

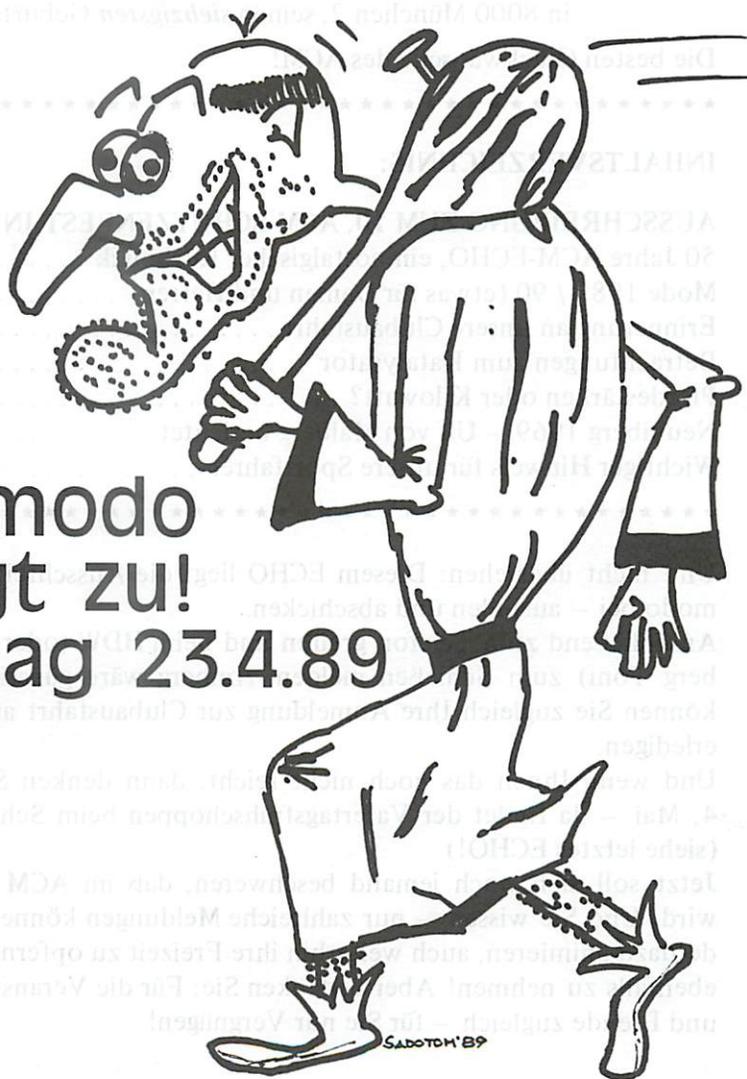
ACM-ECHO

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

51. Jahrgang

Nr. 3

März 1989



Quasimodo
schlägt zu!
Sonntag 23.4.89

ACHTUNG

**Redaktionsschluß für
ACM-ECHO Nr. 4 – April 1989**

WICHTIGE

ist am 8. April 1989

TERMINE

ACM-ECHO Nr. 5 – Mai 1989

ist am 5. Mai 1989

Am 30.4. feiert unser Clubkamerad Franz Bäumel in der Waltherstr. 29 in 8000 München 2, seinen *siebzigsten* Geburtstag.

Die besten Glückwünsche des ACM!

INHALTSVERZEICHNIS:

AUSSCHREIBUNG ZUM 10. ACM-SCHÜTZENFEST IN ISEN	Seite 3
50 Jahre ACM-ECHO, ein nostalgischer Rückblick	ab Seite 5
Mode 1989 / 90 (etwas für Damen und Herren)	Seite 14
Erinnerung an unsere Clubausfahrt	Seite 17
Betrachtungen zum Katalysator	Seite 19
Pferdestärken oder Kilowatt?	Seite 24
Neubiberg 1969 – Ulf von Malberg berichtet	Seite 27
Wichtiger Hinweis für unsere Sportfahrer	Seite 31

Und nicht übersehen: Diesem ECHO liegt die Ausschreibung zur Quasimodo bei – ausfüllen und abschicken.

Anschließend zum Telefon greifen und beim HDW (oder auch beim Amberg Toni) zum Schießen melden. Amberg wäre günstiger; denn dann können Sie zugleich Ihre Anmeldung zur Clubausfahrt an die Mosel mit erledigen.

Und wenn Ihnen das noch nicht reicht, dann denken Sie bitte an den 4. Mai – da findet der Vatertagsfrühschoppen beim Schlund Hans statt (siehe letztes ECHO!)

Jetzt soll sich noch jemand beschweren, daß im ACM nichts geboten wird. Und Sie wissen – nur zahlreiche Meldungen können unsere Freunde dazu animieren, auch weiterhin ihre Freizeit zu opfern, um Ihnen Ihre ebenfalls zu nehmen! Aber bedenken Sie: Für die Veranstalter ist es Last und Freude zugleich – für Sie nur Vergnügen!

F.B.

AUSSCHREIBUNG ZUM 10. ACM-SCHÜTZENFEST IN ISEN
am 13. Mai 1989

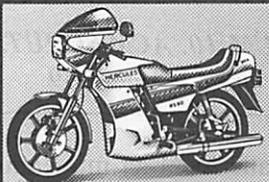
Zum 10. Mal laden wir alle ACM-ler mit Familien und Freunden herzlich zum ACM-Schützenfest nach Isen ein.

Um die Organisation perfekt durchführen zu können, bitten wir um baldige und zahlreiche Nennungen. Für alle nicht Dabeigewesenen nochmals eine kurze Ausschreibung:

- Zeitpunkt der Veranstaltung:** Samstag, 13.05.1989 / 14.00–17.00 Uhr
(bitte möglichst pünktlich, um später ein Gedränge zu vermeiden)
- Ort der Veranstaltung:** Schützenheim in Isen. Anfahrt über B 12 Ost (Flughafen bis Hohenlinden, dort 2. Abzweigung links, 9 km nach Isen. In der Ortsmitte links und in die 1. Straße rechts. Am Ortsende links ist das Schützenheim.
- Teilnahmeberechtigt:** Alle ACM-ler mit Freunden und Familien.
- Austragungsmodus:** Jeder Teilnehmer macht 4 Probeschüsse und einen Schuß auf die Ehrenscheibe (von der Schützengesellschaft gestiftet), anschließend eine Serie von 5 Schuß. Es können beliebig oft 5er Serien nachgekauft werden. Die beste Serie wird gewertet. Bei Punktgleichheit Auswertung durch den Schützenmeister. Geschossen wird mit vereinseigenen Kleinkaliber-Gewehren.
- Wertung:** Der beste Schütze wird ACM-Schützenkönig. Die beste Schützin wird ACM-Schützenliesl. (Schützenkönig kann nur ein ACM-Mitglied werden). Eigene Waffen können außerhalb des Wettbewerbs getestet werden!
- Kosten:** DM 5,- für KK-Serie (5 Schuß)
Für die Verpflegung sorgen die Schützen – wie bereits bekannt.
- Ende des Schießens:** 17.00 Uhr
Siegerehrung: 17.30 Uhr

Um zahlreiche Nennungen bitten: H.D. Werner, Telefon 812 31 42
und Toni Amberg, Telefon 430 28 60

Ultra RS 80- Aktion und Attraktion



6,3kW/8,5PS, wassergek. 80ccm-
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.



**KORON
PARFÜMERIE**

direkt am Dom

Wintern. Kosmetik

über 350 Düfte

Geschenkboutique

Bademoden

Kosmetikkabinen

Schminkkurse

2 Minuten von S-Bahnhof Marienplatz. Tel. 089 / 22 27 64

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

Buchbinderei Papierverarbeitung

KALENDERHERSTELLUNG
BROSCHUREN, KLEBBINDUNG
KATALOGE
PLASTIKSPIRALEN
PLASTIKBINDERÜCKEN
PROSPEKTE
STANZPLAKATE
AUFSTELLPLAKATE
DISPLAYS



Vogel GmbH

SEIT ÜBER 20 JAHREN
ZUVERLÄSSIGER PARTNER
DER DRUCKINDUSTRIE

BIBINGERSTRASSE 20 · 80113 HAAR
TELEFON 46 30 54/55



**Shell
Heizöl**

Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn

Hahilingastr. 5
8024 Oberhaching

Bei uns
sind Sie immer
in guten Händen

(089)

6131658

Im Heft 2/89 habe ich aus dem Jahr 1930 berichtet. Heute schmökere ich für Sie in den Ausgaben 1931–1933. Ich stelle fest, daß, wenn ich auch nur annähernd alles Lesenswerte für Sie auftische, mein Rückblick länger laufen würde als manche amerikanische Fernsehserie. Und das will ich natürlich vermeiden. Ich werde in meiner Auswahl also noch etwas kritischer werden, ohne Ihnen wirklich Interessantes vorzuenthalten. Der erste Bericht in den "Club-Mitteilungen" befaßte sich mit einer außerordentlichen Generalversammlung des ACM. Sie erinnern sich? Der Automobilclub München war als Ortsgruppe am 18. Januar 1929 aus dem ADAC ausgetreten. Die acht Herren, die dem entgegengestimmt hatten, gründeten nun ihrerseits unter dem Namen ACM einen eigenen Club. Da die gesetzliche Handhabe fehlte, diesen Namensmißbrauch zu unterbinden, beschloß man in der für den 12. Dezember einberufenen außerordentlichen Generalversammlung eine Satzungsänderung. § 1 lautete künftig: "Name und Sitz: Der Verein trägt den Namen Automobil-Club München von 1903 (A.C.M.) und hat durch seine Eintragung in das zuständige Vereinsregister Rechtsfähigkeit erhalten. Sitz des Vereins ist München."

Durch den Zusatz der heute noch gültigen Kurzform "ACM" war dieser Name geschützt.

Bei dieser Versammlung konnte der damalige Präsident Spengruber die erfreuliche Nachricht verkünden, daß bei der tags zuvor stattgefundenen Feier des Stadtrates (Verleihung der Ehrenbriefe der Stadt München) sämtliche sechs mit der höchsten Auszeichnung, die die Stadt zu vergeben hat, bedachten Kraftfahrersportler (Stuck, Bauhofer, Drax, Henne, Klein, Möritz) Mitglieder des A.C.M. waren!

Rudi Klein inseriert die neuen Modelle "Monet & Goyon" (175 ccm, steuer- und führerscheinfrei! Preis einschließlich elektrischem Licht M. 850,—!). Auch das Inserat des damaligen Sportleiters M.W. Kaiser ist leenswert:

OKNOL ist der verblüffende Schlager des europäischen Weltmarktes. Verhindert das undruchsichtige Anlaufen und Beschlagen von den Auto-scheiben, Spiegeln, Schaufenstern, Erker- und Zimmerfenstern, Brillen- und Zwischengläsern, Feldstechern, Kehlkopfspiegeln, Gasmasken usw. usw. Per Stück MK 3,— und MK 1.50.

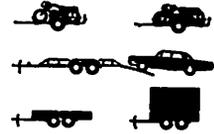
OKNOL ist das Universalmittel für Chaffeure, Herrenfahrer, Flieger, Tramwayfahrer, Kaufmann, Geschäfts-, Kaffee- und Restaurantbesitzer, Jäger, Ärzte, Optiker, Soldaten, Schiffs-Kapitäne, Kurz- und Weitsichtige, kurz für Jedermann!

**Münchner
Wurst-
spezialitäten
zu einem
günstigen Preis**



Metzgerei Spitzauer

Kirchtruderinger Str. 4
8000 München 82
Telefon (089) 42 16 10



**Allzweck-, Gewerbe-,
Sport-Anhänger**

Norbert Spitzauer

Kirchtruderinger Str. 4
8000 München 82
Telefon (089) 42 16 10

**AUTO
MÜNCH
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 / 57 30 06

*»Wir führen das
rennerprobte Motul-Öl«*



Wir machen Ihr Auto schöner
– in Form und Farbe –
Unfall-Instandsetzung
Ramenrichtsystem für alle Typen
Dinol Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz

XAVER FRANK

8022 Grünwald, Emil-Geis-Str. 3, Tel. 6 412137



Josef

zimmermann & sohn

GmbH

gegr. 1911

Bauspenglerei - Dachdeckerei

Dachinstandsetzungen - Dachanstriche

Nachf. A.u.E. Schreck

Erzgiebereistraße 1
8000 München 2

☎ (089) 1296520-21

Der Umfang der "Club-Mitteilungen" beträgt 20 Seiten, ein ganzseitiges Inserat kostet zwischen 21,— und 30,— Mark. War dies vielleicht der Grund, daß die Inserate damals noch stärker vertreten waren als heute? Ich glaube kaum; denn im Verhältnis zu den übrigen Preissteigerungen seit 1931 sind wir mit unseren DM 200,— eher günstiger. Vielleicht lag es auch daran, daß es eben damals noch viel mehr kleinere (und in privater Hand befindliche) Firmen gab als heute.

Die Beschreibung der Autler-Kirta im März kann ich einfach nicht überlesen:

Liber Wastl!

Worum bist net kemma zun Autla-Kirta von Azeem, damischa Kherl, wo i da do gsahgt hob, dahs zinfte werd. Du do hast ollahand vasahmd. Las das amoi vazeln. Zerscht hama glabt es werd letschad, weins so weni Leid warn. Da Kasira is wie bsessn umanandagrennt und hot gschimpft wengan Spegg. Aba nacha hams einidruggd in Wahgnersahl, dahs di glei nimma umtran host kenna. Wie na de Dachaua Gmoa khemma is, is Gaudi losganga. Bled hams drei gschaugt. Aba a vo Minga warn echte Gschehrte do, dahstas glei gor nimma ausanandakennt host. Du wos da de ois khabt ham, an Schmei, Schmoiznult, Blechmusi und an echts Rohsgelchts, de wo awa neamt net ghennt hot, net amol da Brehsidend und sei Ahlde. Dekarirthe war ganz mohdern, woast so in bleden Stihl, worauf a Zirkuss aufdren is. Dö ham fei dufte Sachan dabeighabt, besonders Ringkempfa, de wo aba net aufdren san und a intischeh Bauchtänzarin als Baiadeere und an Rohlschutanzer und Duhme Auguhst und no a bar, dö blohs mitganga san. Dvorstehlung war ganz griabi und ham vui Abblaus khabbt. Und danzt ist worn wie m Stehcka. I hob mi zerscht ganz langsam olahsn bis i a por Bekhantschaftn gmacht hob und mia de besa rausguacht hob. An Schampus hots aba net zahld und na hobis wihda sauhsn lasn. Na hob i so a Blossn aufgrissn de wo um an Kohmerzinrad rumkocht is und hob mitgsuffa weihns der do net gschbahnt hot. Auf amoi umara viere hamd Musikantn dö Bazi zum Spuin aufghert zwegn da Boli-zeistuhnd. Aba mia ham uns net drausbringa lasn und san glei danem ins Briehnzehs zum Kaphe und Dortn, wos erscht riechti zinfte worn is bis uns der a nausgeschmissn hot. Du des is fei a feina Varein der Azeem, de ham net blohs Kohmerzinrad, dö ham a Rechtsanwaltdler, Baggamoasta, Zanerzt und Dokta, wos i glei gschbahnt hob. Dramban is scho ganga und da Schorschle hots Stihled valorn bein Danzn.



Rudolf HOUZER GmbH

Südl. Münchener Str. 66
8022 Grünwald
Telefon 089/649 26 48

Neuwagen
Gebrauchtwagen
Günstige Finanzierung

Firmen- und Privatleasing
Leihwagen
Sämtliche Reparaturen, auch
Unfallinstandsetzung und Abwicklung
Allianz-Versicherungsagentur

FIAT

SÜDGRIMA

MARMOR -
FLIESEN -
GROSSHANDEL

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

Bahlon hots a gem und Babierboln zun Werfa. Fotograffiert san ma a worn mit de Weiba durchananda damit neamd an Alibi in da Hand hot. Wenns next Johr wiehda ist, mußßt unbedingt mitghe. A soichane Gaudi dalebst so leicht net wida. Bring aba Slisei mit dahs aamoi an richtiga Bahl mit dalebt. Oiso auf reservoare im nextn Kahrnefal.

Es grihß dich dein edler Freind Xaver Blasinusch.

Bostsgribdumm: A bahr ham gfehlt, dö san aba gor net abganga, wei mir untä uns wahrn. Mein Kogerehl hob i net vakafa kinna. An so an Autla-Kirta miaß ma next Johr a macha, do schauht wos raus, dös is a Gscheft, i hob ghert daß dene trotz de schlechtn Zeihtn do no a Deffi- zieht ibablim is.

Wir liefern:

Mehrfarbendruck –
Stahlstichdruck –
Prägedruck –
Siebdruck-Erzeugnisse

Selbstklebeprodukte
Kalender

Schreibtischunterlagen
Präsentationsmappen

Papierwaren (z.B. Kopierpapiere / Telefax-Rollen)

Briefhüllen und
Versandtaschen

auch unbedruckt!

Karl & Peter Haberl
Offsetdruckerei und Papierverarbeitung
D-8000 München 40 · Belgradstraße 32
Tel. 0 89 / 300 93 92 · Fax 0 89 / 307 13 73

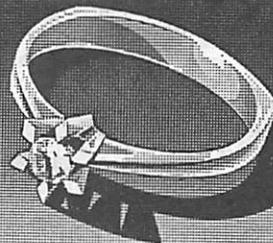
druckerei haberl

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.*





J.C. Reisinger – Inh. Franz Reisinger
München's führendes Fachgeschäft
für Wachswaren, Qualitätszinn
und altbayerischer Hafnerkeramik.



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

**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

Obwohl ich der bayerischen Sprache seit Geburt sehr wohl mächtig bin, war es doch ein großes Problem, diesen Text exakt abzuschreiben (Frau Gotzler wird mich vermutlich verflucht haben). Versuchen Sie's doch mal!

Aber ist das nicht schön??

Ja, es gibt noch viele Dinge, an die sich noch einige Clubkameraden erinnern werden: Christoph Hans Sick, Kaufmann in München, Briennerstrasse 1, wurde in den Club aufgenommen. Wo habe ich den Namen nur schon gehört? Die Familie Maltz war bereits damals mit einer ganzseitigen "Optimol"-Anzeige vertreten. Der Club stellt den aktiven Rennfahrern einen Sturzhelm mit dem A.C.M.-Wappen kostenlos zur Verfügung mit der Verpflichtung, diesen bei allen Starts zu benutzen. Beim ersten Daglfinger Renntag (an Ostern) gewinnen am Ostermontag ACM'ler alle acht ausgetragenen Rennen – Solo, Beiwagen und Wagen – trotz schärfster Konkurrenz. Rudi Klein gewann dabei auf seiner Rudge das Rennen der Halbliter- wie das der 1000 ccm-Maschinen und dazu den Städtekampf München–Berlin–Kopenhagen und fuhr trotz regennasser Bahn mit 100,1 km/h die schnellste Zeit des Tages.

Am 19. April fuhr Ernst J. Henne auf der Neukirchener Allee bei Wien sieben neue Weltrekorde. Dazu lese ich im Heft vom Mai/31 folgendes Gedicht von Beda Hafen, das in der Münchner Zeitung erschienen ist:

Das Henne-Lied

*Henne auf dem Kraftvehikel
dem vor keinem Teufel graust,
nahm besagtem Rennartikel
abermals in seine Faust.*

*Nirgends ist er angebordert,
Nein, er fuhr mit Schneid und Glanz!
Wer so königlich rekordelt,
dem gebührt der Lorbeerkanz!*

*An den Massen bei Neunkirchen,
dicht gedrängt und ohne Zahl,
konnte jeder bald bemirchen:
Unser Ernst macht Ernst diesmal!*

*Manch Rekordversuchsartikel
fuhr mit ihm dieselbe Bahn.
Doch dem BMW-Vehikel
kam kein anderes voran!*

*Sieben Weltrekorde schuf er,
sauste her und sauste hin,
daß die Heil-Dir-Henne-Rufer
nahezu sich heiser schrien.*

*Hast den Wunsch Du, Sportgeselle,
daß Du das Rekordeln lernst,
ei, so gehe an die Quelle,
und die ist: der Henne Ernst!*

BMW Cabrio 320i und 325i. Ein offenes Bekenntnis zur persönlichen Freiheit.



DIE BMW **3er** REIHE

Individualität hat ihre eigene Klasse.

Die Leidenschaft des Offen-
Fahrens, verbunden mit dem
Genuß überragender Fahrleistung
und der Freude an ästhetischer
Linienführung. – Kaum ein anderes
Cabrio hat in so kurzer Zeit so viele
Freunde gewonnen.

Wann geben Sie die Freude am
Fahren ganz offen zu?

Willkommen zur individuellen
Probefahrt.

AUTO-HUSER GmbH
BMW-Vertragshändler

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



Zu jener Zeit wurde offensichtlich der Motorsport in der Presse wesentlich positiver aufgenommen als heute. Aber ich glaube auch, daß man dazu den Journalisten wieder Idole vorzeigen muß, wie es sie damals gab, um sie zu motivieren, wieder mehr und vor allem positiv über unseren Sport zu berichten. Aber weiter im Text: Das II. Wallbergrennen, das am 10. Mai 1931 stattfinden sollte, konnte infolge zu starker Schneefälle nicht durchgeführt und mußte deshalb verschoben werden. Der Name Julius Wagenführer taucht erstmals auf: Im Mai gelangen dem neuen Mitglied zwei Siege auf der 750 m-Sandbahn von Augsburg in der Ausweis-klasse. Ludwig Poschenrieder kam zum Club und fuhr für den ACM. Am 19. Juli 1931 fand das große Jubiläumsrennen in Daglfing statt. 15.000 Zuschauer hatten sich trotz starken Regens eingefunden. Trotz schwerer Bahn wurde ein Schnitt von 97 km/h erzielt! Das Rennen mußte wegen unfahrbarer Bahn leider abgebrochen werden, sodaß die Solomeisterschaft von Bayern nicht mehr ausgetragen werden konnte. Die Seitenwagen, die hier nicht so stark gefährdet waren, konnten ihre Rennen austragen und Köppl errang die Bayerische Beiwagenmeisterschaft. Man sieht, auch damals ging der ACM bereits große Wagnisse ein, er ging mit neuen Ideen voran und schuf sich dabei einen großen Namen (sehen Sie wieder die Parallele zum Stadion-Cross?). Zum Thema Motorsport ein Witz von damals:

Richter: "Also Sie gestehen, daß Sie das Motorrad gestohlen haben? Weshalb haben Sie das getan?" – Angeklagter: "Aber Herr Richter, man muß sich doch heutzutage direkt schämen, wenn man gar keinen Motorsport betreibt!"

Im September traf man sich anlässlich einer Floßfahrt, am 27. September (dem Wies'n-Hauptsonntag!) fand das Jubiläumsschlußrennen in Daglfing statt. Die besten Sandbahnfahrer des Kontinents nahmen daran teil. Nach Tagen starken Regens (auch fast das gesamte Training fiel deshalb aus) herrschte am Sonntag herrliches Wetter, sodaß am Nachmittag sogar gespritzt werden mußte. Als Rahmenprogramm fand ein Staffeltwettbewerb statt, der mit Flugzeug, Rhönrad, Rennrad, zu Pferd und mit Beiwagenmaschinen durchgeführt wurde. Man hatte im ACM schon immer super Ideen, wie eine gute Veranstaltung auszusehen hatte. Übrigens ist mir aufgefallen, daß das damalige Branchenverzeichnis einen Umfang von mehr als 20 Seiten hatte! Davon kann ich heute nur träumen.

So, und nun lassen Sie mich wieder etwas weiterlesen, damit ich im nächsten ECHO fortfahren kann mit meinem Nostalgie-Rückblick, der Ihnen hoffentlich etwas Spaß macht.

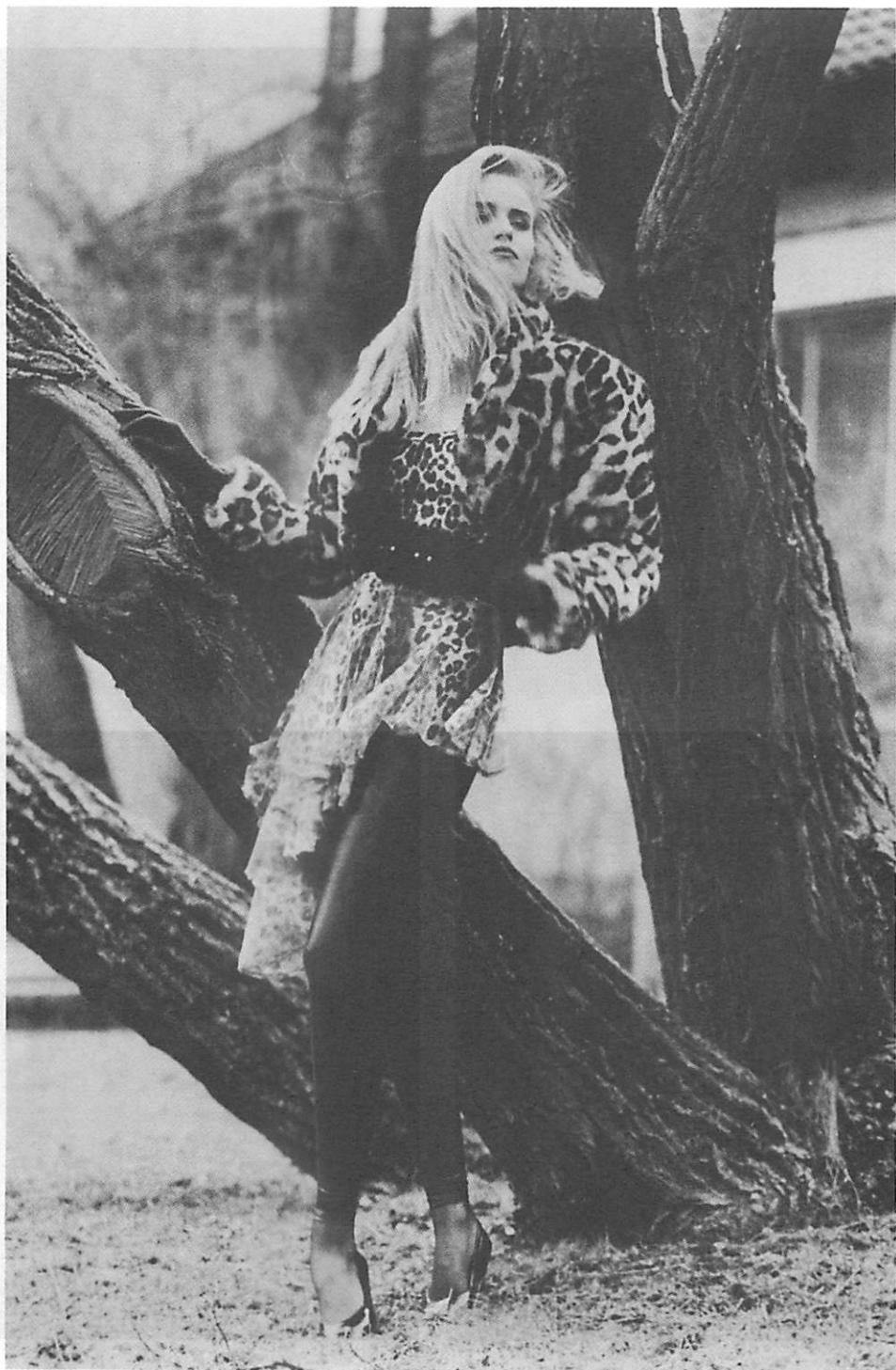
F. B.

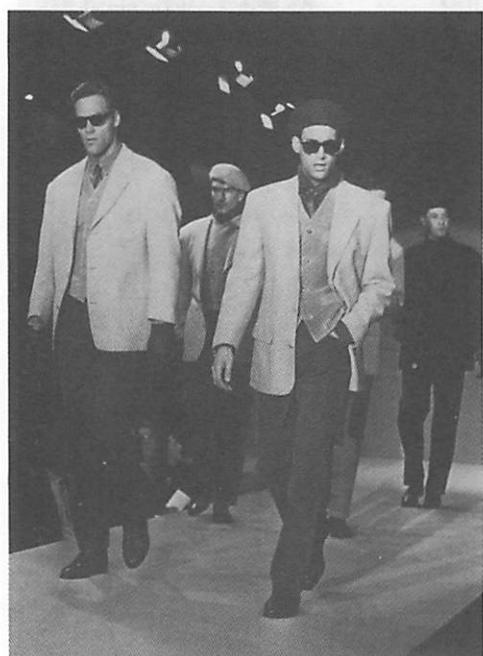
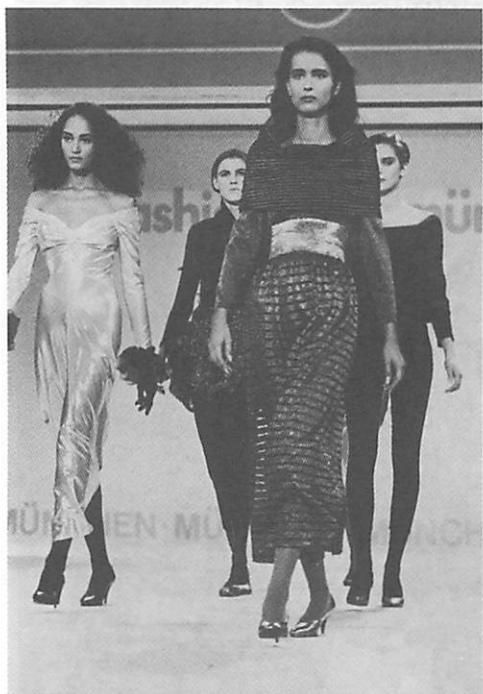
Da das ECHO ja nicht nur von den Männern gelesen wird, nahm ich dankbar das Angebot von Frau Gräfin von Seherr-Thoss an, einen von ihr verfaßten Artikel über die neue Mode aufzunehmen. Die Damen werden's mit Freude lesen, für die Herren sollte es vielleicht Anlaß sein, sich einiges zu merken, um beim nächsten Geschenk nicht zu kraß daneben zu tappen. Selbstverständlich habe ich nicht vor, aus dem ECHO ein Mode-Journal zu machen, aber im Sinne der Abwechslung und vielseitigen Informationen bin ich dankbar, auch aus dieser Richtung einmal etwas bieten zu können:

Für Herbst/Winter 1989/90 ist eine farbige, aber nicht laute Mode angesagt. Die Linie bleibt natürlich. Schulterpolster flachen ab, Kragen steigen bis zum Kinn oder werden bis zu den Schultern drapiert. Zur hohen Taille der Röcke und Hosen passen kurze Jacken und Boleros. Die Rocklängen gerieten wieder in Bewegung. Mini gibt es nur noch vereinzelt, schmale kniebedeckte Röcke und dazu neue, beinahe knöchellange Falten- und Plissee-Röcke, Rockhosen mit Falten konkurrieren mit den wiederkehrenden schmalen Röhrenhosen, ideal aus Stretch-Stoff. Die Kombi-Mode bleibt Nr. 1. Neue Reize gewinnen die Kombis durch kontrastreiche Stoffe, die trotz Volumens immer leicht und fließend sind. Typisch: Flauschig oder tweedig-noppig zu glattem Flanell, Satin oder Crepe, Samt, weicher Cord und seidiger Jacquard zu sportlichen Tweed, Shetland oder Mouflon. Druck zu Unis; Spitzen, Tüll und Chiffon zu Brokat. Nach langer Pause ist Leder wieder da, mehr velourig als glatt. Mäntel bleiben Hüllen. Neben kniekurzen Swingern, die sich jetzt durchsetzen, gibt es Capes und Pelerinenmäntel, Wickeltypen und Redingotes aus Wollstoffen und Loden. Für Wettermäntel kommen seidige Stoffe aus Micro-Fasern stark ins Gespräch. Die Farben sind: Schwarz-Blau, Grün, Rot, Zimt, Puder, müde Pastells. Die Abendmode favorisiert zwei Richtungen: romantisch-zart mit duftig-transparenten Röcken aus Chiffon und Tüll zu kleinen Oberteilen, meist drapiert, oder lange Kleider aus Brokaten mit üppigen Dekolletes, schmalen Ärmeln, bauschigen Röcken. Schmale uni Kleider mit Spitzen- oder Stickerei-Jäckchen. Die Farben für den Abend: Gold und nochmal Gold, Silber und etwas Schwarz.

Gräfin Seherr

(Die optische Umsetzung des soeben Gelesenen sehen Sie auf den folgenden Seiten)





ERINNERUNG!!

Nachstehend lesen Sie noch einmal die vorläufige Planung unserer Clubausfahrt, die vom 25. bis 28. Mai 1989 stattfindet:

1. Tag Treffpunkt: Donnerstag, 25.5. – 7.00 Uhr Raststätte “Fürholzen” an der Autobahn Nürnberg, Fahrt über Nürnberg, Würzburg, Frankfurt und Limburg – Treffpunkt! Gemeinsames Mittagessen in Limburg, Besichtigung der Altstadt, sowie des Doms und der Schatzkammer. Weiterfahrt an der Lahn nach Lahneck – Burgbesichtigung und Kaffeetrinken bei schönem Aussichtspunkt Rhein – Lahn – Weiterfahrt Rhein zur Mosel, an der Mosel bis Cochem-Cond.
Quartierbezug, gemeinsames Abendessen.
2. Tag nach dem Frühstück – ca. 9.30 Uhr mit Bus zur Weinbergbesichtigung mit Erläuterung vom Bürgermeister in Senheim mit Weinproben und Vesper, Mittagessen im Schinkenkeller mit Besichtigung. Besichtigung Weinmuseum mit Weinprobe, anschließend mit dem Schiff Rückfahrt nach Cochem-Cond.
Preis pro Person DM 30,- (ohne Bus und Schifffahrt). Abends gemeinsames Essen, Tanz, Weinlokal oder Kegeln – je nach Wunsch.
3. Tag ca. 9.30 Uhr Besichtigung Reichsburg in Cochem, anschließend Mittagessen in Cochem nach Wahl (Hotel) ca. 13.30 Uhr gemeinsame Fahrt mit eigenem Fahrzeug nach Müden und Besichtigung der Burg Eltz mit kleinem Spaziergang und evtl. Nachmittags-Kaffee im Gasthaus “Österhof” – wenn zeitlich möglich Besichtigung Wildpark.
Abends gemeinsames Essen und anschließend Tanz, Weinlokalbesuch oder Kegeln, je nach Absprache und Lust.
4. Tag – Sonntag, 28.5.1989 – Heimreisetag.
ca. 9.30 Uhr je nach Interesse: Fahrt zum Nürburgring (wo Clubfreund Manfred Anspann seine Konkurrenz zum Nachschauen bittet) – anschließend Heimfahrt –

oder:

Mosel-Abwärtsfahrt und Besichtigung Schloß Stolzenfels und Weiterfahrt am Rheinufer aufwärts nach Bingen, Übersetzen mit der Fähre, Weiterfahrt nach Assmanshausen zum Oldtimer-Museum. – Anschließend Heimfahrt –

Liebe Clubfreunde,

bei Interesse bitte ich Euch um telefonische oder schriftliche Anmeldung bis spätestens

10. Mai 1989

um genaue Bestellungen vornehmen zu können.

Die Zimmerauswahl besteht im Hotel "Rebstock" aus:

Zimmer mit Waschgelegenheit, WC und Dusche am Flur

Preis pro Person DM 35,–

Bei diesem Hotel handelt es sich um ein kleineres Haus, und es können nicht alle Ausfahrt-Teilnehmer dort untergebracht werden. Wir sind deshalb auf ein Nachbarhaus angewiesen:

Hotel "Zehnthof", DZ pro Person DM 45,– bis 60,–

– Änderungen vorbehalten !! –

Viele Grüße, Euer

Toni Amberg, Tel. 430 28 60

Wie ich inzwischen gehört habe, soll der Einsatz unseres Freundes Manfred Anspann bereits am Samstag erfolgen. Die Familie Amberg wird dem selbstverständlich Rechnung tragen und die Planung dementsprechend ändern.

Wie es natürlich auch aus anderen Gründen möglich sein kann, daß die Route entsprechend Wetter oder Lust der Teilnehmer noch geringfügig geändert wird. Die Amberg's sind Anfang Mai noch einmal auf Tournee, um die letzten Einzelheiten abzuklären und zu terminieren. Wir können ihnen ihre Aufgabe wesentlich erleichtern, wenn wir ihnen durch zahlreiche Meldungen einen genauen Überblick verschaffen.

Also ran an's Telefon und bestellen!!

F.B.

Der Zeitschrift Kfz-Betrieb vom 21. Oktober 1988 entnahm ich den Bericht von Wolfgang Pester über ein Gespräch mit dem neuen Forschungs- und Entwicklungschef von Volkswagen, Professor Dr.-Ing. Ulrich Seiffert:

Die Umweltminister der EG haben sich Ende Juni in Luxemburg auf neue Abgasgrenzwerte für Pkw mit weniger als 1,4 l Hubraum einigen können. Frankreich zog seine Zustimmung kurz danach zurück. Die herabgesetzten Grenzwerte tun jedoch keinem weh – denn sie sind heute schon ohne jede Mühe zu erfüllen. Drei Jahre nach dem “Grenzwert-Kompromiß” in Sachen Automobil und Umwelt gilt für den neuen Forschungs- und Entwicklungschef im Vorstand von VW, Prof. Dr.-Ing. Ulrich Seiffert: “Die Konfusion in Europa hat sich noch verschärft.” “Am liebsten hätten wir die amerikanischen Test- und Grenzwerte übernommen”, erklärt er, denn das, was dem “Grenzwerte-Kompromiß” von Luxemburg folgte, kann ihn nicht voll zufriedenstellen. Da naben den EG-Staaten Österreich und Schweden, die Schweiz und die USA eigene Grenzwerte haben, bewirkte die Einigung, daß sich die Motorenpalette bei VW verdreifachte. “Uns wäre es lieber gewesen, wenn man das Durcheinander nicht in Europa hätte.”

EG-Grenzwerte – eine Farce?

Zu berücksichtigen sei, daß zwar EG-Grenzwerte existieren, sie aber, ausgenommen in Deutschland, bisher nicht angewandt würden. Abgesehen von den Benelux-Staaten, Dänemark und den Niederlanden, von denen erwartet wird, daß sie sich der bundesdeutschen Linie demnächst anschließen werden, fehle in Frankreich, Großbritannien und Italien bisher der erkennbare Ansatz, die Beschlüsse von Luxemburg aus dem Jahre 1985 in nationales Recht umzusetzen. Erst wenn in diesen Volumenmärkten die von allen getragenen “Euro-Norm” nationalisiert wäre, würde sie auch rechtsgültig. Die Bundesrepublik erzielte damals einen Kompromiß, der es ihr erlaubt, im eigenen Land “saubere PKW” steuerlich zu fördern und dadurch auch die Bereitstellung von unverbleitem Kraftstoff flächendeckend zu beschleunigen. Heute gibt es in den EG-Ländern Deutschland, Dänemark und Niederlande überall bleifreies Benzin. Wenn aber in der Metropole Paris heute lediglich etwas mehr als 22 Tankstellen unverbleiten Kraftstoff anbieten, zeigt das nach Ansicht Seifferts, wie die politischen Bemühungen der Regierungen der einzelnen Regierungen bei umweltfreundlicheren Automobilen zu bewerten seien.

Daß es in Frankreich, Großbritannien und in Italien im allgemeinen häufig Tankstellen mit "bleifrei" gibt, ändere nichts an den technischen Gegebenheiten.

Behandlung des Katalysators als normales Bauteil

Der Katalysator "ist für uns kein Thema mehr", erläuterte der Automobilingenieur, "wir müssen aufhören, den Kat als besonderes Bauteil zu behandeln; für mich ist er ein Bauteil, das wir beherrschen wie einen Schalldämpfer. Wir garantieren bei einwandfreier Benutzung, daß das System 80.000 km funktioniert, und arbeiten weiter daran, daß zum Beispiel Fehler im Einsatz minimiert werden."

Der oberste Ingenieur bei VW, der am 3. September Prof. Dr. Ernst Fiala ablöste, macht jedoch deutlich, daß die Keramik beim Kat nicht der Weisheit letzter Schluß ist. Metall-Katalysatoren wären attraktiv für Fahrzeuge mit geregelterem System. "Bei Metall-Kats als Ersatz oder Alternative für solche mit Keramik", so Seiffert, "sehen wir noch Entwicklungspotential, das wir nutzen werden." Ob Metall- oder Keramik-Kat, Seifferts Wunsch beim schadstoffärmeren Auto bleibt die beste Lösung für die Umwelt: der PKW mit geregelterem Abgasreinigungssystem für Ottomotoren und Abgasgrenzwerte wie im US-Test vorgeschrieben – auch wenn ein solcher PKW den Autokäufer 1500 bis 2000 DM mehr kostet als ohne System zur Schadstoffreduzierung. Die Erfüllung der Euro-Norm koste im Schnitt den Fahrzeughalter zwischen 500 und 1000 DM, sei aber für die Umwelt eben nur "zweite Klasse".

Umweltbewußtsein steigt

Es freut Seiffert, daß bis Ende Mai weit mehr als 1,23 Mio. Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland mit geregelterem Katalysator fahren. Er stellte fest, daß mit steigenden Hubräumen mehr PKW aus deutscher Produktion mit dem US-Abgaskonzept gekauft werden. Im letzten Jahr seien, so Seiffert, von inländischen Anbietern 24,5% der verkauften PKW in der Bundesrepublik Deutschland mit US-Kat veräußert worden; bei den von ausländischen Herstellern hier abgesetzten PKW seien es lediglich 12% gewesen.

Nur mit dem geregelten Kat können maximale Schadstoffminderungen erzielt werden. Nach Seiffert lassen sich die kritischen Emissionen bei vollständiger Anwendung des geregelten Drei-Wege-Kats in Neufahrzeugen in zehn Jahren um 80% reduzieren. Selbst wenn die Neufahrzeug-Flotte aus PKW mit geregelten und ungeregelten Abgas-Systemen bestünde, läge die Emissionsminderung immerhin noch bei 60%.

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

SEBASTIAN NACHTMANN, Motorräder · Ersatzteile · Zubehör
BMW · KTM · MOTO - GUZZI
Hans-Mielich-Platz, 8000 München 90, Telefon 089/65 20 93

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

Doch scheint es auf dem Weg zur richtigen Anwendung der Grenzwerte auch um die technische Moral zu gehen. Wenn nämlich Motoren lediglich daraufhin eingestellt werden, nur die geforderten Grenzwerte im Test zu erfüllen, ansonsten im Betrieb diese weit überschreiten, dann ist das zwar legitim, doch scheint der Sinn der Umweltgesetze mißachtet. Den Vorschlag, eine öffentliche Vergleichsliste für PKW-Schadstoff-Emissionen etwa vom TÜV erstellen zu lassen, bei dem auch die Schadstoffe in g/km für die einzelnen Geschwindigkeiten im 10-km/h-Sprung verzeichnet sind, fand Seiffert überlegenswert.

Bundesregierung contra Diesel

Zu bedauern sei die Haltung der Bundesregierung zum diesel-Motor, die den Diesel mit politischer Abgas-Diskussion und KFZ-Steuererhöhung unattraktiv mache: "Wir meinen, daß die Bundesregierung hier einen ganz kritischen Pfad geht", betonte Seiffert, die Transportaufgabe müsse mit dem besten Wirkungsgrad und schadstoffarm durchgeführt werden, das leiste der Diesel. Wenn entgegen allen bisherigen Untersuchungen und Forschungen dem Diesel nachgewiesen würde, daß er umweltschädlich ist, "wären wir die ersten, die den Diesel aus dem Angebot nähmen", erklärte Seiffert. Seiner Meinung nach ist es nicht gut, wenn eine in der Öffentlichkeit emotional geführte Diskussion über Dieselabgase der Politik die Sicht auf Forschungsergebnisse verstelle. Seiffert beruft sich dabei auf die Inhalationsforscher, die nach zehnjährigen Studien letztlich erklärten, daß die Krebsgefahr durch Dieselruß als nahezu widerlegt anzusehen ist. Der Meinung der Senatskommission der Deutschen Forschungsgemeinschaft, die die Dieselmotor-Emission als krebserregend in die Liste der MAK-Werte (Maximale Arbeitsplatz-Konzentration) einstuft, kann Seiffert nicht folgen, da von den Forschern die Tierversuche unterschiedlich bewertet werden. So hätte Prof. Dr. Werner Stüber festgestellt, daß es bis zum heutigen Tage keine ernstzunehmende epidemiologische Untersuchung zu der Krebsgefahr durch Dieselabgas gebe, welche neben der Gefahr durch das Rauchen ein nennenswertes Risiko durch die Einatmung von Dieselabgasen nachgewiesen hätten. Prof. Stüber, Leiter des Fraunhofer-Institutes für Toxikologie und Aerosolforschung, Hannover, erklärte auf Anfrage, daß er entgegen anderen Meinungen dabei bleibt: "Die Ergebnisse der epidemiologischen Studien sind praktisch durchweg mit der Annahme vereinbar, daß das wahre Risiko durch Dieselabgas Null ist."

Wolfgang Pester / F.B.

BMW M3!

**KOENIG
SPECIALS**



Die Spezialisten für M3 -Tuning

220 PS!

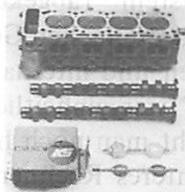
240 PS! 340 PS Turbo!

Das komplette
TUNINGPROGRAMM:

- Supersportlicher Karosserieumbau auf 8" u. 10,5" -Felgen und 225/50 u. 285/40 -Bereifung
- KOENIG Sportfahrwerk
- Hochleistungsaus-puffanlagen



NEU: 17"-Felge mit TÜV!
9 x 17" mit 235/45 und 255/40 -Bereifung
-ohne Karosserieumbau



KOENIG Hochleistungstuning 240 PS!
270 Nm, 0-100 6,0 sec., V.max. 250 km/h



KOENIG Turbomotor 340 PS!
420 Nm, 0-100 5,2 sec., V-max. 270 km/h



KOENIG Sportfahrwerk
Für eine optimale Straßenlage!

Fordern Sie unser
Kostenloses Info-
Material an.
Code: ACM

Koenig Specials GmbH – car tuning

Flössergasse 7, D-8000 München 70, West Germany

Tel.: 0 89-72 49 70 – Telex 5 28145 koevm – Telefax 7 23 88 13



In der Zeitschrift "Der Berufs-Kraftfahrer" las ich einen Bericht mit der Überschrift "Warum denn Kilowatt (kW) statt der PS?" Ich kann mir vorstellen, daß es auch Sie interessiert, wieso man die Bezeichnung geändert hat. Lassen Sie mich in Auszügen darüber berichten:

In Testberichten über Fahrzeuge, in Prospekten, auf dem Fahrzeugschein und anderen Unterlagen wird seit geraumer Zeit von Kilowatt gesprochen, wenn es um die Leistung geht. Kurz: Überall dort, wo früher PS-Angaben zu finden waren, steht jetzt der Begriff einer Maßeinheit, die man landläufig mit der Elektrizität in Verbindung brachte – und bringt. Obwohl die kW-Regelung schon eine ganze Weile praktiziert wird, schafft sie beim autofahrenden Volk immer noch Verwirrung. Nicht nur am Stammtisch wird eben immer noch von den guten alten PS gesprochen. In Wolfsburg, bei VW, haben sich Experten hingesetzt und sich dieses Themas angenommen.

Ausgangsbasis der Überlegungen: Viele können mit den kW-Angaben nichts anfangen, und manche schimpfen auch über diese "neumodische" Meßgröße für die Leistung von Kfz-Motoren. Dabei ist sie gar nicht so neu: Bereits am 5. Juli 1970 trat bei uns das "Gesetz über Einheiten im Maßwesen" in Kraft, das auf dem sogenannten "Internationalen Einheitensystem" (abgekürzt SI) basiert. Dieses System, diese neue Normung, bringt dreifachen Gewinn: leichteres Rechnen, Vermeiden von Verwechslungen und internationale Einheitlichkeit. Einheitlichkeit? Nicht einmal "PS" war einheitlich. Im angloamerikanischen Raum sprach man (und spricht man noch heute) von HP - Horsepower, das aber 1,0139 PS hat. Leichteres Rechnen? Wie finden Sie das: 1 mile (Landmeile) hat nicht 1000, sondern 1760 yards (Ellen). 1 yard hat 3 feet (Fuß) oder 4 spans (Spannen) oder 9 hands (Hand). 1 foot hat 12 inches (Zoll), 1 inch hat 12 lines (Linien). Und solch eine Linie entspricht 2,12 Millimeter. Es gibt aber nicht nur diese Landmeile, sondern auch noch die Seemeile zu 1,853 Kilometer und die geographische Meile zu 7,4204 Kilometer. Und was soll man davon halten:

1 britisches pound hat nicht, wie das ehemalige, längst abgeschaffte deutsche Pfund, 500 Gramm, sondern deren nur 453,59. Und dieses pound hat 16 ounces (Unzen), das sich dann noch in 16 drams zu je 27,438 grains unterteilt.

Übrigens: die Meile, das Fuß, das Pfund, die Elle – dies alles ist keineswegs ein spezielles angloamerikanischer Spleen.

Auch in deutschen Landen gab es das, und zwar in Massen. Noch Anfang des vorigen Jahrhunderts hatte man allein in Baden 112 verschiedene Ellen, 92 Flächenmaße, 163 Getreidemaße und 80 Pfunde. Ganz zu schweigen von all den Acker- und Feldruten und Jochs und Klaftern und Morgen, den Ankern, Kannen, Eimern, Schoppen, den Metzen, Schefeln, Seiteln, Wispeln. Genug des grausamen Spiels. Normung tut not. Wobei zu allen Zeiten jede Änderung einer Maßeinheit die Menschen zum Schimpfen veranlaßt hat. Einst wie auch heute! Man hängt am Alten und sei es noch so verschroben. Jetzt erleben wir das unter anderem bei der Maßgröße für die Leistung von Maschinen. Bei elektrischen Maschinen und Apparaten hat man die Leistung schon immer in Kilowatt gemessen, wogegen man bei Dampfmaschinen, Turbinen und Verbrennungsmotoren die Pferdestärke (PS) verwendete. Dieses PS war und ist jedoch ein überaus unglückliches Maß, hergeleitet aus jener Zeit, als in den englischen Kohlebergwerken die Pferde durch die Dampfmaschine ersetzt wurden. Dieses PS wurde später genormt zu 75 Meterkilogramm pro Sekunde (mkg/sec), was eigentlich zu optimistisch war, weil ein Pferd auf die Dauer so viel gar nicht leistet. Dieser Multiplikator 75 ist aber nun wirklich nicht praktisch. Denn die Ingenieure müssen da immer ganz unnötig hin- und hermultiplizieren, wobei außer dem Faktor 75 auch so umständliche Zahlen wie 735,5 und 1,36 ins Spiel kommen. Nach der neuen Normung ist das anders. Jetzt wird überall, auch im Kraftfahrzeugwesen, die Leistung in Kilowatt und damit im reinen Dezimalsystem gerechnet. Warum auch nicht? Es besteht doch wirklich kein Grund, die eine Art von Maschine anders zu berechnen als die andere. Der Austausch der Pferdestärke ist eine reine Gewöhnungssache.

Zudem ist das ja auch höchst unlogisch: Die Leistung, mit der die Batterie über den Anlasser den Motor in Gang bringt, rechnen wir seit je in Watt und Kilowatt; sobald aber der Motor läuft und seinerseits Leistung abgibt, reden wir von PS. Und das in einer Zeit, wo ganz neue, kombinierte Antriebe im Gespräch und längst im Versuch sind, sogenannte Hybridantriebe, bei denen elektrische und mechanische Energie sozusagen gemixt auftreten.

Hier nun als kleine Hilfe für den Alltag die Umrechnung von PS in kW und umgekehrt von kW in PS:

$$1 \text{ PS} = 0,736 \text{ kW}$$

$$1 \text{ kW} = 1,36 \text{ PS}$$

Ein Kilowatt ist also etwas mehr als 1 PS. Wer's nicht bis zur letzten Ziffer genau wissen will, kann auch noch einfacher rechnen: PS-Zahl minus ein Viertel davon ergibt grob die kW-Zahl; und kW plus ein Drittel die PS-Zahl.

Aber nun genug der Formeln und Zahlen. Sind wir froh, daß uns wenigstens noch einige, uns bekannte Maße geblieben sind. Ich bin sicher, daß wir gerade bis zur Öffnung des europäischen Marktes Zeit haben, um die letzten Änderungen zu verdauen; denn ab dann fällt den "Eurokraten" sicher noch etwas ein, mit dem man uns erneut verwirren kann.

F.B.

Ebenfalls oben genannter Zeitschrift entnahm ich einige Urteile, die unter Umständen auch für uns alle einmal zutreffend sein könnten:

Nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung muß ein Fahrzeughalter, der einem anderen die Führung seines Fahrzeuges überläßt, sich stets und zwar in der Regel durch Einblick in den Führerschein, vergewissern, daß der andere die vorgeschriebene Fahrerlaubnis hat. Es genügt regelmäßig nicht zur Ausräumung des Vorwurfs der Fahrlässigkeit, daß der Halter allein der Erklärung desjenigen vertraut, dem er sein Fahrzeug überläßt, daß dieser im Besitz des erforderlichen Führerscheins sei. – Bundesgerichtshof, Urteil vom 6.7.88 – IVa ZR 90/87.

Ein als Kraftfahrer tätiger Arbeitnehmer trägt selbst die Gefahr, nach einem Verkehrsunfall strafrechtlich verfolgt zu werden. Dies gilt grundsätzlich auch bei Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der Strafprozeßordnung. Nachteile, die ihm durch Maßnahmen der Strafverfolgung entstehen, gehören zu seinem Lebensbereich und nicht zum Betätigungsbereich des Arbeitgebers. – Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 11.8.1988 – 8 AZR 721/85.

Nach einem Halte- oder Parkverstoß muß der Halter des Fahrzeuges innerhalb von zwei Wochen aufgefordert werden, den Fahrer des Wagens zu nennen. Es kann ihm nicht zugemutet werden, daß er sich nach mehr als 14 Tagen erinnert, wer zur Tatzeit das Auto gefahren hat. – Amtsgericht Minden – 15 OWi 334/88.

Manchmal sind die Urteile zwar erstaunlich, aber es kann im Bedarfsfall vielleicht doch gut sein, darüber gelesen zu haben.

F.B.

NEUBIBERG

Helmut Diehl hat mir einen Bericht aus der Zeitschrift "Powerslide" vom Dezember 1969 gebracht und dazu auch gleich die Abdruck-Genehmigung besorgt. Herzlichen Dank dafür. Lassen sie sich zurückversetzen in große Zeiten des ACM, die wir in ähnlicher Form gerade wieder dabei sind aufzubauen.

Der "Preis der Olympiastadt München" auf dem Luftwaffenflughafen Neubiberg war ein Erfolg. Mit Einschränkungen natürlich, aber der Haupterfolg lag darin, daß das Rennen überhaupt über die Bühne lief ... Dreimal wurde es bisher ausgetragen, das letztmal 1964, dann versank es in einen tiefen Dornröschenschlaf. Der Prinz nahte in Gestalt des Bergeuropameisters Sepp Greger, der eigentlich im Mai ein Rennen auf dem Flugplatz Lechfeld durchführen wollte. Da aber trotz gewisser Anfangserfolge die Veranstaltung doch am Veto einiger Militärs scheiterte, kam er auf die "Ausweichlösung" Neubiberg, und siehe, er fand dort in Gestalt des Flughafenkommandanten, Oberstleutnant Paul, einen Motorsportfan vor, der nicht nur den Flughafen zur Verfügung stellte, sondern auch anderweitige Schwierigkeiten resolut aus dem Weg räumte. Bei einer kleinen Abschlußfeier meinte er sogar, über ein Rennen 1970 könne man durchaus reden, und er verstehe gar nicht, wieso man nicht schon früher auf die Idee gekommen sei. Irgendwer hat also seit 1964 gründlich gepennt!

Gregers Idee war ursprünglich eine Art Saisonschlußmeeting mit gemütlichem Anstrich, aber daraus wurde eine Mammut-Veranstaltung, die der Organisation beinahe über den Kopf wuchs. Allzu viele Klassen waren ausgeschrieben, allzu viele Fahrer wollten mitmachen. Zum Schluß waren es dann etwa 320 Wagen und 110 Motorräder. Greger konnte seinen Fahrerkollegen anscheinend einfach nicht "nein" sagen. Trotzdem mußten über 70 weitere Nennungen abgelehnt werden. Da die veranstaltenden Clubs AC Dachau und AC München erst am Freitagmittag zum Streckenaufbau auf den Flughafen durften, kam man natürlich in arge zeitliche Bedrängnis. Diese Zeitnot bekamen dann die Fahrer zu spüren. Eine Trainings-Sitzung mit rund zwanzig Minuten ist einfach zu wenig, das Ausprobieren von Getriebeabstufungen war unmöglich. Bereits am Samstag mußten drei Rennen absolviert werden, weil man sonst einfach nicht durchkam. Das soll nun nächstes Jahr alles besser werden:

Beschränkung auf höchstens 200 Wagen, dafür längere Rennen und viel mehr Training.

**...der
Augen
willen
PINI
Brillen+Kontaktlinsen**

PINI

FOTO VIDEO BRILLEN

**... und alles
für den
Fotofreund!**

am Stachus, Schützenstraße 1

Max-Weber-Platz 10 · Sendlinger-Tor-Platz 7 · St.-Bonifatius-Straße 16

Hochleistungs-Schmierstoffe



Optimol Ölwerke Industrie KG

Friedenstrasse 7 D-8000 München 80 ☎ 089/41830 Fax 089/4183200 Tx 523636 opti d

Ohne dem Veranstalter vorgreifen zu wollen, plädiert der Chronist für je ein Tourenwagen- und ein GT-Rennen, einen Lauf für Sportwagen, Prototypen und zweisitzige Rennwagen und ein bis zwei Formel-V-Rennen. Das Hauptereignis soll dann der "Preis der Olympiastadt München" für Formel-3-Wagen mit zwei Vor- und einem Endlauf und einer international wirklich guten Besetzung werden. Für eine gute Formel-2-Besetzung hat der Veranstalter einfach noch zu wenig Geld, obwohl rund 21000 Zuschauer einen gewissen Optimismus rechtfertigen. Auch an der Streckenführung wird es eine entscheidende Änderung geben: der Start wird um einiges zurückverlegt. Es stellte sich nämlich heraus, daß die Gerade bis zur ersten Schikane (die man nicht verlegen kann) zu kurz war, das gilt auch für den Auslauf nach der Zieldurchfahrt. Die Flaggenposten – erfahrene Bergspezialisten, aber auf der Rundstrecke besonders in der Handhabung der blauen Flagge noch ungeübt – haben offensichtlich dazugelernt. Alle 27 Klassen im einzelnen aufzuführen, würde hier zu weit gehen, beschränken wir uns auf das wesentliche. Sportlicher Höhepunkt war einwandfrei das Formel-3-Rennen. Nach viel Pech in diesem Jahr hatte endlich wieder einmal Jürg Dubler die Nase vorn, sein Tecno-Nova hielt die kurze 10-Runden-Distanz (etwa 51 km), und damit war der Sieg gesichert. Hinter ihm tobte jedoch ein spannender Dreikampf zwischen Dr. Helmut Marko (McNamara), Richard Scott (Chevron) und Freddy Kottulinski (Lotus), und besonders Marko war es, der durch verwegene Manöver in der bewußten ersten Schikane allerhand Staub und Stroh aufwirbelte. Ein derartiges "Heuwenden" warf ihn kurzfristig auf den siebten Rang zurück, aber zum Schluß passierte er hinter Scott, aber vor Kottulinski, Baur und Link (beide Tecno) die Ziellinie.

Das Formel-2-Rennen wurde eigentlich nur durchgeführt, weil BMW es vor der eigenen Haustüre recht billig machte, aber statt zwei (der von Hahne war seit Rom unbrauchbar) nur einen 269 unter Dieter Quester schickte. Schärfster Verfolger konnte nur Peter Westbury (Brabham BT 30) sein, der sich dann auch während neun Runden an Questers Fersen heftete. Der BMW lief tadellos, aber ein Versehen kostete Quester den Sieg. Ganz gleich, ob er sich nach der falschen offiziellen, oder der richtigen Rundenzählerei seiner Boxe orientierte, er wähnte, das Rennen sei zu Ende, brauste mit unverminderter Geschwindigkeit nach Rund neun über den Zielstrich und mußte den Notausgang benutzen.



**FLEISCH - WURST
GFLÜGEL - WILD
TIEFKÜHLKOST
GETRÄNKE**

Verkauf an Jedermann
Mo.- Mi. 8.00 - 14.00 / Do.- Fr. 8.00 - 17.00

DISTLER
FLEISCH - U. GETRÄNKEABHOLMARKT

Wernher - v.- Braun - Straße
8011 Putzbrunn, Telefon 089 / 46 105 - 343

ULRICH WAGNER
Metallbau · Tel. 7133 66



Anton Amberg

Malermeister



Sämtliche
Spezialanstriche,
Lackierungen und
Fassaden-Beschichtungen

Ernastraße 26
8000 München 82
Telefon 430 28 60



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

Westbury bremste rechtzeitig die Schikane an und hatte damit gewonnen. Vielleicht ist Quester ab nur beim Anbremsen (und dem Versuch, Westbury auszubremsen) auf einem Ölfleck ausgerutscht. Der Chronist wagt das nicht zu beurteilen. Xavier Perrot, der nach dem Hockenheimer FRC-Rennen erst am Sonntag bei nasser Strecke trainieren konnte, sah am Start den Weg durch Franz Alberts Formel-1-Brabham

versperrt (es liefen drei formelfreie Wagen mit) und verlor den Anschluß an die Spitze. Sein dritter Rang war jedoch unangefochten. Spannende Kämpfe und viele zerstörte Strohballen gab es wieder bei der Formel V. Niki Lauda (Kaimann) siegte vor Dieter Basche – der zuvor mit dem Kompressor-2002 die Spezialtourenwagen gewann – und Peter Peter (Austro). Rudi Lins und Peter Peter waren dann auf den Porsche 908 aus Salzburg die überlegenen Leute bei den Gruppe-5, -6 und -7-Wagen. Die Sportwagenwertung holte sich Toni Fischhaber (Alfa P 33). Neubiberg soll nun wieder fester Bestandteil des Terminkalenders werden (vorgesehen ist der 18. Oktober 1970), und falls der Veranstalter etwas aus dem 69er Rennen gelernt hat – woran eigentlich nicht zu zweifeln ist – dann sollte der "Preis der Olympiastadt" eine echte Attraktion im süddeutschen Raum werden.

Ulf von Malberg

ACHTUNG SPORTFAHRER!!

In der letzten Vorstandssitzung wurde beschlossen, in diesem Jahr wieder einen Teil der Nennfelder zu erstatten. Eine noch festzusetzende Summe wird nach einem Punktsystem, das verschiedene Kriterien berücksichtigt, an die aktiven Fahrer verteilt. Um in den Genuß einer Erstattung zu kommen, ist es unumgänglich, die Saisonteilnahme bei Heinz Egerland anzumelden, die Kopie der Bewerberlizenz des ACM anzufordern, und anschließend unter ACM-Bewerbung zu fahren.

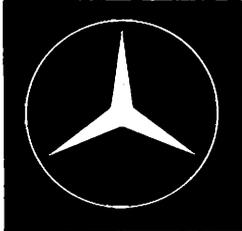
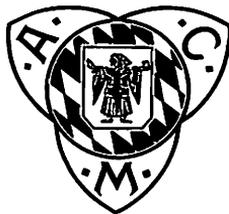
Bitte denkt auch daran, laufend die Ergebnisse festzuhalten, damit Ihr sie rechtzeitig zur Jahresschlußfeier beim Heinz abgeben könnt. Auch um die Fotos sollte man sich bereits während der Saison kümmern, und nicht auf den letzten Drücker. Der Heinz ist abends telefonisch erreichbar unter: 46 61 66.

Ich wünsche allen Aktiven eine erfolgreiche und unfallfreie Saison (und viele Punkte im ACM-System!)

F.B.



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,- + Porto, zuzüglich Mehrwertsteuer erhoben. **Geschäftsstelle:** Senserstraße 5, 8000 München 70, Tel. 775101, ist jeden Mittwoch von 16.00–19.00 Uhr besetzt. **Konten:** Postgiroamt München 31131–808 (BLZ 70010080), Bayerische Vereinsbank München 7041837 (BLZ 70020270). **Mitgliedsbeitrag:** DM 60,- pro Jahr. **Präsident:** Kurt Distler, Frundsbergstr. 56, 8021 Straßlach, Tel. 08170-616 **Redaktion und Anzeigenverwaltung:** Ferdinand Bauer, Hölderlinstraße 11, 8000 München 70, Tel. 711866. **Anzeigenpreis** z.Z. DM 40,- pro 1/5 Seite DINA5 zuzüglich Mehrwertsteuer. **Clubabend:** Jeden Mittwoch 20 Uhr im Clubraum des Löwenbräukellers, Nymphenburger Straße 2, 8000 München 2, Tel. 526021. **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.



**Mercedes-Benz.
Gebrauchtwagen-
Metropole
Süd-Bayern**
Hier zeigt sich
unsere ganze Stärke.
Über 600 Gebrauchtwagen
aller Fabrikate
ständig im Angebot.

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Niederlassung München · Arnulfstraße 61
Helmholtzstraße 10 · Tel. 089/1 20 62 93-297
Ingolstädter Straße 28 · Tel. 089/1 20 64 71
Otto-Hahn-Ring 20 · Tel. 089/63 80 94 20

EINLADUNG UND AUSSCHREIBUNG

zur



ACM

-QUASIMODO-
Gaudi-Rallye '89

Eine kombinierte Findigkeitsfahrt von ca. 80 km auf guten Straßen, mit freier Streckenwahl, ohne Zeitwertung, keine schwierige Landkarten-Orientierung und vor allem ohne tierischen Ernst.

Teilnehmen kann jeder Führerscheininhaber auf allen nach StVZO zugelassenen Autos und Motorrädern mit beliebig vielen Beifahrern, jedoch nicht mit roten Kennzeichen (wegen der Grünen!)

Der **Start** erfolgt ab 11.00 Uhr im Stadtgebiet von München

am Sonntag, den 23. 4. 89



Ziel und Siegerehrung um etwa 17.00 Uhr, höchstens 20 km vom Marienplatz entfernt, bei einer sauberen Brotzeit.

Ehren- und Sachpreise gibt es für die ersten 30% und die letzten 5%.

Nennungen sind auf dem untenhängenden Nennungsformular unter gleichzeitiger Zahlung des Nenngeldes abzugeben **bis spätestens 12. 4. 89**

Das Nenngeld beträgt DM 20,- für Clubmitglieder
DM 40,- für Gäste

Jede bezahlte Nennung wird rechtzeitig schriftlich bestätigt und gleichzeitig Start- und Zielort bekanntgegeben.

- abschneiden und abschicken -



Ich nenne hiermit zur
ACM-GAUDI-RALLYE "QUASIMODO"
am 23. 4. 89 und erkenne die Bestimmungen der
Ausschreibung an

Name

Vorname

Adresse

Telefon-Nr.

Unterschrift

An
Berndt Botschen
Putzbrunner Str. 355

8000 München 83

Nennungsschluß: 12. 4. 89

Die Wertung erfolgt nach Punkten bei verschiedenen Aufgaben und der Beantwortung von Fragen, sowie der Bewertung der vorschriftsmäßigen Fahrzeugausrüstung und des Verhaltens im Straßenverkehr. Es erfolgt keine Zeitwertung, die Zahl der Starter ist auf 40 Fahrzeuge beschränkt. Einsprüche gegen die Art der Wertung sind ausgeschlossen.

Der Veranstalter behält sich vor, Nennungen ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen. Am Start vorzulegen sind Führerschein, Kfz-Schein und Versicherungsnachweis.

Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht:

Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer- und Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil.

Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsverzicht nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer- und Halter) verzichten durch Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffs gegen

- den Veranstalter, dessen Beauftragte und Helfer
 - Behörden und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- soweit der Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

Diese Vereinbarung wird mit Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

Fahrvorschriften:

Die Bestimmungen der STVO sind unter allen Umständen einzuhalten. Bei Beteiligung an einem Verkehrsunfall erfolgt Wertungsausschluß.

Es ist Pflicht aller Teilnehmer, Rücksicht auf das Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Bevölkerung zu nehmen, dies gilt besonders innerhalb geschlossener Ortschaften. Jede überflüssige Lärmentwicklung ist zu vermeiden. Den Anordnungen des Veranstalters und der von ihm eingesetzten Helfer ist Folge zu leisten.

Allgemeines:

Die Durchführung der Veranstaltung erfolgt ausschließlich nach dieser Ausschreibung und den hierzu erlassenen Ausführungsbestimmungen.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen vorzunehmen oder auch die Veranstaltung abzusagen, falls dies durch außergewöhnliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflicht zu übernehmen.

Die Veranstaltung dient nicht zur Erzielung möglichst hoher Geschwindigkeiten. Sie dient vielmehr dem Zweck, Kraftfahrer im aufmerksamen, rücksichts- und sinnvollen Verhalten im Straßenverkehr zu schulen.

Die vom Veranstalter erlassenen Ausführungsbestimmungen sind Bestandteil dieser Ausschreibung.

München, im März 1989

Berndt Botschen - Fahrleiter

Ich nehme voraussichtlich teil mit Auto
 Motorrad

(witterungsbedingte Umdisposition ist möglich)

Voraussichtliche Personenzahl Fahrer und Beifahrer

Das Nenngeld in Höhe von DM 20,- liegt bei
 DM 40,-

Nennungsschluß: 12. 4. 89