

# ACM-ECHO

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

48. Jahrgang

Nr. 4

April 1986

Die ACM'ler waren maßgeblich an der Entwicklung beteiligt. Hier stellvertretend Martin Stolle, Rennfahrer, Konstrukteur und Erfinder.



## Aus dem Inhalt

Seite 3: **Rätselhaft**

Seite 9: **Das Motorrad wurde 100 Jahre alt**

Seite 27: **Was ist schuld am Waldsterben?**

**TERMIN-VORSCHAU — SEITE 2**

**ACHTUNG  
WICHTIGE  
TERMINE**

**Redaktionsschluß für  
ACM ECHO Nr. 5 – Mai 1986  
ist am 7. Mai 1986  
ACM ECHO Nr. 6 – Juni 1986  
ist am 4. Juni 1986**

---

**Weniger jung werden im Mai:**

- |       |   |          |
|-------|---|----------|
| 13.5. | <b>Herr Ottokar Kittelmann</b><br>Prinzenstraße 64, 8000 München 19 | 75 Jahre |
| 23.5. | <b>Herr Peter Mey</b><br>Johann-Strauß-Str. 2, 8031 Puchheim        | 50 Jahre |
| 27.5. | <b>Herr Herbert Paul</b><br>Eichenstraße 26, 8014 Neubiberg         | 60 Jahre |
| 31.5. | <b>Frau Margot Miller</b><br>Hölderlinstraße 12, 8000 München 70    |          |

*Herzlichen Glückwunsch und viel Gesundheit  
wünscht der gesamte ACM!*

---

**In eigener Sache:**

Immer wieder werde ich an den Clubabenden nach dem nächsten Redaktionsschluß gefragt. Wenn ich die paar ausnehme, die sowas einfach vergessen, dann muß ich doch den Rest fragen: Wie genau lest Ihr denn das ECHO?

Der Redaktionsschluß soll doch auch daran erinnern, bis zu diesem Termin Meldungen und Informationen an die Redaktion zu schicken! Es dürfte doch nicht so schwer sein, kurze, handschriftliche Notizen an mich zu senden. Gar mancher weiß Dinge, die alle interessieren würden. Warum erfahre ich davon nichts??

Genau in dieses Thema paßt auch eine weitere schmerzliche Erfahrung, die ich leider immer wieder machen muß. Da sieht man im Club gar manches bekannte oder auch neue Gesicht mittleren Alters und erfährt evtl. so beiläufig, das sei der ehemalige Rennfahrer XY. Ich weiß, daß die Jungen gerne die teilweise abenteuerlichen Geschichten der "Alten" hören würden und daß die ehemaligen Aktiven gerne in alten Erinnerungen schwelgen. Öffnet doch Eure Schatzkisten, Ihr könnt ja im Club auch gut erzählen. Ich sehe immer wieder, wie jeder Euren Erzählungen andächtig lauscht. Es soll auch keiner glauben, daß man es als Angabe auffaßt, wenn jemand seine Erlebnisse ausbreitet. Nein, es ist informativ und interessant! Ihr müßt auch nicht komplett schreiben, sondern nur Informationen liefern. Den Rest erledige ich gerne.

Ich hoffe, daß dieser Aufruf doch noch einige animiert, sich zurückzuerinnern um andere an früheren Erlebnissen teilhaben zu lassen.

## Rätselhaft:

Liebe ACM-ler,

beim Durchblättern einer älteren Automobil-Zeitschrift fand ich folgendes Inserat:

– Vereinsnachrichten –

Eine "Autler-Kirchweih in Koche!" betitelt sich das am Dienstag, den 16. Februar in der Schwabinger Brauerei stattfindende Faschingsfest, das der Motorfahrer-Verein München, Ortsgruppe der Deutschen Motorfahrer-Vereinigung, veranstaltet. Der Zutritt zum Fest ist nur im Automobilkostüm oder Bauertracht gestattet.

Ratet einmal, in welchem Jahr diese Anzeige erschienen ist und welche zwei Vereine damit gemeint waren?

In derselben Zeitschrift ganz aktuell unter

– Handelsnachrichten –

Aus Moskau: Die Verwendung von Automobilen in Moskau nimmt, nach einem Bericht des dortigen k.u.k. Generalkonsulates, immer mehr zu. Gegenwärtig zählt man in Moskau ca. 450 Automobile.

Noch ein paar Auszüge aus der Rubrik

– Patentanmeldungen –

Nr. 205536 Motordreirad mit vorderem Radantrieb

Nr. 205402 Signalvorrichtung für Kraftfahrzeuge

Nr. 357623 Durch Dynamo gespeiste elektrische Fahrradlaterne

Nr. 358482 Mit federnden Speichen versehenes Rad

Nr. 358070 Elastischer Felgenbelag für Kraftwagen und dgl. mit einem durch eine Kunst-Gummimasse umhüllten Metallschlauch

Nr. 357873 Federnder Fahrradsattel

Die Antwort auf obige Frage sowie weitere "Neuigkeiten von damals" im nächsten ECHO!

A. Mayer

## Witzig:

"Du, Papa, was versteht man eigentlich unter Ewigkeit?"

"Wenn man ein Vierzigtausendmark-Auto auf Abzahlung kauft."

Schild in einem Lokal: Wenn Ihnen die Farben im Fernseher besonders leuchtend vorkommen, wird es Zeit, mit dem Trinken aufzuhören. Es ist ein Schwarz-Weiß-Gerät!

\*\*\*\*\*

Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Herrn Richard SCHALBER

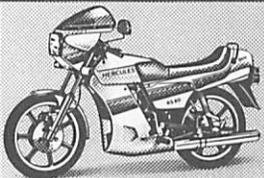
geworben durch Eddy HAU

Herrn Alfons WIEMANN

geworben durch Eddy HAU

Herzlich willkommen und vielen Dank an Eddy!

# Ultra RS 80- Aktion und Attraktion



6,3kW/8,5PS, wassergek. 80 ccm-  
SACHS-Motor, 5-Gang-Schritt-  
schaltwerk, hydr. gedämpfte Tele-  
skoppgab. vorne, gelochte Doppel-  
scheibenbr., Vollverkl., Drehzahlm.

## HERCULES



### ANTON GERSTL

Inhaber: Ferdinand Littich jun.

Trappentreustr. 10 (Nähe Donnersberger Brücke)  
8000 München 2, Tel. 089/50 62 85

Werksvertretungen:

KREIDLER · PUCH · KTM · 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

Vor lauter schauung wia's Wetter werd – fährt oaner plötzli ganz verkehrt  
und i komm' grad vom tanken – fährt er mir in die Flanken.  
„Geh' weiter“, sag i „schau net lang, fahr'n ma zum Xide Frank, der richt's uns z'samm“

**Bauern-  
regel:**

**Xaver**  
Autospenglerei



**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**



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

## Fahrer-Kader für die Moto-Cross-Weltmeisterschaft 1986

Auf Vorschlag des Moto-Cross-Ausschusses hat die OMK nachstehenden WM-Kader benannt.

**A-Kader** = Nominierung für alle WM-Läufe

**B-Kader** = Nominierung nur für die ersten WM-Läufe. Weaternominierung hängt von der dort erbrachten Leistung ab; z.B. nach 3-maliger Nichtqualifikation in Folge kann Rückstufung in den C-Kader erfolgen.

**C-Kader** = Nominierung erfolgt im Ersatzfall für B-Kader bzw. bei Ausfall oder Rückstufung eines Fahrers aus dem A- oder B-Kader. Die Priorität im C-Kader kann – entsprechend den Leistungen in der DM/WM – jederzeit durch die OMK geändert werden. Der C-Kader kann auch im Verlauf der Saison durch Fahrer ergänzt oder verändert werden, deren Leistungen in der DM entsprechend sind.

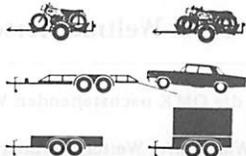
Die Erstellung erfolgt weitgehend unter Zugrundelegung der Erfolge in der WM und DM 1985 sowie unter Berücksichtigung des von den Fahrern geplanten Programmes für 1986.

	A-Kader	B-Kader	C-Kader
<b>Klasse 125 ccm</b>	Lacher, Dietmar Lejeune, Alain	Bauer, Helmut Dämpfle, Richard Hoffmann, Michael Krauth, Andreas Kreutz, Klaus-Bernd	1. Mathis, Harald 2. Kling, Michael 3. Hafenmair, Wilhelm 4. Strecker, Ulli 5. Breitner, Ulrich
<b>Klasse 250 ccm</b>	Diepold, Roland Drechsel, Arno Niedermayr, Alois Schäuble, Manfred	Klüpfel, Norbert Sautter, Martin Schächinger, Jürgen Steinacher, Thomas	1. Kneip, Thomas 2. v.d.Berg, Henry-John 3. Jochum, Harald 4. Lang, Günter
<b>Klasse 500 ccm</b>	Heutz, Michael Gruhler, Walter Siegle, Werner	Mayer, Peter Metzger, Helmut Säger, Ludwig Wölfinger, Ralf-D. v. Zitzewitz, Bert	1. Dieffenbach, Rolf 2. Spacek, Stanislav 3. Witzel, Volker 4. Schiller, Helmut
<b>Klasse Swg.</b>	Böhler, Reinhard Engelhard, Kurt Garhammer, Michael Netterscheid, Walter	Rosskopf, Georg	1. Königsdorfer, Ottmar 2. Osswald, Klaus 3. Schmid, Dietmar 4. Witzel, Fritz 5. Eschbach, Roland 6. Knübben, Jürgen 7. Distler, Kurt

### Dauerstartnummern für die Deutsche Moto-Cross-Meisterschaft

Bei allen Läufen zur Deutschen Moto-Cross-Meisterschaft 1986 erhalten nachstehende Fahrer, die dem WM-Kader der OMK angehören, Dauerstartnummern wie aufgeführt. Ein Anspruch der Fahrer auf Zuteilung dieser Startnummern besteht nur bei einem Start in der Klasse, in der sie aufgeführt sind. Die weitere Startnummernvergabe ist Sache des Veranstalters.

	Klasse 125 ccm	Klasse 250 ccm	Klasse 500 ccm	Klasse Seitenwagen
<b>Start-Nr.</b>	1. Lejeune, Alain 2. Lacher, Dietmar 3. Hoffmann, Mich. 4. Kreutz, Klaus-B. 5. Krauth, Andreas 6. Bauer, Helmut 7. Dämpfle, Richard 8. Hafenmair, Wilh. 9. Kling, Michael 10. Mathis, Harald 11. Strecker, Ulli 12. Breiter, Ulrich	1. Diepold, Rol. 2. Niedermayr, Al. 3. Schäuble, Manf. 4. Sautter, Martin 5. Drechsel, Arno 6. Schächinger, Jü. 7. Klüpfel, Norbert 8. Steinacher, Tho. 9. v.d.Berg, H.-J. 10. Kneip, Thomas 11. Jochum, Harald 12. Lang, Günter	1. Siegle, Werner 2. Gruhler, Walter 3. Heutz, Michael 4. v.Zitzewitz, Bert 5. Dieffenbach, Rolf 6. Metzger, Helmut 7. Mayer, Peter 8. Wölfinger, Ralf-D. 9. Säger, Ludwig 10. Spacek, Stanislav 11. Witzel, Volker 12. Schiller, Helmut	1. Netterscheid, Walt. 2. Königsdorfer, Ott. 3. Rosskopf, Georg 4. Engelhard, Kurt 5. Garhammer, Mich. 6. Böhler, Reinhard 7. Osswald, Klaus 8. Eschbach, Roland 9. Schmid, Dietmar 10. <b>Distler, Kurt</b> 11. Witzel, Fritz 12. Knübben, Jürgen



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

**Fahrsportbedarf**  
**N. Spitzauer**

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

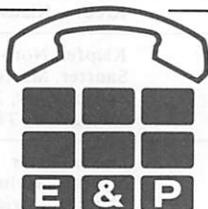
Sollten Sie jedoch das Auto- und Motorradfahren satt haben —

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**

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

**Alexander-Fleming-Str. 8 d**  
**8033 Martinsried/München**

**Telefon (089) 8577966**

**KTM, MOTO-GUZZI**

**Motorräder · Ersatzteile · Motorradzubehör**



**nachtmann**

Mehrfacher Deutscher Motorrad-Geländemeister

**Hans-Mielich-Platz · Telefon 089 / 65 23 82**

Ausstellungsraum: Hans-Mielich-Straße

## WM - Lauf in Nürnberg

---

Das berühmte und seit Jahren jeweils bestbesetzte Sportwagen-Sprintrennen Europas auf dem Norisring zählt nun doch zur Sportwagen-WM. Die Strecke auf dem ehemaligen Reichstagsgelände in Nürnberg ist zwar nur 2,3 km lang, und damit eigentlich um 1200 Meter zu kurz für eine FISA-Homologation für die Sportwagen-WM. Das wohl bestdotierte Gruppe-C-Rennen der Saison erhielt aber auf Intervention des ADAC Sportpräsidenten Wilhelm Lyding doch die Zulassung. Etwaige Sonderregelungen für das Training des Nürnberger WM-Laufes sind ebenfalls vom Tisch. Es wird normal trainiert und gestartet, das Rennen geht mit 24 Autos über 180 km ohne Tankstop und Fahrerwechsel. Der Preis der Stadt Nürnberg ist somit das einzige Rennen zur Sportwagen-WM, bei dem pro Auto nur ein Fahrer antreten wird. Daher wird die WM-Entscheidung mit großer Wahrscheinlichkeit in Mittelfranken fallen.

Die Todesstrecke von Mosport (Kanada) mußte auf der FISA-Sitzung Mitte Dezember über die Klinge springen.

Die Termine:	6. April	Mugello
	20. April	Monza*
	5. Mai	Silverstone
	31. Mai/ 1. Juni	Le Mans
	20. Juli	Brands Hatch*
	24. August	Nürburgring
	14. September	Francorchamps
	5. Oktober	Fuji
	30. November	Malaysia*
	7. Dezember	Australien

(\* = nur Fahrer WM-Lauf)

### Etwas für Veteranen

---

Am 7. und 8. Juni 1986 findet in Planegg bei München der 1. Münchner Veteranen- und Teile-Markt statt. Die Veranstaltung ist verbunden mit einer Sternfahrt für Motorräder und Autos bis Baujahr 1960.

Das Programm verspricht nicht nur Seh- und Kaufmöglichkeiten, sondern auch geselliges Beisammensein. Für Liebhaber von Oldtimern die ideale Gelegenheit, fachzusimpeln und sich in Nostalgie zu ergehen. Auch die Möglichkeit, neue Ersatzteil-Quellen aufzutun, scheint mir für Veteranenliebhaber sehr wichtig. Da der Nennungsschluß erst am 30. Mai 1986 ist, haben Interessierte noch reichlich Gelegenheit, sich bei dem Veranstaltungsleiter, Herrn Claus Müller (Lerchenauer Str. 20, 8000 München 40, Telefon 308 17 24) nach näheren Einzelheiten zu erkundigen.

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 / 6492648

**SÜDGRIMA**

MARMOR-  
FLIESEN-  
GROSSHANDEL

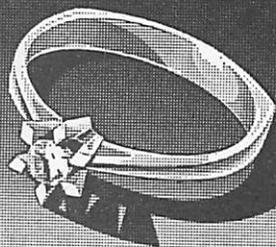
Kirschstraße 33  
8000 München 50 (Allach)  
Telefon 089 / 812 10 37

Uhren-Schmuck-Fachgeschäft  
Goldschmiedemeister

**KÖSSLER**

Wasserburger Landstr. 247 8000 München 82 ☎ 4305628

*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)

## DAS MOTORRAD wurde 100 Jahre alt

---

Angesichts dieser Zeitspanne scheint es mir auch einige Monate später noch angebracht, einige Fakten über diese Geschichte niederzuschreiben.

100 Jahre alt ist es geworden, das Motorrad. Aber die eigentliche Entwicklung setzte erst kurz vor der Jahrhundertwende ein. Daimler baute im Jahre 1885 einem hölzernen Fahrrad einen Motor ein und nannte das ganze "Reitwagen". Dieses erste Kraffrad mit luftgekühltem Benzinmotor machte den Anfang einer rasenden Entwicklung. 1892 führte F. Millet den Stahlrohrrahmen, Stahlspeichenräder und gummibereifte Stahlfelgen ein. Nun stand einem serienmäßigen Bau von Kraffrädern nichts mehr im Wege.

Die Münchner Firma Hildebrand & Wolfmüller baute ein Jahr später das erste serienmäßig erzeugte "Motorrad" und ließ sich diesen Namen auch gleich schützen. Einige andere Konstrukteure experimentierten an motorgetriebenen Rädern, bis NSU im Jahre 1901 von sich reden machte. Das Werk, aus dem später die bekannten Motorräder und Automobile kamen, wurde schon 1873 gegründet. Zwei junge Fabrikanten, Schmidt und Stoll, beschäftigten sich zunächst mit der Fabrikation von Strickmaschinen, die sie zu Beginn in der alten Waagmühle in Riedingen von 1880 bis 1892 in Neckarsulm bauten. Das Jahr 1900 ist das Geburtsjahr der NSU-Motorräder. 1901 baute man in Neckarsulm bereits in Serie. NSU ist somit die älteste der großen deutschen Motorradfirmen und kann den Verdienst in Anspruch nehmen, Bahnbrecher für das moderne Zweirad gewesen zu sein.

Die Motorrad-Fabrikation entwickelte sich schon in den ersten Jahren sprunghaft. 1901/1902 waren es 474 Motorräder, die man in Neckarsulm fabrizierte. 1904/1905 verwies man schon auf die stolze Zahl von 2228 NSU-Maschinen. Auch für den Export mußte man Maschinen bereitstellen. NSU lieferte in jenen Anfangsjahren jährlich schon über 100 Motorräder nach Südafrika. Und noch bevor die englische Motorrad-Industrie existierte, waren die Neckarsulmer dort auf dem Markt. 1911 brachte NSU den Hinterrad-Schwingrahmen auf den Markt und festigte sich so die Marktstellung. Ab 1930 errang NSU mit "Bullus" große Erfolge, und wer kennt nicht die glorreiche Nachkriegsära mit "Renn-Fox" und "Renn-Max"?

Schon im Jahre 1902 bekam NSU deutsche Konkurrenz. Die zweite große "Gründer"-Marke war Wanderer, die allerdings mit der "Block-Kardan" 1930 ihr erfolgloses Ende fand.

Das Nachbarland Österreich baute 1899 das erste altösterreichische Motorrad. 1903 kam PUCH auf den Markt, die älteste noch lebende österrei-

*Spielwaren Fuchs*



Irene Gessler

Modelleisenbahnen aller Spurweiten:  
Märklin · Trix · Lehmann  
Modellbahnzubehör

Spielwaren:  
aller namhafter Hersteller:  
Lego · Playmobil · Fischertechnik

Puppen · Puppenhäuser · Zubehör

Truderinger Straße 314 · 8000 München 82 · Telefon 089/42 12 89

**KURTHILD**  
IMMOBILIEN



MÜNCHEN 2

Schwanthalerstraße 13

Telefon 59 41 31

und 59 38 85

GRUNDBESITZ-

■ VERWERTUNG

■ VERWALTUNG



**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

chische Marke, die ab 1924 mit dem Doppelkolben-Zweitakt-Motor bis in die 50er Jahre tonangebend war. Zu den ältesten englischen Firmen, die Motorräder bauten, gehörte MATCHLESS. 1899 gegründet, war sie bald bei allen Rennen vertreten und gewann schon 1914 TT-Rennen. Der nach Europa vorrückende japanische Markt brachte MATCHLESS 1969 das Ende. Die USA kamen 1901 ins Geschäft, INDIAN war der bedeutendste Hersteller dieses Landes. Auch Belgien machte zur gleichen Zeit Versuche und kam 1905 mit dem ersten dort serienmäßig gebauten Vier-Zylinder-Motorrad auf den Markt. HARLEY DAVIDSON, 1903, ist die einzige noch vorhandene Marke aus den USA. Es folgten DOUGLAS in England (1907), SCOTT (1909) und RUDGE-WHITWORTH, der ab 1924 mit vier Ventilen und vier Gängen bahnbrechend war. Die Italiener kreierten 1921 (MOTO-GUZZI) den liegenden Zylinder.

Das Jahr 1923 brachte wieder ein deutsches Motorrad, das "Auto auf zwei Rädern". Es war die BMW mit dem Boxermotor. Als man 1983 in München den 60. Geburtstag des Boxermotors feierte, hatte der Franzose Hubert Auriol gerade auf einer 1000er BMW abermals die Rallye "Paris-Dakar", die schwerste Langstreckenprüfung der Welt, gegen die Zweirad-Konkurrenz aus Japan gewonnen. Außer seinem eigenen Fahrkönnen kamen dem Franzosen jene Qualitäten seiner Maschine zugute, die BMW seit der R 32 des Jahres 1923 auszeichnen: günstiges Leistungsgewicht, vorzügliches Handling, bulliges Drehmoment, Wartungsfreundlichkeit und extreme Zuverlässigkeit.

Schon 1916 gründeten die Ingenieure Karl Rapp und Max Fritz am 7. März die "Bayerische Flugzeugwerke AG", am 13. August des Jahres 1918 entstand die "Bayerische Motorenwerke AG". Wenig später, im Jahre 1920, baute BMW die 148 ccm-"Flink" nach Plänen des Berliner Konstrukteurs Curt Hanfland, und 1921 konstruierte der Ingenieur Martin Stolle den ersten Boxermotor des Hauses den M2B15 mit 486 ccm Hubraum und 6,5 PS bei 2800 Touren. In den Jahren 1921/1922 entstand die "Helios", ein Motorrad mit längs eingebautem Boxermotor und Kettenantrieb, bis 1923 endlich die Sensation des Autosalons in Paris vorgestellt wurde: die von Chefkonstrukteur Max Friz entworfene BMW R32. Sie weist bereits alle charakteristischen Merkmale der BMW-Zwei-Zylindermaschinen auf: quer eingebauter Boxermotor, Kardanantrieb und angeblocktes Getriebe.

1926 gewann Versuchsleiter Rudolf SCHLEICHER eine Goldmedaille bei der Sechstage-Geländefahrt in England. 1928 gewann Ernst HENNE auf seiner Rennmaschine die Targa Florio. Ein Jahr später stellte Henne auf der Ingolstädter Landstraße mit 216 km/h einen Geschwindigkeits-Weltrekord für Motorräder auf, 1937 fuhr er 279,5 km/h.

Zwei Jahre später sprach die Fachwelt von Schorsch MEIER. Er gewann auf der Kompressor-Maschine als erster Ausländer auf einer nichtenglischen Maschine vor Jock West, der ebenfalls auf BMW fuhr, auf der Isle of Man. Ein schöner BMW-Doppel-Sieg bei der "Senior-TT". Und damit wären wir schon bei den Rennen. Die Motorradbauer aus Neckarsulm brachten es fertig, in ein Zwei-Zylinder-Motorrad 7,5 PS hineinzuzaubern. Auf der Rennstrecke von Los Angeles in Kalifornien stellte der Amerikaner Lingenfelder mit einer solchen Maschine den ersten Motorrad-Weltrekord auf. Die Geschwindigkeit: 124 km/h. Auch sonst gab es viele Siege. Der englische Meisterfahrer Tom Bullus fuhr auf seiner SS-Super-Sport für das Neckarsulmer Haus einen Sieg nach dem anderen ein. Die Namen aller Renngrößen lassen sich nicht auf knappem Raum aufzählen, und schon gar nicht ihre Leistungen. Doch um einige Namen kommt man nicht herum. Wilhelm HERZ ist einer von den ganz Großen. Im Jahre 1932 errang der junge Rennfahrer Herz den ersten Rennpreis. Der Schreinereselle im väterlichen Betrieb war gerade zwanzig Jahre alt, als er sich zum ersten Male mit schnellen Motorrädern befaßte. Im nahen Hockenheim jagten damals so bekannte Fahrer wie Rüttchen und der lange Hans Solnius um den Ovalkurs. Das begeisterte Herz so, daß er beschloß, Rennfahrer zu werden. So bereitete er eine 500 ccm-DKW-Rennmaschine gewissenhaft zum ersten Start im Hockenheimer Ausweisrennen vor und – er siegte! In den Jahren 1935 und 1936 kämpfte er sich bis zur Spitzenklasse vor. 1937 bekam Herz endlich einen Fabrikvertrag von der Auto Union für drei schnelle DKW. Es folgten Siege auf der Eilenriede, am Sachsenring und der Solitude. Seinen Vertrag mit der Auto Union löste Herz im Jahre 1938 und fuhr als erfolgreicher deutscher Privatfahrer mehrere Siege heraus.

Im Jahre 1938, dem letzten Jahr vor Kriegsausbruch, produzierte man bei NSU 63.000 Motorräder. Es war auch das Jahr, in dem eine einheitliche Reichsverkehrsordnung die Förderung des Kraftfahrsports, vor allem aber die Abschaffung des Fahrschulzwanges mit sich brachte. Das gab der Kraftfahrzeugindustrie neuen Aufwind. Doch mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges gingen die Produktionszahlen nach unten. Der Rennsport kam erst 1947 wieder in Gang, und da waren es die Rennfahrer Böhm-Fuchs, Nitschky und Bodmer, die in jenem Jahr siegreich bei einem der ersten Nachkriegsrennen auf NSU gestartet waren.

Wenn ich mich hier besonders mit NSU und BMW auseinandergesetzt habe, so deshalb, weil sie unbestritten zu den führenden Herstellern zählen. Es gab natürlich noch eine ganze Reihe von weiteren Herstellern, die

# **HARTGE**

*motorsport*

*Wir  
stecken  
voller Ideen*

- \* Komplett-Fahrzeuge
- \* Motorbausätze für Mehrleistung
- \* Spezial - Auspuffanlagen
- \* Sportfahrwerke mit BBS/Pirelli-Radsätzen
- \* Sportgetriebe
- \* Hinterachsen und vieles mehr.

Unseren 32-seitigen Farbkatalog erhalten Sie zusammen mit einer 16-seitigen technischen Information gegen eine Schutzgebühr von DM 10,-

**AUTO-HUSER** GmbH

BMW-Vertragshändler

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



gute Maschinen gebaut haben. Denken wir an Triumph, die auch schon seit 1903 am Markt waren. 1919 begann dann mit dem Triumph-Knirps 2,5 PS, dem Urahn der Triumph-Zweitakter, ein neuer Siegeszug. Im Jahre 1935 feierte Triumph folgende Erfolge: 94 goldene und erste Preise, 48 silberne und zweite Preise, 23 bronzene und eiserne Medaillen, 7 Mannschaftspreise sowie diverse Ehrennadeln und Anerkennungspreise! Oder denken wir an Horex (1923), vom Einbau-Motor zur beliebten "Regina", der soliden Einzylinder-Maschine mit 350 ccm, 24 PS und einer Spitze von 130 km/h. Erwähnen muß man noch die Windhoff (1924), das erste deutsche 4-Zylinder-Motorrad aus Berlin, oder Opel (1901–1906), oder Victoria (1899), das Nürnberger Motorrad mit dem längsliegenden Boxer und die "Bergmeister"-Modelle.

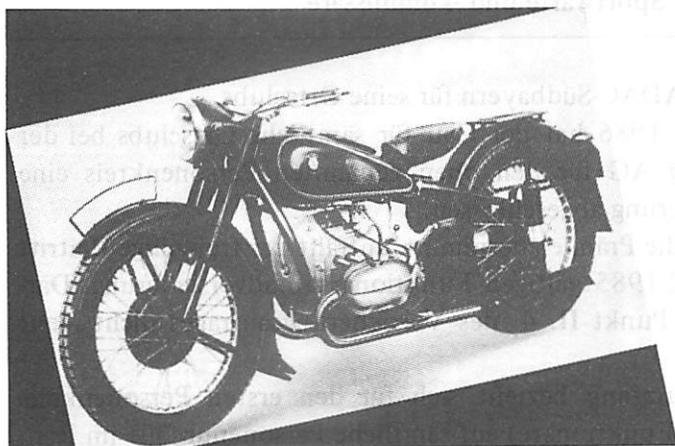
Dann war da die Zündapp, vom sogenannten "Bauern-Motorrad" (1921) bis zum unsterblichen "Grünen Elefanten". Krieger-Gnädig brachte 1925 ein seltenes Kardan-Motorrad heraus. 1921 kam das D-Rad, ein solides Touren-Motorrad aus Berlin auf den Markt, und schließlich Adler (1900), die allerdings erst nach 1949 zum Wegbereiter des Hochleistungs-Zweitakt-Twins wurde.

Dieser Rückblick kann sicher nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben, aber ich bin sicher, für die jüngeren Mitglieder unseres Clubs ist es interessant, einen kleinen Einblick in die Geschichte des Zweirades bekommen zu haben, und für die älteren wird sich eine wehmütige Erinnerung mit den erwähnten Namen verbinden.

*F. B.*

\*\*\*\*\*

**Der Fortschritt  
der Technik  
auf einen Blick**



## Unfallversicherung für Vorstandsmitglieder / Funktionäre Sportwarte und -kommissare

---

Neue Leistung des ADAC-Südbayern für seine Ortsclubs.

Mit Wirkung vom 1.1.1986 hat der Gau für sämtliche Ortsclubs bei der Gothaer Versicherung AG für den oben genannten Personenkreis eine Sammel-Unfallversicherung abgeschlossen.

Da er auch hierfür die Prämie übernimmt, entfällt der freiwillige Beitritt zu der bis zum 31.12.1985 gültigen Funktionärsunfallversicherung. Darüber hinaus muß der Punkt II. 4. des Versicherungsantrages nicht mehr ausgefüllt werden.

Der Versicherungsumfang bezieht sich für den ersten Personenkreis (Vorstandsmitglieder, Funktionäre) auf sämtliche Personenunfälle im Rahmen der ehrenamtlichen Tätigkeit für den Ortsclub. Für den zweiten Personenkreis (Sportwarte, Sportkommissare) erstreckt sich der Versicherungsschutz auf die ehrenamtliche Tätigkeit bei motorsportlichen Veranstaltungen.

Nähere Auskünfte wie Bedingungen und Versicherungssummen erhalten Sie durch die Sportabteilung oder von Herrn Müller/Sekretariat.

ADAC

\*\*\*\*\*

Nach „rundy“, dem Informationsdienst für Medien, gaben im vergangenen Jahr deutsche Firmen 150 Mio DM für ihre Beteiligung am Sport. Das ist zwar nur ein Prozent des gesamten Werbeetats (15 Mrd. DM), aber dennoch ein neuer Rekord. Bis Olympia 1988 rechnen Fachleute mit einem Anstieg der Sport-Werbung auf 750 Mio DM p.a. dank Boris Becker und Golf-As Bernhard Langer. Diese Aufgaben für den Sport zielen vor allem auf die 7,2 Mio Jugendlichen zwischen 15 und 21 in der Bundesrepublik. Insgesamt ist hierzulande jeder Dritte „aktiver Sportler“. Über 40% besuchen regelmäßig Sportveranstaltungen und über 60% verfolgen Sport im Fernsehen. Die größten Sport-Werbeetats haben:

Bayer	10,0 Mio.	Agfa	6,0 Mio.	Lufthansa	4,0 Mio
BASF	6,5 Mio	Opel	5,5 Mio	Boss	4,0 Mio
Jägermeister	6,0 Mio	Hoechst	4,5 Mio	Daimler-Benz	4,0 Mio

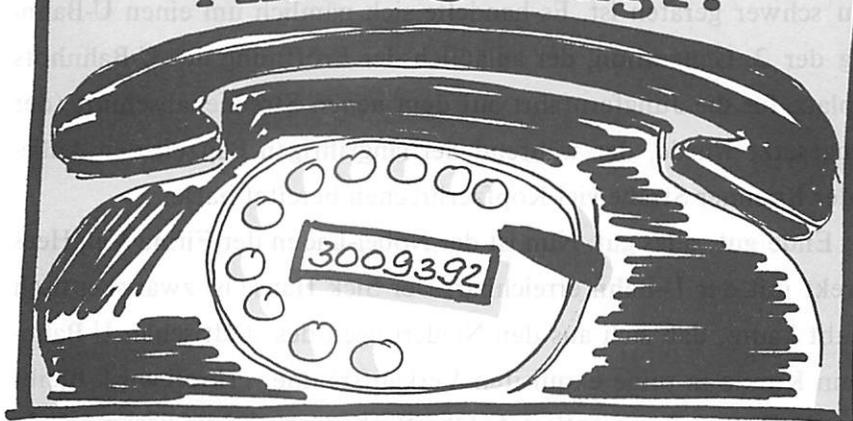
„Vertrauliche“/FB

# Wer

kümmert sich von A-Z  
um Ihren Auftrag?

Angebot, Besprechung, Konzept, Druckberatung,  
Einsatzplanung, Festlegung, Gestaltung, Her-  
stellung Satz/Litho, Individuelle Auflagen,  
Kundenwünsche, Lieferung ins Haus, Mehrfarben-  
drucke, Nachdruckmöglichkeiten, Offsetverfah-  
ren, Persönlicher Kontakt, Rationelle Abwick-  
lung, Saubere Qualität, Termineinhaltung, Verarbeitung  
nach Wunsch, Wendiger Service, Zusammenarbeit.

## Anruf genügt!



**druckerei haberl**

Belgradstraße 32  
8000 München 40

# Wir

die Druck-  
und Papierfachleute!

## Sick versickert (im Untergrund)

---

Clubmitglied Hans Sick ist bekannt für seine Liebe zu schnellen Öfen aus der Zuffenhausener Edelschmiede.

Für die kommende Saison hat er sich große Ziele gesetzt und ist gerade dabei, einen brandheißen Porsche für offizielle Wettbewerbseinsätze auf die Räder zu stellen.

Umso erstaunlicher war die Tatsache, daß unser exklusiver Herrenausstatter noch vor Saisonbeginn eine Probefahrt mit einem Fremdfabrikat absolvierte: Am Samstag, 1.3.1986, testete er einen SIEMENS B 2, der mit der stolzen Leistung von 3021 PS aufwarten kann. Der schnelle Hans war sichtlich angetan von derart geballter Kraft, konnte sich dann aber zum Kauf eines solchen Renners doch nicht so recht entschließen, da das Gefährt mit 75.000 kg Leergewicht nach seinen Vorstellungen wohl doch etwas zu schwer geraten ist. Es handelte sich nämlich um einen U-Bahn-Triebzug der 2. Generation, der anlässlich der Eröffnung des U-Bahnhofs Odeonsplatz für die Jungfernfahrt auf dem neuen Streckenabschnitt (der U 5) eingesetzt wurde, der während der langjährigen Bauzeit den Anliegern in der Briener Straße viel Kopfzerbrechen bereitet hatte.

Aber: Ende gut, alles gut. Nun ist der Nobel-Laden der Firma Van Hees auch direkt mit der U-Bahn erreichbar. Der Sick Hanse ist zwar skeptisch und glaubt kaum, daß sich aus den Niederungen des städtischen U-Bahn-Netzes ein Kunde in seine exquisiten Verkaufsräume verirren wird. Bleibt jedoch zu hoffen, daß der entlastete Oberflächenverkehr die Parkmöglichkeiten vor seinem Haus verbessert und dadurch die Geschäfte belebt.

M.G.



**Die Ehrengäste lauschen ergriffen der Ansprache des OB!  
(v.l.n.r.) Stadtdirektor Krischke und U-Bahn-Referent Dr. Hochmuth, ihr  
ehemaliger „Widersacher“, Hans Sick, im Hintergrund.**



**Einst Kontrahent, jetzt freundschaftlich vereint:  
Der Sprecher der Interessengemeinschaft Brienerstr. (mi.) und  
Baudirektor Pollinger (re.)**

# Rallye Portugal (P) vom 4. März – 9. März 1986

## 3. Lauf zur Rallye-Marken- und -Fahrer-Weltmeisterschaft 1986

**Leichter Sieg für Moutinho/Fortes auf Renault 5 Turbo  
Große Werksteams zogen sich nach Unfall mit Zuschauern zurück**

In Abwesenheit der großen Werksteams gewannen die Portugiesen Joaquim Moutinho/Edgar Fortes auf Renault 5 Turbo klar vor ihren Landsleuten Carlos Bica/Candido Junior auf einem privaten Lancia Rally sowie den Italienern Gianni del Zoppo/Loris Roggia, die sich mit ihrem Fiat Uno Turbo damit gleichzeitig den Sieg in der Gruppe A sicherten.

Überschattet war diese Rallye vom schweren Unfall des Portugiesen Joaquim Santos gleich auf der ersten Wertungsprüfung, bei dem drei Zuschauer getötet wurden. Die Werksteams von Audi, Austin Rover, Ford, Lancia, Peugeot und VW zogen daraufhin ihre Fahrzeuge zurück. Die Sicherheit von Zuschauern und Fahrern, so begründeten sie ihre Entscheidung, sei bei dieser Rallye nicht mehr gewährleistet.

“Es ist zwar bitter, daß erst Menschen sterben mußten, bevor man sich zu so einem Schritt entschloß”, meinte Audi-Werkspilot Walter Röhl, “aber jetzt haben wenigstens alle gesehen, daß die Reden der Vergangenheit nichts genutzt haben.” Audi-Sportchef Herwart Kreiner erklärte, jetzt müßten sich alle Beteiligten “so schnell wie möglich an einen Tisch setzen und nach Wegen suchen, wie der Rallyesport in Zukunft sicherer gemacht werden kann, für Zuschauer und Fahrer.”

Von den 71 Teams, die die Rallye nach dem Rückzug der Werksteams noch fortsetzten, erreichten 35 das Ziel.

### Gesamtergebnis:

1. Moutinho/Fortes	Renault 5 Turbo	7.50.44 Std.
2. Bica/Junior	Lancia Rally	8.04.11 Std.
3. Del Zoppo/Roggia	Fiat Uno Turbo	8.07.36 Std.
4. Ortigao/Perez	Toyota Corolla	8.10.36 Std.
5. “Tchine”/Thimonier	Opel Manta 400	8.13.04 Std.
6. Couloumies/Causse	Peugeot 205 GTI	8.36.27 Std.
7. Fernandes/Monteiro	Fiat Ritmo	8.40.26 Std.
8. Recordati/Delorme	Opel Manta 400	8.47.31 Std.
9. Segurado/Prata	Renault 11 Turbo	8.49.18 Std.
10. Coutinho/Manuel	Toyota Corolla	8.50.44 Std.

### Wichtige Ausfälle:

Santos/Oliveira	Ford RS 200	Unfall
Rayneri/Cassina	Fiat Uno Turbo	Unfall
Fiorio/Arles	Fiat Uno Turbo	Vorderachse
Fritzingler/Lejeune	Toyota Corolla	Getriebe

### Stand Rallye-Marken-WM nach drei Läufen:

1. Lancia	37 Punkte	4. VW	19 Punkte
Peugeot	37 Punkte	5. Ford	14 Punkte
3. Audi	29 Punkte		

### Stand Rally-Fahrer-WM nach drei Läufen

#### Gruppe B:

1. Kankkunen	28 Punkte
2. Toivonen	20 Punkte
Moutinho	20 Punkte
4. Salonen	15 Punkte
Alen	15 Punkte
Bica	15 Punkte
7. Mikkola	12 Punkte
Grundel	12 Punkte
Del Zoppo	12 Punkte
10. Röhl	10 Punkte
Ericsson	10 Punkte
Ortigao	10 Punkte

#### Gruppe A:

1. Eriksson	19 Punkte
2. Ericsson	13 Punkte
Oreille	13 Punkte
Del Zoppo	13 Punkte
5. Pettersson	10 Punkte
Ortigao	10 Punkte

**Anmerkung:** Für die Rallye-Marken-WM wurden in Portugal keine Punkte vergeben, weil keines der Teams, die das Ziel erreichten, unter der Bewerbung eines Werkes gestartet war.

# **SAMMEL-ANZEIGEN**

**Glaserei Ostermeier, Neu- und Reparaturverglasungen**  
Kistlerhofstraße 161, 8000 München 70, Telefon 788116

**STENVERS GmbH, Armaturen-Meßgeräte-Pumpen**  
Waldgartenstraße 49, 8000 München 70, Telefon 7141049

**„HALLO“-Reisebüro Neuperlach, PEP-Zentrum**  
Telefon 6371044

**Kiessling oHG, San.-Installationen, Rep.-Dienst.**  
Ismaninger Straße 6, 8000 München 80, Tel. 473190

**Hans Pesl, „Gebrauchtwagen für gehobene Ansprüche“**  
Kreillerstraße 65, 8000 München 80, Telefon 433216/4305326

**Berndt F. Botschen, Finanz- und Anlageberatung**  
(Steuerbegünstigte Kapitalanlagen), Telefon 602669

**Franz Paschek, Elektrofahrzeuge und Gabelstapler**  
Reparatur, Spezialbatterien für Elektro, Telefon 761321

**Max Jung, Bau- und Fahrzeugschmiede**  
« Individuelle Metallgestaltung »  
Truderinger Straße 289, 8000 München 80, Telefon 421337

**WNK GmbH, „Wir stellen die Litho's für das ACM-ECHO her“**  
Wasserburger Landstr. 268a, 8000 München 82, Tel. 4307476

**HERBERT PAUL, BMW-Autoreparatur und Unfallinstandsetzung**  
**Ersatzteile, Verkauf**  
Hohenzollernstraße 65, 8000 München 40, Telefon 2719201

### **Mitgliederversammlung 1986:**

## **ADAC Südbayern zieht Bilanz eines erfolgreichen Jahres Schwelle von 800.000 Mitgliedern wurde überschritten**

---

Beim ADAC geht es ungebrochen weiter aufwärts. 1985 wuchs der Mitgliederstand des ADAC Südbayern, der seinen 80. Geburtstag feiern konnte, um über 29.000 auf 818.000 (7,8 Millionen ADAC-Mitglieder sind insgesamt im Bundesgebiet registriert). Dazu vergrößerte der Club auch sein Leistungsangebot. Diese rundum erfreuliche Bilanz konnte der Vorsitzende des ADAC Südbayern und Präsident des ADAC, Franz Stadler, am 15. März auf der Mitgliederversammlung im Hotel Hilton in München vorlegen. Als Ehrengast war Finanzminister Max Streibl anwesend.

### **Im Motorsport klar an der Spitze**

Im deutschen Motorsport liegt der ADAC Südbayern seit Jahren klar an der Spitze. Das gilt nicht nur für die stattliche Liste der Erfolge seiner Fahrer, sondern auch für die Zahl der genehmigungspflichtigen Wettbewerbe (75). Publikumsträchtigeste Veranstaltung war die Int. ADAC-3-Städte-Rallye mit 100.000 Zuschauern.

### **Ehrung verdienter Mitglieder**

Mit der höchsten ADAC-Auszeichnung für hervorragende Verdienste um den Club, der **Goldenen Gau-Ehrennadel mit Brillanten**, wurden von ADAC-Präsident Stadler geehrt:

**Josef Greger, Dachau**  
**Andreas Klostermeier, Peißenberg**  
**Josef Walter König, Donauwörth**  
**Georg Müller, Murnau**  
**Josef Rothmayer, Rosenheim**  
**Dr. Norbert Seidl, Erding**  
**Eugen Sturm, Lindenberg**  
**Andreas Trinkl, Neustadt**  
**Wulf Wisnewski, München**

Der Kommandeur des Luftwaffenversorgungsregiments Erding, **Oberst Dieter Klepzig**, wurde für seine Verdienste um den Motorsport – besonders um das Flugplatzrennen Erding – mit der **Goldenen Gau-Verdienstnadel** ausgezeichnet.

## Am Schopf gepackt, aber nicht gerettet!

Unter diesem Titel schrieb Dieter Stappert einen Artikel in "Motor-sport aktuell" über das Unglück bei der Rallye Portugal. Ich fand den Inhalt derart treffend, daß ich ihn Ihnen nicht vorenthalten möchte:

Jetzt ist sie also da, die Katastrophe, vor der alle gewarnt haben. Sie war fällig, das wissen wir, und daß sie in Portugal passiert ist, bringt eine makabre Logik ins Geschehen.

Ebenso logisch ist es, daß in diesen Tagen eine gnadenlose gegenseitige Schuldzuweisung beginnen wird. Deswegen ist es notwendig, der Korrektheit halber einige Fakten festzuhalten. Denn vielen ist vielleicht nicht klar, daß es am 5. März an der Portugal-Rallye zwei Katastrophen gegeben hat. Die erste war der Unfall, und die zweite betrifft alles das, was von Seiten des Veranstalters im Anschluß daran passiert ist.

Die Geschehnisse in den Stunden nach dem Unfall, die Versäumnisse und Peinlichkeiten und rethorischen Gemeinheiten, das alles spottet jeder Beschreibung.

Ein verantwortungsbewußter Veranstalter hätte dafür gesorgt, daß die erste Sonderprüfung schon gar nicht gestartet wird. Die Offiziellen im Voraus-Wagen hätten erkennen müssen, daß keine Kontrolle über die Zuschauermassen bestand.

Ein verantwortungsbewußter Veranstalter hätte nicht erlaubt, daß nach dem Unfall noch weitere zehn Fahrzeuge in die Sonderprüfung starteten.

Ein verantwortungsbewußter Veranstalter hätte nicht noch drei Stunden nach dem Unfall darüber nachgedacht, nach welchem System die ersten drei Sonderprüfungen zu werten seien.



### Die neue Kraft. Golf GTI 16V.

Das Neueste vom Golf-Sport: Golf GTI 16V. Ein Kraftpaket voller Energie.

16 Ventile. 4-Zylinder-Einspritzmotor. Zwei obenliegende Nockenwellen. Elektronische Kennfeldzündung. Echte Profi-Technik aus dem Motorsport. 102 kW (139 PS) oder das Angebot für den Umweltschutz: der 95 kW (129 PS)-Motor mit Abgasreinigung. Alles in Bestform. Für alle, die nicht nur Wert auf Individualität, Understatement und reichlich Fahrspaß legen, sondern auch Wirtschaftlichkeit zu schätzen wissen. Jetzt bei uns.

Ihr V.A.G Partner



# AUTOHAUS FEICHT G M B H

Volkswagen + Audi-Händler

**8013 Haar-München**

Münchner Straße 39

Telefon 089/430 20 11-12

BODENSEE

Unser Geheimtip:

# BODMAN

BODENSEE

Das Ferienidyll am Überlinger-See. Auskunft u. Prospekt:

## IHR FERIENHOTEL und FERIENWOHNUNGEN am BODENSEE!

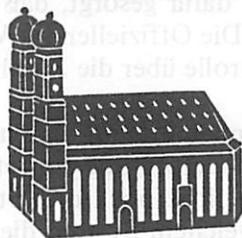
81 Betten – Saal – Klubräume – Bar – Sauna – Solarium – Kegelhalle – Café-Terrasse und Liegewiese direkt am See – Bootsplätze für Gäste – Ausgesuchte Weine – Zum Erholen – Zum Wandern: Viel Wald – saubere Luft und Ruhe.

Gepflegte Gastlichkeit im  
HOTEL-RESTAURANT

**LINDE**  
am **SEE**  
BODMAN



Telefon 07773/5065-66  
Durchgehend warme Küche.  
Ganzjähriges Freizeit- und Tagungshotel



## KORON-KERZEN

J.C. Reisinger – Inh. Franz Reisinger

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

AUTO  
MÜNCHEN  
IN MÜNCHEN

V·A·G



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

### AUTO MÜNCH GMBH

Tübinger Straße 11  
8000 München 21  
Telefon 089/573006

» 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. 1232252

Ein verantwortungsbewußter Veranstalter hätte nicht Stunden nach dem Unfall ein Communique herausgegeben mit folgendem Wortlaut: Nr. 15, Santos – kam von der Straße ab und gab auf. Das sind Ostblock-Methoden, auf die wir in unseren Längengraden herzlich gerne verzichten.

Ein verantwortungsbewußter Veranstalter hätte sich nicht erlaubt, den Fahrern mit Lizenz-Entzug und Geldstrafen zu drohen, sollten sie nicht mehr weiter an der Rallye teilnehmen wollen.

Ein verantwortungsbewußter Veranstalter hätte sich nicht erdreistet, einer so integren Persönlichkeit wie Walter Röhrl per Fernseh-Interview den Vorwurf zu machen, er wolle die Portugal-Rallye killen, um Deutschland einen Rallye-WM-Lauf zuzuschancen. Der Vorwurf ist so grotesk, daß man darüber lachen müßte, handelte es sich nicht um eine so traurige Angelegenheit. Es wird nun an der FISA liegen, diesen portugiesischen Ritttern von der traurigen Gestalt das Handwerk zu legen. Der Motorsport kann es sich nicht leisten, solchen Leuten ausgeliefert zu sein. Die FISA wäre äußerst schlecht beraten, sollte sie gegen Fahrer oder Teams Sanktionen ergreifen. Die FISA sollte dankbar dafür sein, daß nicht mehr passiert ist, daß die Katastrophe nicht noch größer war. Und sie sollte vor allem den Fahrern dankbar sein, daß sie den untergehenden Rallye-Sport gerade noch rechtzeitig am Schopf erwischt haben. Die Fahrer und eine handvoll Teamchefs haben zum Glück jene Vernunft und jenes Verantwortungsbeußtsein gezeigt, das man eigentlich vom Veranstalter hätte erwarten dürfen.

Das Presse-Statement von John Davenport, dem Austin-Rover-Boss, der es für notwendig hielt, einer breiteren Öffentlichkeit darzulegen, daß nicht er es war, der die Wagen von British Leyland zurückzog, sondern daß er es unter dem Druck der Fahrer tun mußte, zeigt allerdings, daß es auch hier noch Leute gibt, die die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt haben. Diesen Arsch-an-die-Wand-Brief hätte sich der ehemalige Copilot schenken können. Sein "Ich bin's nicht gewesen, die anderen warn's", um nur ja nicht Sanktionen zu befürchten, sei es von der FISA oder vom Austin-Rover-Vorstand, ist nur höchstgradig lächerlich. Und noch etwas. Die Tatsache, daß beim Unfall von Santos nicht ein Fahrfehler eines relativ Unerfahrenen oder die 400 PS des Ford schuld waren, sondern Zuschauer, die den Piloten zu einem Ausweichmanöver zwangen, diese Tatsache ist letzten Endes gegenstandslos. Die Autos sind zu schnell. Basta! Die FISA wird in diesen Wochen, wenn die technischen Einzelheiten für die neue Gruppe S festgelegt werden, daran denken müssen. Und entsprechend handeln. Denn sonst wird sie sich von den Casdorffs dieser Welt vorwerfen lassen müssen, sie handle wie die Feuerwehr, die mit Benzin spritzt. Wie gesagt, die Fahrer haben den Rallye-Sport gerade noch am Schopf gepackt. Sie haben bewirkt, daß er nicht untergeht aber herausgezogen aus dem Wasser haben sie ihn noch nicht.

Es wird an den Verantwortlichen in Paris und bei all jenen Verbänden liegen, denen dieser Sport am Herzen liegt, dafür zu sorgen, daß der Handstreich von Estoril nicht nur ein vorübergehendes Luftschnappen bewirkt.



# Shell Heizöl

# Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn  
Hahllingstraße 5, 8024 Oberhaching

(089) 6131658



*Bei uns  
sind Sie immer  
in guten Händen*

Buchbinderei Papierverarbeitung

KALENDERHERSTELLUNG  
BROSCHÜREN, KLEBBINDUNG  
KATALOGE  
PLASTIKSPIRALEN  
PLASTIKBINDERÜCKEN  
PROSPEKTE  
STANZPLAKATE  
AUFSTELLPLAKATE  
DISPLAYS



Vogel GmbH

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 Absatzberatung**  
Von-der-Tann-Str. 3, 8000 München 22, Tel. 089/288404-05

# 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

## Wer ist schuld am Waldsterben?

Eine interessante Betrachtung von Dipl. Forstwirt Johannes Kempff

---

Der interessierte Bürger, der versuchen würde, die komplette Diskussion über Waldsterben in allen Zeitungen, in Veranstaltungen, in Funk und Fernsehen zu verfolgen, hätte mehr als eine Ganztagsbeschäftigung und wäre wahrscheinlich nicht viel klüger als vorher.

Und tatsächlich, die Problematik ist so kompliziert und unsere Kenntnisse über die komplizierten Vorgänge im Öko-System Wald sind so unvollständig, daß es heute nicht möglich ist, die genaue Folgerung zu beschreiben und dagegen eine Heilmittel anzubieten. Vielmehr kann man eine Reihe von Faktoren aufzählen, allerdings auch mit einigen neuen Aspekten.

Unsere Zeit sucht einen einzigen Sünder, der an den Pranger gestellt werden und verurteilt werden kann und damit soll alles wieder gut sein. In Sachen "Waldsterben" ist es leider nicht so einfach.

Jede gute Ausführung über Waldsterben muß mindestens mit den alten Griechen beginnen und wenn wir unseren Rückblick nur auf den Mittelmeerraum begrenzen, können wir feststellen, daß in historischer Zeit noch das ganze Gebiet von den wunderbarsten Wäldern bedeckt war. In diesen Wäldern fand Mensch, Tier und Pflanze Schutz und Nahrung, Holz für Wärme, zur Geräteherstellung und zum Hausbau. — Ja, der Wald war eine Voraussetzung für das menschliche Leben. Mit wachsender Kultur im Mittelmeerraum wurde immer mehr Holz benötigt: für Städtebau, für Schiffsbau, um noch mehr Äcker und Wiesen zu gewinnen. Noch heute bezeugen die kahlen Atlas-Berge, die zerklüftete Sierra Nivadas, das jetzige Italien, die jugoslawischen Karsten und die anatolische Halbinsel, ihrer schönen Wälder beraubt, daß der Mensch des Waldes größter Feind war und ist.

1984 wurden in Südamerika jeden Tag rd. 60 Quadratkilometer Urwald vernichtet. Nun könnte man hoffen, daß der Mensch aus diesen immensen Schäden gelernt hätte. Nicht nur der Wald selber fehlt und die damit verbundene Tier- und Pflanzenwelt, sondern auch die Wasserführung und die Klimabildung haben ganze Gebiete praktisch unbewohnbar für den Menschen und untauglich für die Landwirtschaft gemacht. Auch in Mitteleuropa war der Wald oft sehr gefährdet, durch Übernutzung für Bergwerke und Glashütten. Für Städtebau und Schiffsbau sind unheimliche Holzmengen aufgewandt worden. In der Zwischenzeit haben wir allerdings gelernt, daß wir den Wald als Wirtschaftsfaktor nur durch Hege und Pflege weiterbehalten können. Dies ist die Aufgabe der Forstwirtschaft.

In dieser Ausführung soll versucht werden, einige Faktoren zusammenzustellen, die zu dem schlechten Zustand, zum Waldsterben, beitragen. Der "sauere Regen" und Stickoxyd aus Heizungsanlagen und Kraftfahrzeugen sind ohne Zweifel die Auslöser vom Waldsterben nicht aber verantwortlich für das Ausmaß.

Jeder geschwächte Organismus ist anfällig für Krankheiten und ich wage zu behaupten, daß unsere deutschen Wälder in durchschnittlich sehr



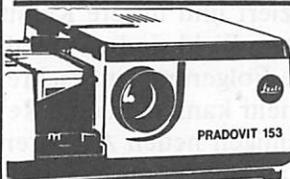
### OLYMPUS OM-40 PROGRAM

Programm-Automatik und Zeitautomatik mit ADM, kontrastabhängige Belichtungskorrektur ESP, manuell, DX-Filmkennung Zuiko-Objektiv 1,8/50 mm

**749,-**

125 x 125 Kristallperwand mit Stativ und Spannvorrichtung

nur DM **79,-**



### Leitz Pradovit 153

Automat. Diaprojektor, Autofocus, Einzeldiaschacht, Lichtzeiger in Fernbedienung für 3 Magazinsysteme mit Elmaron 2,8/85

**499,-**

+ Lampe 24 V/150 W  
komplett

15,-  
**514,-**

### Canon snappy's

Die preiswerte 35-mm-Kompaktkamera in vier modischen Farben (Rot, Anthrazit, Gelb, Grün). Mit automatischer Schärfte von 1,5 m bis unendlich, automatischer Belichtung, Blitzautomatik und automatischem Filmtransport vor- und rückwärts.

Gute Fotos macht man mit Canon!



**198,-**

### 8x56

Jagd- und Nacht-Fernglas

Lichtstärke 49, 8-fache Vergrößerung, Gummiermierung.



**239,-**

Schiebezooom  
450 Gramm



Das kleinste und leichteste Tele-Zoom

SZ-X 4-5,6/70-210 mm

**379,-**

**Tokina**

# PINI

Münchens großes Spezialhaus  
AM STACHUS · TELEFON 594361  
Filiale St. Bonifatiusstraße 16

## hochleistungs schmierstoffe



### Optimol Ölwerke GmbH München

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

schlechtem Zustand waren, bevor der "saure Regen" als ernsthafter Schadensfaktor anerkannt wurde.

Die Autochtonen, d.h. die selbstgewachsenen Wälder, waren im jetzigen Deutschland hauptsächlich Laubwälder, mit einem kleineren Anteil Nadelwald. Der profitungrige Mensch hat sehr schnell festgestellt, daß die Rentabilität des Laubwaldes viel niedriger ist, als die des Nadelwaldes. Also wurden systematisch Laubwälder abgeholzt und hauptsächlich mit Fichten bepflanzt, im größeren Umfang schon Mitte des 18. Jahrhunderts. Auf dem reichen Boden der Laubwälder wuchsen die neugepflanzten Fichtenwälder wunderbar, was wiederum zu neuen Fichteneroberungen führte. Zu dieser Zeit war überhaupt nicht bekannt, daß die Fichte auf Buchenböden nur große Leistung bringt bis der Boden verbraucht und versäuert ist. Auch wußte man nicht, daß der Samen von einem Standort noch lange nicht auf einen anderen Standort paßt – ja bis zur Mitte der 30er Jahre in unserem Jahrhundert wurde der Forstsamen nach dem billigsten Preis gehandelt. Z.B. landete atlantische Kiefer aus Frankreich in Höhenlagen deutscher Mittelgebirge. Diese Bestände wuchsen anfangs, wenn sie nicht schon in den ersten Jahren erfroren sind, oder vom Wild als fremde Rarität gefressen wurde, kräftig aus. Ein typisches Bild finden Sie in 50- bis 70jährigen Beständen, die "fehl am Platz" sind: Anfälligkeit für Krankheiten, Farbveränderungen, Dahinsiechen. Die Bestände fangen an zu sterben, ob aus Heimweh oder "fehl am Platz" sei dahingestellt.

Also schon einige Sterbeursachen: Falsche Baumwahl, wildes Experimentieren mit Herkunft und Standort.

Zuständig: Forstverwaltung

Erst 1935 kam der Forstsamenhaushalt unter strenge Kontrolle, so daß diese Fehler nicht weiter passieren sollten. 50 Jahre sind kurz in einem Waldleben. Konsequenz daraus: Bei Kulturwäldern, die älter als 50 Jahre sind, wissen wir sehr wenig über ihre Herkunft und den damit verbundenen Überlebenschancen.

Ein weiterer Faktor, der besonders die Fichte betrifft:

Sie versäuert ihren eigenen Boden. Neugepflanzt auf alten Laubwaldgrund wächst sie herrlich. In der zweiten Generation schon mit schlechtem Ergebnis. Die ursprüngliche Fichte konnte man in deutschen Ländern nur auf Kalkböden finden, wo diese Versäuerung neutralisiert wird.

Wir betreiben heute Wälder mit zwei, drei und vier Generationen Fichten nacheinander. Davor wird in allen forstlichen Lehrbüchern schon seit 100 Jahren gewarnt. Ergänzt durch den sauren Regen werden örtlich so niedrige pH-Werte erreicht, daß jegliches biologisches Leben in diesen Beständen bald nicht mehr möglich ist. Es ist für viele Interessierte unverständlich, daß viele Forstverwaltungen heute noch, ganz schlendrianmäßig, weiter Fichten pflanzen, was mit sehr hohen Kosten verbunden ist und die Aussichten schon vom Start an sehr schlecht sind.

Um einen gesunden Baumbestand zu formen ist es notwendig, daß dieser laufend durchforstet wird. Und zwar in einem solchen Umfang, daß jeder Baum, der im Bestand bleiben soll, genügend Platz für seine Krone und



**Die gute Wurst aus München**  
**Distler**  
RICHARD DISTLER KG MÜNCHEN

**FLEISCH  
WURST  
GEFLÜGEL  
WILD  
TIEFKÜHLKOST**

Verkauf an Jedermann ab DM 50,-  
Montag – Freitag von 8.00 – 13.00 Uhr

**FLEISCHMARKT DISTLER**  
Werner-von-Braun-Straße  
8011 Putzbrunn – Telefon 089/46105-143

ULRICH WAGNER  
Metallbau · Tel. 713366

**UW**  
gegründet 1875

- Haustüren
- Geländer
- Balkone
- Trennwände
- Vordächer
- Gartentore
- Zäune

*Anton Amberg*  
Malermester

 <p>Sämtliche Spezialanstriche, Lackierungen und Fassaden-Beschichtungen</p>	<p>Ernastraße 26 8000 München 82 Telefon 430 28 60</p>
---	--

**SG**

 **Bautenschutz** **GmbH**

**Nässeschutz und Abdichtungen**

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

**Geroltstr. 50 · 8000 München 2 · Tel. 089 / 502 70 41**

Österreich-Zweigbetrieb: A-6232 Münster 388 – Tirol

Wurzel hat, um sich zu verankern und Zugang zu Nährstoffen, Licht und Wasser hat. Eine gesunde Fichte trägt mindestens die halbe Stammlänge ihre Krone und hat ein Wurzelwerk in der Größe proportional zur Krone. Wenn die Durchforstungen nicht durchgeführt werden, haben die Bäume zu wenig Platz. Das Wurzelsystem gleicht nicht mehr einer Verankerung sondern einem Kugelgelenk: – ganz oben am Stammende sitzt eine winzige Krone. Der Baum muß mit seinem Nachbarn sehr schwer kämpfen, um ein wenig Licht, ein wenig Wasser und wenig Nährstoffe zu bekommen. Kommt ein Sturm bietet er nur sehr wenig Widerstand. Es ist kein Zufall, daß die BRD von Forstkatastrophen wesentlich härter betroffen ist als ihre Nachbarländer. Warum? Weil die Bestände schlecht durchforstet sind. Durchforstungen kosten Geld. Aber das Risiko von wenig Standfestigkeit gegen Sturm, Schneedruck, Schädlinge und Krankheiten ist m.E. viel zu groß.

In einem zu engen Jungbestand kann ein normal gewachsener Mensch eine junge Fichte mit Handkraft umdrücken, und man braucht kein Forstakademiker zu sein, um festzustellen, daß ein solcher Bestand nicht gesund ist.

Jeder der aus der Tüte Salatsamen brauchbaren Kopfsalat erzeugt hat, darf hier mitreden. Denn so kompliziert, wie es die Fachleute darstellen, ist es nicht.

Hier müssen wir für einen Augenblick den Waldboden verlassen und uns in seinen Untergrund begeben: Im normalen Waldboden sind die Wurzeln der Waldbäume nicht "Alleinversorger" für den Baum. In einem raffinierten System der Kooperation arbeiten hier Pilze und Bäume zusammen. Der interessierte Beobachter kann am Ende der Feinwurzeln Anschwellungen sehen, welche unter einem Sammelbegriff "Mykorrhiza" bezeichnet werden. Das ist eine Kontaktzone zwischen Baum und Pilz. Hier findet ein Waren- und Dienstleistungsaustausch statt. Der Pilz versorgt den Baum mit Mineralien und bekommt dafür Energie, in Form von Zuckerstoffen – um diesen Prozeß sehr zu vereinfachen. Dadurch hat der Baum ein schnellwachsendes und schnellanpaßbares Sammelsystem, was er aus eigener Kraft nie hätte ausbauen können. Dieses Öko-System ist aber sehr empfindlich für Veränderungen, besonders vom pH-Wert. In neuesten Forschungen hat man festgestellt, daß die Anzahl der Schädlinge von Pilzen und Bakterien in Art und Umfang stark zugenommen haben und wie bereits ausgeführt: wenn die Wurzel reduziert wird, aus der einen oder anderen Ursache, muß sich auch die Krone reduzieren.

Leider ist hier nicht mit konsequenter Kalkdüngung abgeholfen. Ein gestörtes System braucht sehr lange Zeit, um wieder in ein für den Baum günstiges Gleichgewicht zu kommen.

*Fortsetzung im nächsten ECHO*

