Bürger "Normalverbraucher" oft fast ungläubig sein schütteres Haar schütteln. Danach müssen unter den Bewohnern unseres Erdballs mindestens zwei Spezies vorhanden sein, nämlich die "Nichtserlebenden" und die "Immerwaserlebenden".

Unsereins, Normalverdiener und Verfechter ausgewählter Volksmeinungen des herrschenden Vierparteiensystems, geht scheinbar blind, ja fast könnte man sagen zugenagelt, durch die Hemisphäre. Wir "Nichtserlebenden" fahren mit Kind und Kegel an entlegenste Stellungen noch erträglicher Kulturbereiche, doch eigentlich ist nichts los. Ob Flugzeug, Auto, Fahrrad, ob Segelboot oder Fußmarsch, ob Wüstendurchquerung oder Motorradexkursion, es gibt hernach nichts außergewöhnliches, überirdisches oder unterirdisches zu Hause zum Erzählen.

Deprimiert und neidvoll schauen wir "Nichtserlebenden" an so manchem Clubabend durch die Runde, wenn die anderen von Alltags- und Urlaubserlebnissen berichten. Und spricht man einen ebenfalls "Nichtserlebenden" aufs Nichterlebte an, so kann die Frage nach dem "Nichtserlebten" auch mit der weiteren Frage nach dem "warum" eigentlich nie beantwortet werden. Sind wir also potentielle Danebensteher, sogenannte Nichts? Riechen wir nicht nach Abenteuer und Erlebnishunger?

Zeitweise treten echte Komplexe auf, und gelegentlich wünscht man sich schon mal heimlich, daß der Wagen ausgeraubt wird und das teure Cassettengerät so mirnichts dirnichts verschwindet. Hätte man auch einmal was zum Erzählen! Doch dies wäre noch die unterste Stufe, die sogenannte Einsteigerschwelle in Sachen erlebten Ungewöhnlichem. Aber vor kurzem glaubten wir, daß der Knüller perfekt wäre. Allerdings nicht lange, dann wußten wir, daß der Hagelschlag leider auch andere getroffen hatte und somit wars mit der Pointe wieder nichts. Also doch "Danebensteher"? Man müßte einfach etwas ganz verrücktes machen, was bisher nie erzählt wurde, nie probiert wurde. Nur erhebt sich dann wieder die Frage: "Hat's vielleicht der eine oder andere schon erlebt und zu erzählen vergessen bei seinen vielseitigen Erlebnissen". Oder aber, ist es hernach bei unserem sprichwörtlichem Danebenstehergluck etwa gar nichts besonderes?

Jetzt bin ich bei der ganzen Schreiberei ein bißchen durcheinandergekommen, heißt es jetzt: Wir erleben halt nichts, oder erzählen müßte man halt können?

H.P. Haberl

* * * * *

SÜDGRIMA

MARMOR -
FLIESEN -
GROSSHANDEL

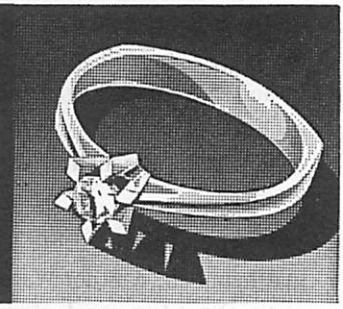
Kirschstraße 33
8000 München 50 (Allach)
Telefon 089 / 812 10 37

Anton Amberg
Malermeister

Sämtliche
Spezialanstriche,
Lackierungen und
Fassaden-Beschichtungen

Ernastraße 26
8000 München 82
Telefon 430 28 60

Uhren-Schmuck-Fachgeschäft
Goldschmiedemeister
KÖSSLER
Wasserburger Landstr. 247 8000 München 82 ☎ 4 30 56 28
DUGENA-Fachgeschäft – Ihr Experte für Uhren Schmuck und ... gute Ideen.



werner
Bergermeier

TAPETEN
FARBEN
BODENBELÄGE
GARDINEN

Sensburgerstraße 8 · 8000 München 81 · Telefon 089 / 93 22 58
(vorm. Daglfinger Straße 6)

sag: Ich will...

Irgendwann ist jeder soweit, daß er sich das leistet, was er schon immer wollte.

Castrol
...nichts anderes.

Wir gratulieren zum Geburtstag – im November – recht herzlich und wünschen weiterhin alles Gute und eine schöne Zeit

13.11.84	**CLAUS STENVERS** Waldgartenstraße 49, 8 München 70	50 Jahre
20.11.84	**ALBERT SPORER** Walliser Straße 32, 8 München 71	50 Jahre
21.11.84	**RICHARD JUNGHANS** Maximilianstraße 26/I, 8 München 22	75 Jahre
25.11.84	**ULLA UHLMANN** Grünbauerstraße 19a, 8 München 71	
27.11.84	**RICHARD PINZENSCHAM** Aßlingerstraße 8/bei Kern, 8 München 80	50 Jahre

P.S. Der ACM vergißt nicht nur manchmal wichtige Geburtstagskinder, nein er macht sie auch mal zwischendurch jünger. So geschehen bei Clubkameraden **Franz Lichtenstern,** der am 10.9. natürlich seinen 75. Geburtstag feierte und nicht, wie gut gemeint, seinen 70.

Wir begrüßen als Neumitglieder im ACM

Johann G. Kainz und Werner Ehrmann

Die Aufnahme in den ACM haben beantragt

Werner Broer ..... geworben durch: Clubbüro
Peter Dany ..... geworben durch: Alex Mayer

Hier könnte Ihr Inserat stehen!

Unterstützen Sie den ACM!

KURT HILD
IMMOBILIEN

RDM

MÜNCHEN 2
Schwanthalerstraße 13
Telefon 59 41 31
und 59 38 85

GRUNDBESITZ-
- VERWERTUNG
- VERWALTUNG

SÜDMOTOR

Zubehör für Mann und Maschine

Mitten im Herzen von München findet jeder Motorradfahrer alles, was sein Herz begehrt: Ein umfassendes Zubehör für seine Maschine, für jedes Wetter die passende Kleidung und das neueste Sortiment an Helmen. Bitte fordern Sie unseren Katalog an!

Südmotor — Schwanthalerstraße 5, 8000 München 2
Telefon 089/55 56 40

Boxenstopp

Als Hochburg oktoberfestlichen Treibens konnte die ACM-Wies'n-Box in früheren Jahren bezeichnet werden. Traditionell traf man sich an den beiden Wies'n-Clubabenden zur Brauchtumsförderung und nach altväterlicher Sitte trat man nie vor dem Zapfenstreich zum Heimgang an.

Heute vermittelt die ACM-Boxe nur noch einen Schatten einstiger Treffen. Ja, von einem desolaten Eindruck darf man angesichts der längst verlorenen Boxenmajorität an Zugewanderte, Neumünchner und Fremdländer sprechen. Und selbst wenn sich das Häuflein von ACM-Traditionalisten noch so eisern auf vier Tischen wehrt, die magische Minderzahlgrenze von 20 ACM'lern ist greifbar nahe geworden. Systematisch schrumpfen die Starkbier- und Hendlanbeter und dieser "Fernbleibetrend" hat bestimmt nichts mit Süßmeiers illegalen Knödeldrehern und Hendlaufspießern zu tun. Die Umfrage ergab: Nicht die ACM-Boxe ist schuld, sondern es handelt sich ganz einfach um die "Wies'n-Müdigkeit" schlechthin.

Sollen wir nun weiterhin krampfhaft festhalten an Althergebrachtem? Sollen wir für einen kleinen Kreis eine Wies'n-Tradition pflegen die es ja schon gar nicht mehr gibt? Und sollen wir auch in den kommenden Jahren zum Boxenbesuch animieren, obwohl längst kein sichtlicher Bedarf mehr vorhanden scheint?

Entweder lassen wir im nächsten Jahr den Clubabend im Clublokal und die Wies'n-Boxenreservierung synchron laufen, um beiden Seiten gerecht zu werden, oder aber wir verzichten überhaupt auf eine weitere Traditionsfestung im ACM mangels ausreichender Besucherzahlen. Denn allzu utopisch erscheint es nicht mehr, wenn sich in den nächsten Jahren der letzte und alleinige ACM-Wies'n-Anhänger seinem traurigen Schicksal beugt und Freitod durch Ertrinken einem langsamen Dahinsiechen im Armbrust-Schützenzelt vorzieht.

Passen wir uns also endlich den tatsächlichen Gegebenheiten an, was zum Schluß dann nur heißen kann: Verzicht unter diesen Aspekten auf einige begehrte Boxentische bei der Welt größtem Volksfest!

H.P. Haberl

Walter E. Kramer †

Walter E. Kramer ist am 11.9.84 verstorben. Er gehörte zu den stillen Gönnern des ACM, die niemals nein sagten, wenn es galt den Club mit Sach- oder Geldspenden zu unterstützen.

Der Inhaber eines der größten Fußbodenwerke Deutschlands war gleichzeitig ein begeisterter Anhänger des Motorsports. Er hatte, was einmalig im ADAC war, lange Jahre den einzigen Firmen-Motorsportclub.

Kramer fuhr früher Rallyes, Orientierungs-, Geschicklichkeits- und Ballonverfolgungsfahrten, Rundstrecken- und Eisrennen, später galt seine Liebe mehr dem Bergrennsport. Als er sich vom Motorsport zurückzog, widmete er sich dem Flug- und Pferdesport.

Wir verlieren mit Walter E. Kramer, der im Alter von 68 Jahren von uns ging, nicht nur ein langjähriges Clubmitglied, sondern einen Gönner und Freund.

Ein ehrendes Andenken werden wir ihm immer bewahren.

Die Vorstandschaft

Team Memminger / Kuhn-Weiss

Der Automobil-Club München verweist gerne auf seine ehemaligen erfolgreichen Motorsportler, als gäbe es im ACM zur Zeit keine Spitzensportler. Jedoch der Schein trügt. Denn wenn Privatfahrer für ein Werk wie Porsche die Kohlen aus dem Feuer holen, dann muß man schon viel Einsatz zeigen – fahrerisch wie materiell, – wenn dann solche Leute ACM-Mitglieder sind, dürfen wir auch stolz auf sie sein.

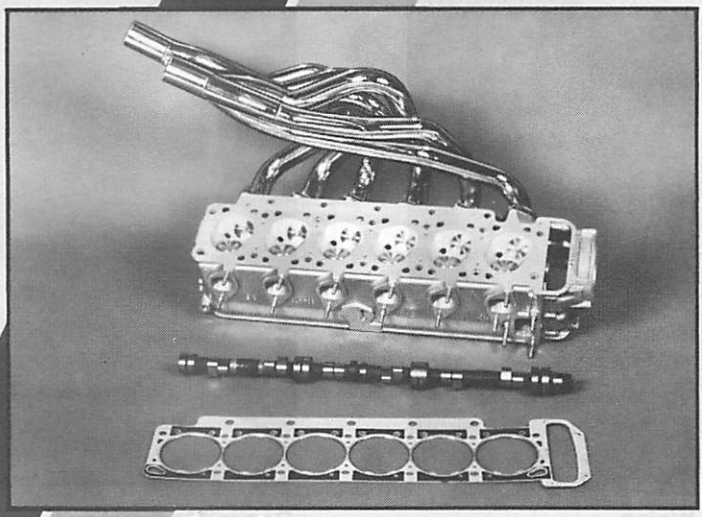
Die Rede ist hier von Heinz Kuhn-Weiss und Georg Memminger.
Mit Freude darf ich gleich eingangs darauf hinweisen, daß es den Gentlemen in erster Linie um den "Spaß an der Freud" geht, auch im harten Geschäft der Endurance-Weltmeisterschaft, denn sie sind ja Hobby-Rennfahrer.

Wie man dazu kommt, als Privatmann und nicht gerade als Haudegen die Seiten von so renommierten Fachblättern wie Rallye Racing (Heft 2 Feb. 83), Auto, Motor und Sport (Heft 9/83 und 13/83) und Sportfahrer (2 Feb. 84) um nur einige zu nennen, zu füllen, bedarf es näherer Erläuterungen.

Bis zu dem Tag, da Porsche Renningenieur Roland Kußmaul den 930 Gruppe B für Georg Memminger baute, waren auch für den Porsche-

HARTGE

motorsport



HARTGE H 5 154 KW (210 PS), Zylinderkopf-bausatz für BMW 528 i E 28

bei Auto-Huser

Alle Bausätze und Umrüstteile mit TÜV-Zertifikat!

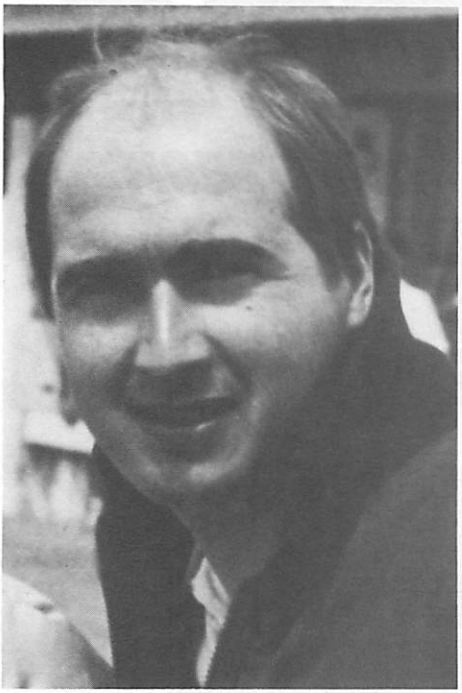
Wir machen Ihren BMW um vieles stärker und exclusiver.

AUTO-HUSER GmbH

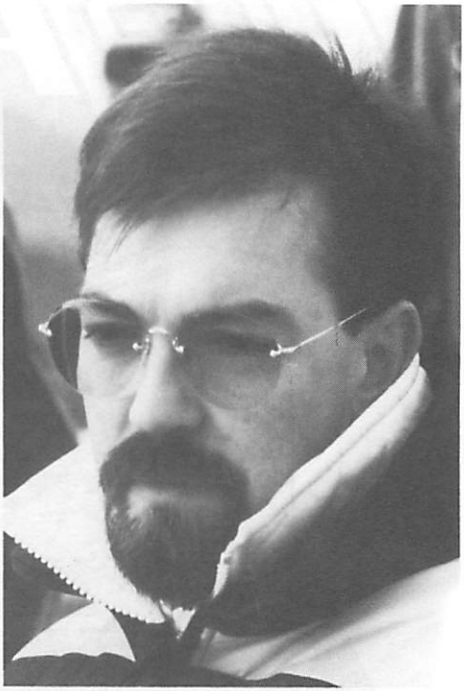
BMW-Vertragshändler

Fürstenrieder Straße 212–216 · 8000 München 70 · Tel. 7 14 50 24

die agentour, München



Heinz-Kuhn-Weiss



Georg Memminger

Fahrer einige harte Lehrjahre unumgänglich. Begonnen hat die Rennerei 1976/77 auf einem vom Bruder vorbereiteten NSU TT. GM blies die Berge hinauf und hat nach eigener Aussage entweder gewonnen oder das Gefährt in die Botanik gesetzt. 1980 folgten dann Auftritte im Golf Cup, die mit der Feststellung endeten, daß man sich in der wilden Meute nicht wohl fühlte. Das Fahrzeug war nach jedem Rennen ein Fast-Totalschaden, wie dies bei Markenpokalen so zum Alltag gehört.

Die Rennpause 1981 diente offensichtlich zur Bestandsaufnahme und dabei reifte die folgerichtige Entscheidung, lieber gleich was "Richtiges" zu machen.

Mit dem Bräu von Pfaffenhofen – Fritz Müller – bildete man ein Team und meldete zur Marken WM der Gruppe B auf dem weißen Kraftprotz aus Zuffenhausen.

Aus der Rennabstinenz '81 entwickelte sich die Erfolgskurve 1982. Zusammen mit Cowboy Fritz Müller (Markenzeichen – sein schwarzer Stetson) erfuhr man erste große Erfolge, die dann im Gewinn der Weltmeisterschaft für Porsche gipfelten. Selbstverständlich nicht im Alleingang, aber als Zünglein an der Waage! Wie aber können Privatiers mit dem schwächsten (rund 320 PS) und schwersten (gut 1200 kg) Auto des Feldes, das sich beim ersten Versuch in Silverstone gegenüber den Werks-Lancias, Porsche 956 und anderen Gruppe C Mobilen gar nicht

für's Rennen qualifizieren konnte, die Weltmeisterschaft entscheiden?

Der Schauplatz war das 1000 km Rennen auf dem Nürburgring 1982. In Runde 20 produzierte der belgische Amateurrennfahrer Philippe Martine einen folgeschweren Abgang. Neben dem JÖST-Porsche 936 C zerstörte er auch die Hoffnungen des Hauses Porsche, die Marken WM gewinnen zu können. Der dritte Platz war futsch, und der einzige, punktesichere Schwaben-Flachmann aus dem Rennen, die WM gestorben.

Daß man sich aber in Notfällen immer auf die Bayern verlassen kann, bewiesen nun Memminger/Müller auf ihrem schlichten, gewöhnlichen Straßenauto ähnlichen Turbo, die so um Platz zwölf herum fuhren.

Porsche-Mann Gerd Schmidt, auch Professor genannt, war mittlerweile ins Grübeln gekommen und durchpflügte das FIA-WM-Reglement. Dies besagte, daß zur Marken-WM '82 neben der Gruppe C auch die neuen Gruppe-B-Fahrzeuge gewertet werden. Zu diesem Zeitpunkt gab es auf der ganzen Welt aber nur sehr wenige B-Mobile, und das Memminger Auto war das einzige Top-Fahrzeug. Aus diesem Grund hatten viele den Regel-Passus ganz einfach vergessen. Da neben dem "Professor" aber auch Fritz Müller das Regelbuch genau gelesen hatte, wußte er zum letzten Fahrerwechsel was zu machen war. Das Duo M+M steuerte den 930 auf den neunten Gesamtrang. Da nur der Rondeau, der Sieger Stommelen/Pescarolo, und der Bayern-Porsche zur Wertung gültig waren, gab's 15 WM Punkte für Porsche. Jedoch nicht sofort, – es blieb spannend wie im Krimi. Die Franzosen glaubten nämlich, die FIA wäre ein französischer Staatsbetrieb und sie könnten tun und lassen was sie wollten. Erst lief Rondeau zu seinem Freund, dem FISA-Präsidenten J.-M. Balestre, und dieser wieder zu seinem Freund – Staatspräsident Francois Mitterand. Aber letztendlich brachte auch der franz. Staffellauf keinen Erfolg. Mit 19:2 Stimmen blieben Memminger/Müller die Punkte, und Porsche die Weltmeisterschaft.

Porsche bedankte sich bei 930 Besitzer Memminger damit, daß man sich an dessen Renner in den heiligen Hallen von Weissach erkenntlich zeigte.

Die Beiden konnten also zufrieden sein mit der Saison 1982. In der Porsche-Presse-Information las man: Mit einem Porsche 911 Turbo glänzten die deutschen Privatfahrer Fritz Müller / Georg Memminger bei den int. Langstreckenrennen der Produktionsklasse der Gruppe B. Durch Siege in ihrer Kategorie sicherten sie sich den Gruppe B Langstrecken-Cup der FIA.

Mit den Erfolgen des Vorjahres und dem von Porsche nun kostenlos überarbeiteten Fahrzeug konnte man die 83er Saison locker angehen. Neu für dieses Jahr, war jedoch das Fahrergespann. Heinz Kuhn-Weiss, zu dieser Zeit schon längst ACM-Mitglied, gab nun dem Porsche zusätzlich die Sporen.

Shell
memminger
110
OKS
SPEZIALSCHMIERSTOFFE
DUNLOP

Der Münchner Industriekaufmann begann seine Fahrerlaufbahn 1979 auf einem Diermaier-Capri. Schon nach fünf Rundstreckenrennen hatte er die Int. Lizenz und beteiligte sich 1980/81 an dem gemeinsamen Mazda RX7 Projekt mit Müller. Finanziell wurde Halbe-Halbe gemacht und die Erfolge in der TW-Europameisterschaft ließen nicht lange auf sich warten. 1980 gab es für das Mazda-Team folgende Erfolge:

	Großer Preis Brünn	1. Platz
	Austria Trophae Salzbr.	1. Platz
	ADAC Erding	3. Platz
	TT Silverstone	5. Platz
	4 Str. Nürburgring	4. Platz
1981 folgte mit	4 Str. Monza	1. Platz
	500 km Vallelunga	1. Platz
	Austria Trophäe Salzbr.	3. Platz
	RAC TT Silverstone	2. Platz
	Hopfenland Bergrennen	1. Platz
	EG Trophy Zolder	1. Platz

Aber nicht nur bei internationalen Veranstaltungen glänzte Heinz. So gewann er in den letzten Jahren mehrfach den ACM Club-Pokal. 1983 wurde ihm das Goldene Sportabzeichen verliehen.

Auch Kuhn-Weiss ist wie sein Team-Partner Memminger verheiratet, und hat eine Tochter und einen Sohn. Für ihn gilt ebenfalls das Motto: Spaß muß der Motorsport machen! Das neue Gespann setzte den von der Firma Ruf bestens gewarteten Wagen bei der Endurance Weltmeisterschaft ein. Die Erfolge auf int. Pisten begannen schon beim ersten Lauf in Monza mit einem dritten Platz. Es folgten: Imola 2. Pl., Nürburgring 3. Pl., Silverstone 4. Pl. und das Erlebnis schlechthin sollte Le Mans werden. Für die 24 Std.-Schlacht hatte man sich gut vorbereitet und Auto, Motor und Sport resümierte wie folgt: Wer bei Porsche seinen 930 Rennmotor und das Fahrwerk revidieren läßt, dem Getriebe den längsten Gang (285 km/h) spendiert und dabei auch gleich eine neue Bremsanlage ordert, der greift in die Vollen. "20.000 bis 25.000,– Mark" wird die Inspektion gekostet haben, kalkuliert Porscheeigner G. Memminger. Nachdem geübte Porsche-Schrauber nochmals kräftig auf den Etat gedrückt hätten, sprangen Experten aus dem Motorsport-Club für die Porsche-Crew ein. 12 Mann und zwei Damen vertilgten während der 24 Std. nicht nur 240 Weißwürste, sondern unterstützten das Fahrerteam erfolgreich. Dreimal wechselten flinke Schrauberhände in knapp 10 Minuten eine abgeknickte Antriebswelle. Ansonsten schlugen die 24 Rennstunden mit 4 Satz Reifen zu 8000 Mark und sechs Satz Bremsbelägen zu Buche – außerdem schluckte der Wagen pro Runde etwa sechs Liter Superbenzin.

Nach einer Distanz von 4075 Kilometer belegten sie den 13. Gesamtrang und den 2. Platz in der Klasse! Als Team-Chef hatte Dieter Schmidt fungiert, der auf Grund der guten Organisation und umfangreichen Er-

fahrungen entsprechenden Anteil am Erfolg hatte. Nur mit bester Vorbereitung und guter Planung lassen sich Erfolge in dieser Größenordnung heimfahren. Heinz Kuhn-Weiss als schneller Mann stellte den Porsche auf seine Startposition und Georg Memminger sorgte langzeitig für hohe Rundendurchschnitte. Daß die beiden gut harmonieren, wurde beim Gespräch mit Georg Memminger mehrfach unterstrichen. Denn bei Privatteams können nicht nur fahrerische Differenzen zu Problemen führen, auch auf der finanziellen Seite muß man sich auf seinen Partner verlassen können. Mit den Rennen in Imola und Mugello wurde die 1983 Saison wieder optimal abgeschlossen. Memminger/Kuhn-Weiß spendierten Porsche vier Plazierungen für den FIA Gruppe B Cup, wogegen das nächste Team nur zwei Punkte beisteuern konnte.

Die Problematik in der Gruppe B besteht darin, daß man gegen die überlegenen BMW M1 fahren muß, und diese Fahrzeuge erheblich mehr Leistung haben.

In der Rangliste um den Porsche Cup 1983 belegte Georg Memminger den 10. Platz!! Eine erstklassige Plazierung, wenn man bedenkt, daß sich hier Fahrer wie Bob Wollek, John-Fitz Patrick, Jochen Maas, Jacky Ickx um nur einige zu nennen, bewerben. Daß es nicht nur Sternstunden im Motorsport gibt, mußten unsere Clubkameraden bei den heurigen Rennen erfahren. Schon beim Training in Monza kündigten zwei der teuren Turbo-Motoren den Dienst auf, sodaß das Rennen ohne das ACM Team lief. Man verkaufte den Fahrern Benzin, welches für die Turbo-Motoren zuwenig Oktan hatte.

In Silverstone fing das Fahrzeug im ersten Training Feuer, nachdem die Benzinleitung undicht wurde, und der Porsche brannte halb aus. Für Le Mans organisierten die Fahrer ein Vortraining, um das Fahrzeug auf seine Einsatztauglichkeit nach den bisherigen Ausfällen zu prüfen. Doch auch hier explodierte der Motor und das "Erlebnis Le Mans" wurde ausgelassen.

Ein Italiener gab dem Porsche vorläufig den Rest, als er als dritter Fahrer im Auto, beim 1000 km-Rennen Nürburgring (neuer Kurs) das Fahrzeug vernichtete.

Daß der Mann mit der Brille nicht nur einen ausgewachsenen Rennporsche schnell bewegen kann, sondern auch echter Porsche Fan ist, zeigen die kleinen Modell-Porsche im Bücherregal. Die kleinen "Muletto" zeigen jede Weiterentwicklung des großen Bruders auf. Mit allen Details, bis zur Sponsoraufschrift und Namenszügen, sind die kleinen Kunstwerke ausgestattet. Die Firma Spax legt den Memminger Porsche sogar als "Serienmodell" auf, und Ferry Porsche besitzt ebenfalls eine Ausführung der ersten Handgearbeiteten.

Das Programm für 1985 ist noch nicht festgelegt, jedoch denkt man an die Gruppe C Junior oder den neuen Gruppe B Porsche. Auf jeden Fall, was gutes muß es sein, denn nur das bringt Erfolge. Abhängig ist das neue Projekt natürlich auch von der Sponsorfrage. Aber glücklicherweise ist man nicht unbedingt auf einen angewiesen. *Helmut Diehl*

Martin Wimmer
Deutscher Motorrad-Rundstrecken-Meister 1984 der Klasse bis 250 ccm auf Yamaha.

Nach seiner Doppelmeisterschaft 1982 (250er und 350er) gewann unser Clubkamerad Martin Wimmer heuer erneut die heißumkämpfte 250-ccm-Klasse souverän.

Wimmer fuhr nach einem schönen, aber nicht unbedingt sicheren Punktevorsprung die letzten DM-Läufe taktisch und wie sich zeigte mit großem Erfolg zum Titelgewinn. Nachdem viele Rennen ja mehr oder weniger im Regen gefahren wurden, zeigte Martin, daß er zu den Regenspezialisten gehört und fuhr auf nasser Rennstrecke klare Siege heraus.

Wir gratulieren zum Deutschen Meistertitel!

H.P. Haberl

Helmut Dähne

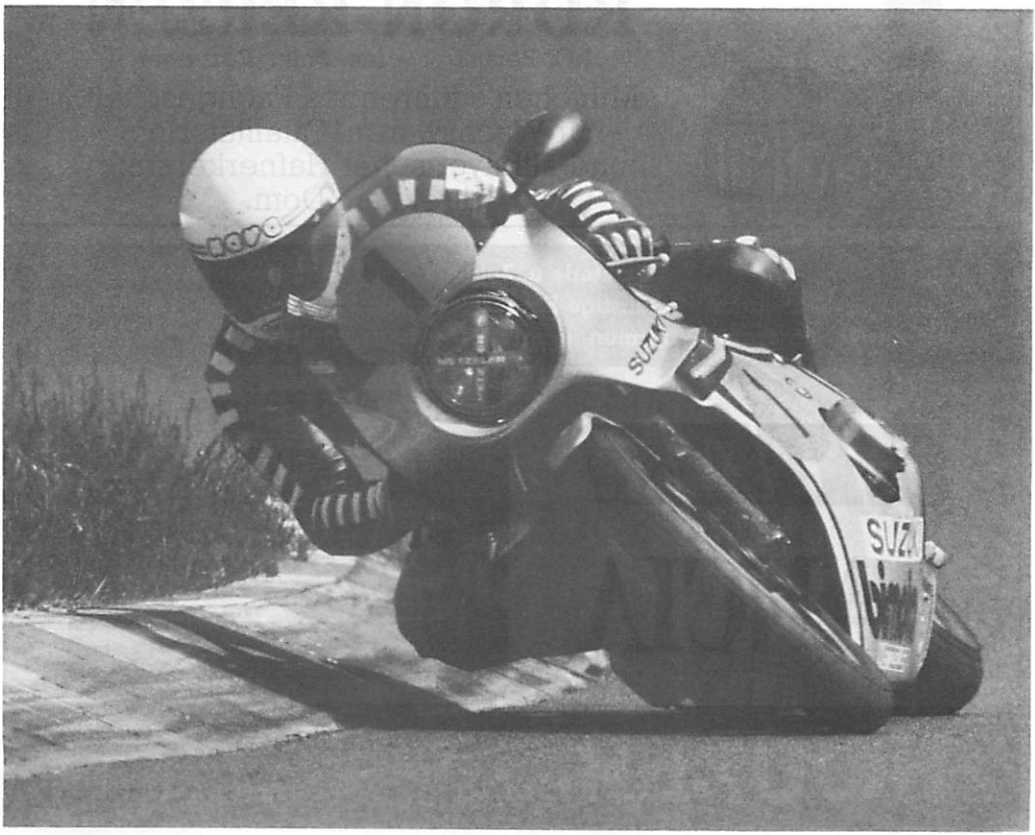
Deutscher Motorrad-Rallye-Meister 1984 auf Bimota-Suzuki

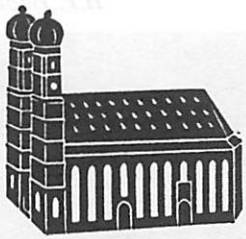
Für Helmut Dähne ist es bereits der achte Deutsche-Meistertitel. Früher hieß es ja statt Rallye-Meisterschaft Zuverlässigkeits-Langstrecken-Rennen für Motorräder, die sich meistens in den Distanzen von und bis 1000 km Länge abspielten. Diese 6 bis 8-Stunden-Rennen erfordern daher neben Kondition und Konzentration ein ebenso langfristig haltendes Material und ausdauernde Besatzung.

Wir gratulieren ebenfalls zum Deutschen-Meistertitel!

Als Anmerkung sei mir aber noch ein kleiner Vorwurf wegen mangelnder Ergebnismitteilung gestattet: Es wäre für die Redaktion sehr schön, wenn es auch Helmut Dähne möglich wäre, neben den vielen Verpflichtungen und Vorbereitungen, wenigstens telefonisch einige Daten durchzugeben.

H.P. Haberl





KORON-KERZEN

J.C. Reisinger – Inh. Franz Reisinger

München's führendes Fachgeschäft
für Wachswaren, Qualitätszinn
und altbayerischer Hafnerkeramik
direkt am Dom.

Verkauf
Neu- u. Gebrauchtwagen
Kundendienst, Reparatur

Ersatzteile u. Zubehör
Günstige Finanzierungen
Firmen- u. Privat-Leasing

Unfallinstandsetzung
Leihwagen, Versicherungen
Motorsportkits

FIAT

LANCIA

R. HOUZER GmbH

Südl. Münchener Str. 66
8022 Grünwald
Telefon 089/6 49 26 48

Wies'n-Nachschlag – Verkehr auf die Schnelle!

Eigentlich wohne ich ja nur 2 Meilen von Napoleons Wunderschenke entfernt, das sollte im Zeitalter des ausgeklügelten Massenverkehrs, des Park and Ride und anderer wirksamer sozialistischer Parolen kein unüberwindliches Hindernis sein. Notfalls könnte man sogar zu Fuß gehen.

Aber wenn man schon einige Dutzend Wies'n auf dem Buckel und einen aufmüpfigen Meniskus im Knie hat und außerdem die vorwiegend für maßvolle Anlässe angeschafften Haferlschuhe nicht die bequemsten sind, muß man, so man die seit dem unvergessenen Dauerwellen-Mimen Robby traditionelle ACM-Boxe L-Versammlung nicht versäumen und dort auch seine 2 Maß sprich 3 Halbe Bier reinlassen will, sich schon andere Mittel und Wege einfallen lassen, als jene Autofahrer, die draufgekommen sind, daß ein Parkplatz auf dem Gehsteig in unmittelbarer Wies'n-Nähe bei 10 Mark Zwangsgebühr immer noch preiswert ist im Vergleich zu den gemeinnützigen BRK-Parkplätzen.

Also auf gehts! Auto am Waldfriedhof abstellen, Kleingeld für Streifenkarte und Überzahlknopf einwechseln, Zoneneinteilung studieren, mit der neuerweckten Tram zum Harras, die verlegte Haltestelle vom Vorjahr suchen, eine Runde zu Fuß, nächste Tram, eine Viertelstunde bis zur Ausstellung und schon hat man nur mehr eine Meile bis zum größten Volksfest der Welt!

Oder aber nächster Versuch: Start wie oben, Tram zum Harras, 2 Treppen zur U-Bahn, Marienplatz umsteigen, 3 Treppen zur S-Bahn, warten auf Godot, Umsteigen am Bahnhof, 4 Treppen und ein Sprint zur U-Bahn, Wies'n aussteigen, 2 Treppen und schon stehst du vor der Rindskastratenbraterei – und bist froh daß du bald auf der 20-cm-Bank ausrasten kannst.

Du stehst auch nicht mehr auf, bis du kurz vor Elf erfreut festgestellt hast, daß tatsächlich noch ein Zwölfter ACMler vorbeischaut, nimmst dann deinen zweiarmigen Henkeltopf und gehst heim, vermeidest den Dreifach-Looping, weil du dein Bier und Hendl behalten willst und sagst dir großzügig und in Gedanken an die vielen Treppen: Jetzt muß ein Fiaker her!

Das war aber ein sehr falscher Entschluß, denn dafür war die Hopfen-Nervennahrung einfach zu wenig.

–– Start mit Jetset-Anpressdruck – Bavariabogen lange Linke voll – Eisenbahnbrükke Überholen auf dritter Spur – Rot so weit das Auge reicht, scharf linksab – Drehzahl steigt – Sendlinger Kirche, Mopedfahrer klopft rechts, die 30 cm zum Randstein waren ihm zu wenig, – Plinganserstraße 70 und darüber – Stoßstangenabstand wie beim Marken-Cup – Harras Rot – Rechte voll – weiterer Konkurrent rechts überholt – Kreuzung Passauer Vollbremsung, Randsteintouche, dann durch bei Gelb – Roßhaupter nicht unter 80 – Waldfriedhof Rot (wir kennen das jetzt schon) Würmtalstraße Zielschuß – Raus – Trinkgeld – Hurra wir leben noch!

Ein Sportfahrer überlegt nachdenklich wie leicht er mit Fahne, 20% verminderter, aber immer noch überdurchschnittlicher Reaktionsfähigkeit, auf dem Ring vorsichtig rechts und 55 fahrend, sein Papier hätte loswerden können. Das nächstemal ziehe ich Turnschuhe an und spiele Blasius oder bleibe beim Pongratz.

U. W.

schott

J. SCHOTT
SCHEIBMEIRSTRASSE 20
8000 MÜNCHEN 82

Zubehör für Wohnmobilausbau, Wohnwagen- und Campingbedarf

Telefon 089/ 4 30 99 92

Anfertigung von Sonderteilen für Motorrad- und Automobilrennsport

SCHOTT

Mechanische Werkstätte
Maschinen-, Vorrichtungs- und Musterbau
Robert Schott, Scheibmeirstr. 20, 8000 München 82

AUTO MÜNCH IN MÜNCHEN
V·A·G
Audi

- Neuwagenverkauf
- Gebrauchtwagen
- Service, Reparaturen (auch für Porsche)
- Autoverleih (PKW und Camper)
- Unfallinstandsetzung

AUTO MÜNCH GMBH
Tübinger Straße 11
8000 München 21
Telefon 089/57 30 06

»Wir führen das rennerprobte Motul-Öl«

FUNK-TECHNIK W. KAMMERLEHNER
Taxi Funk — Service und Teletron Vertrieb
Reparatur aller Gerätetypen
EUROSIGNAL
AUTOTELEFON — SPRECHFUNKGERÄTE
8000 München 2, Nymphenburger Str. 57, Tel. 1 23 22 52

Sportives aus den ACM-Reihen

Christian Geistdörfer fuhr mit Hanno Mikkola auf einem Audi-Sport-Quattro bei der Deutschland-Rallye allen auf und davon. Dieser achte Lauf zur Deutschen-Rallye-Meisterschaft brachte einen Audi-Doppelsieg, denn Demuth/Lux folgten auf Platz 2 mit dem alten Audi-Quattro. Daß es dem Veranstalter gelungen ist, 48 Sonderprüfungen – davon 47 gewertet – aufzutreiben überrascht bei der derzeitigen Genehmigungslage aufs angenehme.

Manfred Anspann startete beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring, einem Tourenwagenrennen, das über ca. 2600 km Distanz ging. Auf BMW 323i holten sie sich in der Klasse A den 3. Platz, sowie im Gesamtklassement Rang 69. 180 Teilnehmer kämpften hauptsächlich bei Regen und Nebel, trotzdem waren fast 30.000 Zuschauer am alten Ring versammelt. Die Fahrergemeinschaft mit Anspann wäre leicht zum Klassensieg gekommen, hätte nicht einer den BMW in die Leitplanken geparkt und dadurch 3 Stunden Schraubenaufenthalt verursacht.

Weiter ging es am Sonntag darauf beim Kickhauser Bergrennen bei Augsburg. Hier fuhr Anspann auf dem Formel II (Maurer BMW) auf den 3. Platz in der Klasse und im Gesamtklassement.

8 Tage später stand das Siegerland Interserie-Rennen auf dem Programm. Auf Distler-CANAM ging Anspann gleich kräftig zur Sache. Trainingsschnellster in der Division II und 4. Startplatz bei der gemeinsamen Aufstellung I und II zeigten seine Leistungen. Wenn vorne nur noch Pescarolo, Niedzwiedz und Hoffmann stehen, dann muß nicht nur der Wagen gut sein. Doch schon in der ersten Kurve passierte es – Kroesemeier – der führende in der Interserie schoß Anspann, über die Wiese kommend, ab. Totalschaden auf beiden Seiten ließ Manfreds Hoffnungen auf einen Sieg in der Interserie schlagartig verpuffen. Kroesemeier kaufte sich - wie man hörte - sofort einen neuen Porsche für sage und schreibe 750.000 DM und startet somit beim nächsten Lauf ohne den Gegner Anspann. Mit Geld geht eben alles!

Kurt Hild war ebenfalls beim Interserielauf in Siegerland, fiel aber mit Motorschaden auf Deutsch-Porsche aus. Der Kurt hat heuer viel Pech, ich glaube, daß die Ankommensquote 1984 noch bei null liegt. Aber vielleicht klappts nächstes Jahr wieder besser.

Rupert Bersch holte sich beim Mickhauser Bergrennen auf VW-Schirocco einen 3. Platz in der Klasse. Auch hier wäre durchaus ein erster Platz drin gewesen, aber der Schnellste war einer jener Zwitterwagen, die sowohl als auch in verschiedenen Klassen starten können und sich dann meistens für die leichtere Klassengegnerschaft entscheiden.

Hans Huber II brachte von der Rottal-Rallye in Neumarkt St. Veit einen Klassensieg und einen 9. Platz im Gesamtklassement nach Hause.

Als acht Tage später in seinem Heimatort Peiting ein Autocross stattfand, wollte der schnelle GTI-Treter nicht fehlen. Über Stock und Stein gings durch zwei Kiesgruben und die eigens dafür gekauften Reifen waren nach 15 km – Trainings- und Wertungsläufe – hinüber. Eine kostspielige Angelegenheit dürfte Autocross also allemal sein. Zumal ja meistens noch diverse Teile zu ersetzen sind. Für Leute die ihr Auto lieben und pflegen nicht unbedingt empfehlenswert.

Shell Heizöl

ilmberger
Julius Ilmberger & Sohn
Hahilingastraße 5, 8024 Oberhaching
(089) 6131658
Bei uns sind Sie immer in guten Händen

Buchbinderei Papierverarbeitung Vogel GmbH

KALENDERHERSTELLUNG
BROSCHÜREN, KLEBEBINDUNG
KATALOGE
PLASTIKSPIRALEN
PLASTIKBINDERÜCKEN
PROSPEKTE
STANZPLAKATE
AUFSTELLPLAKATE
DISPLAYS

SEIT ÜBER 20 JAHREN
ZUVERLÄSSIGER PARTNER
DER DRUCKINDUSTRIE

BIBINGERSTRASSE 20 · 8013 HAAR
TELEFON 46 30 54/55

GBA
München

Geschäftsführer:
Arnold v. Dressler

IHR PARTNER FÜR GRUNDBESITZ
Unser Leistungsangebot:
— Grundbesitzverwertung, techn. Gutachten
— Verkauf und Vermittlung von Wohnungen, Wohn- und Geschäftshäusern
— Industriebeteiligungen, Konzeption

GBA Gesellschaft für Bau- und Anlageberatung
Von-der-Tann-Str. 3, 8000 München 22, Tel. 089/28804-05

In Bayern – ein Begriff für Sauberkeit
Die Münchner Heinzelmännchen
(089) 42 90 71
Für kleine Betriebe und große Unternehmen. Von der Glasreinigung bis hin zur ständigen Unterhaltsreinigung.
München - Ingolstadt - Regensburg - Cham

Günter Lüftenegger holte sich folgende Plazierungen auf VW-Schirocco:
4. Platz Grenzland-Cup in Freilassing
4. Platz Int. Alpentrophäe Salzburgring
5. Platz Grenzland-Cup in Traunstein
Wie schon unsere Interseriefahrer waren jetzt auch die Teilnehmer am Oldtimer-Grandprix in Most/CSSR von dem riesen Zuschauerinteresse begeistert und brachten schöne Erfolge mit:

Peter Mey belegte in der Klasse 1920–1930 auf seiner wassergekühlten Scott TT-Replica von 1928 (500 ccm 18 PS) den 1. Platz, Julius Ilmberger brachte in der Nachkriegsklasse seine 500er-Bianchi auf dem 2. Platz ins Ziel. Alfred Völkl war erstmals mit seiner Neuerwerbung, einer der wenigen gebauten Exemplare der "Linto" aus den 60er Jahren, am Start.

Kurt Distler/Manfred Jäger belegten beim Motocross in Mosbach/Harthof den 4. Platz, in Neubronn gelang mit zwei Laufsiegen ein hervorragender 1. Platz. Beim ersten OMK-Pokal-Endlauf belegten die beiden den 10. Rang, obwohl ein Gesamtsieg durchaus erreichbar gewesen wäre. Aber den beiden Pechvögeln spielte eine verstopfte Tankentlüftung jeweils einige Minuten vor Rennende einen üblen Streich, dessen Ursache erst zu Hause entdeckt wurde. Dafür war die vom Distler-Team (auf Rat von Clubkamerad Hans Huber I) neu-installierte Gegensprechanlage von Helm zu Helm ein voller Erfolg und wird daher sicher schnell Nachahmer finden.

Hans Pesl ging mit seinem heißen BMW 530-Eigenbau in Zeltweg/Österreichring an den Start. Von 36 Startern in der Gruppe II fuhr er auf den 4. Platz im Gesamtklassement. Die nächste Rennveranstaltung fand in Imola/Italien statt, wo er ebenfalls in Gruppe II im 1. Lauf den 3. Platz und im 2. Lauf den 4. Platz herausfuhr und damit erneut einen 4. Platz im Gesamtklassement mit nach Hause brachte.

Ernst Gamperl, erfolgreiches Neumitglied im ACM und in der Trialszene startete beim Trial der Nationen in Myslenice/Polen. In der Nähe von Krakau fand am 13. September zum erstenmal in der Geschichte des Trialsports eine Mannschaftsweltmeisterschaft statt. Die besten "Vier" jeder Nation starteten. Für das deutsche Team, das vom ADAC gesponsert war, fuhr Udo Lewandowsky, Thomas Bormet, Ernst Gamperl und Martin Stahlschmidt. Franz Haaf konnte wegen einer Verletzung nicht teilnehmen.

Aufgrund des ständigen Regens waren in der ersten Runde vier Sektionen (Prüfungsabschnitte) unbefahrbar. Und auch die Zwischenstrecken im Schlamm kostete die Teilnehmer einige Kraft, sodaß der Veranstalter zur Fahrzeit von 6 Stunden 40 Minuten noch eine weitere Stunde hinzugeben mußte, um eine zuschauergefährdende Raserei zu vermeiden.

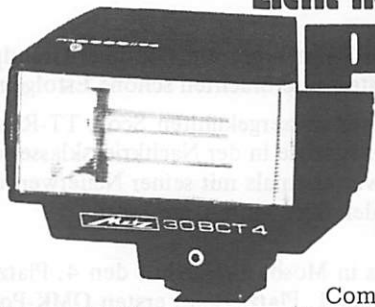
Das deutsche Team, schon geschwächt durch das Fernbleiben von Franz Haaf, erlitt einen weiteren Tiefschlag durch den schweren Sturz von Thomas Bormet, der dadurch ausfiel. Ernst Gamperl, wegen 2 Platten schon in Zeitbedrängnis, kämpfte ferner mit schlechter Sicht durch die beschlagene Brille. So konnte er ebenfalls nicht die gewohnte Leistung bringen.

Daher gelang dem deutschen Team nicht wie erhofft ein 5. Platz, sondern "nur" der 7. Rang. Trotz des schlechten Wetters hatte der Veranstalter das Trial der Nationen optimal durchgeführt und dadurch gezeigt, daß der Trialsport auch als Mannschaftssport betrieben werden kann.

europa-foto Metz-Blitzgeräte

Licht nach Maß

PINI



Mecablitz 30 BCT 4

115.–

Leitzahl 30
Mini-Computerblitz
für garantiert richtig
belichtete Aufnahmen.

Mecablitz 32 CT 3

Computergesteuerter
Elektronenblitz mit
Leitzahl 32 und SCA
System-Adapter
für Systemkameras!

169.–

218.–

NEU

NEU Mecablitz 32 CT 4

Leistungsstarkes Gerät
modernster Technik mit
Leitzahl 32. Als Stab-
oder Kompaktblitzer
für Profis und Amateure.

PINI

Münchens großes Spezialhaus
AM STACHUS · Telefon 59 43 61
Filiale St. Bonifatiusstraße 16

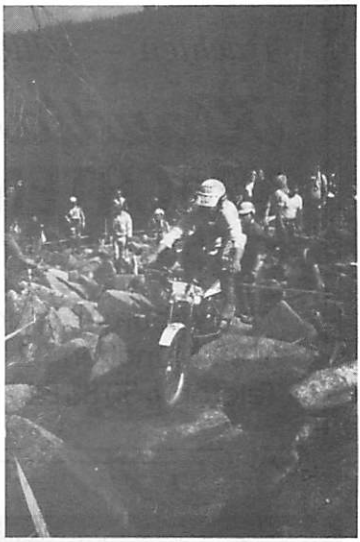
hochleistungs schmierstoffe

Optimol®

Optimol Olwerke GmbH München
Friedenstrasse 7 D-8000 München 80 ☎ 089/4183-0 Tx 5 23636 opti d

Ergebnis:

1. Frankreich	285 Punkte
2. Spanien	321 Punkte
3. Italien	347 Punkte
7. Deutschland	477 Punkte



Klaus Ernst, holte sich den 2. Platz beim OMK-Rundstrecken-Pokal 1984 – Gratulation!

Mit insgesamt fünf Siegen und zwei zweiten Plätzen konnte er sich den zweiten Platz und Vize-Titel in der Endabrechnung beim OMK-Rundstreckenpokal '84 sichern.

Somit hat er 99 A-Lizenzpunkte erreicht und muß nächstes Jahr Deutsche Meisterschaft fahren. Aufgrund von drei Ausfällen, bei denen sein schärfster Konkurrent immer gewann, reichte es nicht ganz zum Titelgewinn.

Klaus Ernst freut sich über seinen 2. Platz umsomehr, wenn er an die Materialausgaben seiner Konkurrenten denkt, die an nichts sparen mußten. Da wurden die neuesten Modelle für 30.000,– DM gekauft, Zusatz-Getriebeölkühler und Zusatz-Wasserkühler verwendet um nur einige Details zu erwähnen. Beim Flughafenrennen in Augsburg feierte Ernst sein DM-Debüt. Auch hier Regen, Regen, Regen und trotzdem hatte er die elftbeste Trainingszeit herausgefahren.

Trachten — zeitlos und elegant

Klaudia
TRACHTENMODEN
»Das Fachgeschäft im Münchner Osten«

Wasserburger Landstraße 217
8000 München 82
Telefon 4 30 83 84

ULRICH WAGNER
Metallbau · Tel. 713366

UW
gegründet 1875

Haustüren
Geländer
Balkone
Trennwände
Vordächer
Gartentore
Zäune

Mehrfarbendrucke
Prospekte
Kataloge
Broschüren
Plakate
Schnelltrennsätze
Formulare
Kuvert

druckerei haberl
8 MÜNCHEN 40 · BELGRADSTR. 32 · TEL. 300 93 92

SG
Bautenschutz GmbH
Nässeschutz und Abdichtungen

- Nachträgliche Abdichtungen von Grund- und Sickerwasser
- Sanierung undichter Terrassen, Balkone und Schwimmbäder
- Horizontalisolierungen gegen aufsteigende Feuchtigkeit
- Sanierung von salz- und schimmelbefallenem Mauerwerk
- Beton-Sanierungen
- Unverbindliche und kostenlose Beratung

Geroltstr. 50 · 8000 München 2 · Tel. 089 / 50 42 90
Österreich-Zweigbetrieb: A-6232 Münster 388 – Tirol

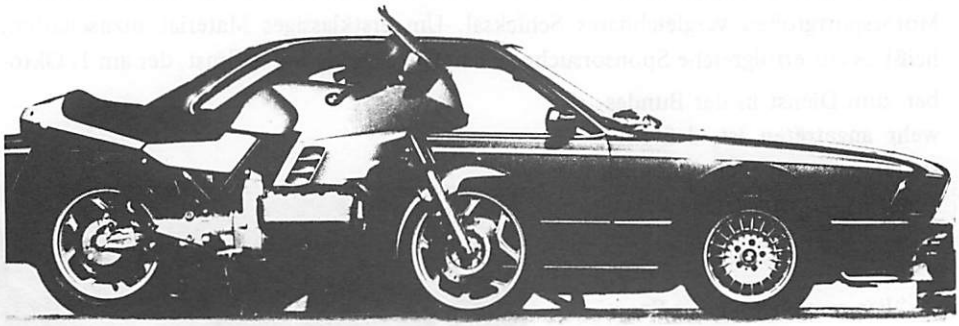
Das Rennen: Der Start klappte gut, brachte die Positionsplätze 17/20/15, den er bis zur 13. Runde mit einem schönen Vorsprung zu den Verfolgern hielt, dann aber am Ende der Zielgeraden in einer Linkskurve stürzte. Wie Ernst meinte, war er mit dem 15. Platz zufrieden, den er bis dahin hielt, denn mehr wäre beim besten Willen mit diesem Material nicht drin gewesen.

Der zweite DM-Lauf in Berlin brachte nach eineinhalb Runden festgegangenen Motor. Beim Int.-DM-Lauf Hockenheim stand er auf dem 31. Startplatz – er mußte ohne Risiko fahren, denn zu diesem Zeitpunkt hatte er seine Maschine schon verkauft – und wurde schließlich noch locker 21. Für die Saison 1985 teilt er mit vielen bekannten Motorsportgrößen vergleichbares Schicksal. Um erstklassiges Material anzuschaffen, heißt es auf erfolgreiche Sponsorsuche gehen. Gleichzeitig hofft Ernst, der am 1. Oktober zum Dienst in der Bundeswehr angetreten ist, daß Freistellungen zu den Rennen klappen. Wir wünschen es ebenfalls!

"Wir gratulieren allen Sportfahrern zu den schönen Erfolgen"

H.P. Haberl

ACM-ECHO, Clubzeitschrift des Automobil-Club München von 1903 e.V., erscheint monatlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten, für weitere Exemplare werden DM 1,00 + Porto, zuzüglich Mehrwertsteuer erhoben. **Geschäftsstelle:** Senserstr. 5, 8000 München 70, Telefon 77 51 01, ist jeden Mittwoch von 13.30–16.00 Uhr besetzt. **Konten:** Postscheck München 311 31–808 (BLZ 700 100 80), Bayerische Vereinsbank München 7041837 (BLZ 700 202 70). **Mitgliedsbeitrag:** DM 60,– pro Jahr. **Präsident:** Uli Wagner, Inninger Str. 5, 8000 München 70, Telefon 71 33 66. **Redaktion, Anzeigenverwaltung:** H.P. Haberl, Telefon 300 93 92. **Anzeigenpreis:** z.Z. DM 40,– pro 1/5 Seite zuzüglich Mehrwertsteuer. **Druckerei:** K. & P. Haberl, Belgradstraße 32, 8000 München 40, Telefon 300 93 92. **Clubabend:** jeden Mittwoch 20 Uhr im Clubraum des Restaurant "Zum Pongratz" Elsenheimer Straße 61, 8000 München 21, Nähe TÜV, Telefon 57 16 74. **Wichtiges:** Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Bilder usw. wird keine Gewähr übernommen. Sämtliche Beiträge geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt die des ACM wieder. Die Prüfung des Rechts der Vervielfältigung aller uns zur Reproduktion, Satzherstellung und Drucklegung übergebenen Vorlagen, Bilder usw. ist ausschließlich Sache des oder der Überbringer.



Unser Programm:

PKW

- Neuwagen
- Gebrauchtwagen
- Vorführwagen
- Kauf
- Leasing
- Finanzierung
- Kundendienst
- Reparatur
- Ersatzteile

Motorrad

- Neu- und Gebrauchtmaschinen
- Vorführ- und Leihmaschinen
- Verkleidungen
- Tuning- und Sportzubehör
- BMW - PVM - Aluräder mit TÜV
- Knott-Transistorzündung
- Bekleidung
- Doppelauspuffanlage für K 100

Peter Knott

BMW — Vertragshändler

Lenggrieser Straße 83 · 8170 Bad Tölz · Tel. 0 80 41 / 60 01