

ACM-ECHO

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

57. Jahrgang

Nr. 6

Juni 1995



Manfred Auspenn beim Langstreckenpokal.

Bericht Seite 19

Fortschritt, Sicherheit, Perfektion



Industrielle Fertigung mit handwerklicher Liebe zum Detail ist für uns oberste Maxime.

Fordern Sie uns:

- bei der Ausrüstung von Verwaltungs- und Hotelkomplexen mit hochwertigen Anlagen in Antriebsausstattung und Steuerungstechnologie,
- bei der Ausrüstung von Krankenhäusern mit zuverlässigen Bettenaufzügen,
- bei der Ausrüstung von Produktionsobjekten mit robusten Industrieaufzügen,
- bei der Ausrüstung von Wohnprojekten mit soliden, wirtschaftlichen Normaufzügen.

Neben dem Hauptbetrieb in Garching-Hochbrück bei München unterhalten wir in vielen Städten Deutschlands Serviceniederlassungen, die für ein reibungsloses Funktionieren Ihrer Anlagen sorgen, so z. B. in Nürnberg, Stuttgart, Frankfurt, Berlin, Leipzig, Dresden...

VESTNER AUFZÜGE
...mit Sicherheit Qualität

Gutenbergstraße 3a Telefon: (0 89) 32 00 98 - 0
85748 Garching Telefax: (0 89) 32 00 98 - 56

*Auch im Juni haben wir wieder einen runden
Geburtstag zu feiern:*

*Hermann Fichtner, Baubergerstr. 30,
80992 München, feiert am 30. Juli seinen 65.*

Der ACM wünscht dem Jubilar und allen anderen, die was zu feiern haben alles Gute, Gesundheit und viel Erfolg für die Zukunft.

Termine

- 12. Juli Redaktionsschluß für ECHO 7/95
 - 23. Juli Quasimodo - bis 9. Juli nennen (Mit Nenngeld am Club-
abend abgeben oder schicken - Kurzausschreibung war
im letzten ECHO)
 - 5. August Redaktionsschluß für ECHO 8/95 (wegen Urlaub)
 - 1. Oktober Clubpokal auf dem Salzburgring (im nächsten ECHO)
-

Gute Besserung...

wünschen wir von Herzen unserem Clubfreund Max Jung, der zur Zeit im Krankenhaus in Ebersberg liegt.

Nach einer infolge eines Motorradsturzes notwendigen Knieoperation erlitt unser Schmied von Trudering in der 2. Woche nach Pfingsten einen schweren Herzinfarkt.

Wir werden Sie an den Clubabenden selbstverständlich informieren, ab wann sich der Max über die zahlreichen ACM-Besuche wieder freuen kann.

Bis dahin halten wir ihm die Daumen und wünschen schnelle und vollständige Genesung.

F.B.

Ambiente

Reisen GmbH

Ihr
Ansprech-
partner für:



- Nah- und Fernreisen
- Geschäftsreisedienst
- Hotel- und Mietwagen-
reservierung
- und allem, was zu einer
perfekten Reise gehört

Rosenheimer Landstr. 113 · 85521 Ottobrunn · Tel. (089) 6090066 · Fax (089) 6093010

Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns in freundlicher Atmosphäre.

Montag bis Freitag 8.30 – 18.00 Uhr



Wintern. Kosmetik
Wüber 350 Düfte
WGeschenkboutique

WBademoden
WKosmetikkabinen
WSchminkurse

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**



Hirschbergstraße 21 – 23
80634 München, Tel. 16 13 72

Anton Amberg

Malermeister



Sämtliche
Spezialanstriche,
Lackierungen und
Fassaden-Beschichtungen

Ernastraße 26
8000 München 82
Telefon 430 28 60



Shell Heizöl

Ilmberger

Julius Ilmberger & Sohn
Hahilingastr. 5
8024 Oberhaching

Bei uns
sind Sie immer
in guten Händen

(089)

6 13 16 58

Hans Sick - vom ersten bis zum letzten Rennen im ACM

2. Teil

... Aber damit war meine Rennkarriere vorerst beendet, bis mir der Gedanke kam daß ein Motorrad zum Rennfahren ja eigentlich - und zumindest wegen der geringeren Räderzahl - und überhaupt billiger und erschwinglicher sein müßte. Gesagt, getan. Mein Weg führte mich zu Herrn Spaett in die Landwehrstraße und dort gefiel mir die 2-Zylinder-Honda 450 außerordentlich gut und so wurde ein Kaufvertrag unterschrieben, bis sich herausstellte, daß ich weder einen Motorradführerschein besaß noch irgendwelche Fahrpraxis vorweisen konnte. Meinen Führerschein machte ich in der Schule an der Paulskirche auf einem alten Roller, der kaum Vortrieb hatte, aber dafür mangels Leerlauf ständig stehen blieb. Danach hatte ich das Gefühl, ein toller Fahrer zu sein. Mittlerweile war der Kaufvertrag umgewandelt worden auf die damals brandneue 4-Zylinder-Honda 750!! Herr Spaett sen. wollte mir die Maschine zwar gar nicht gerne verkaufen, da doch Fahrpraxis fehlte und ich als Familienvater und Geschäftsmann größere Verantwortung zu tragen hätte. Aber die Söhne Peter und Paul Spaett, mit denen ich später wundervolle Fahrten bis nach Mittelitalien machte, vermittelten dann doch mit ihrem Vater und mir die ersten Kenntnisse. Nach reichlicher Lektüre der theoretischen Unterweisung durch die Bücher eines gewissen „Klax“, mit tollem Leder aus England und dem alten Cromwell-Helm versehen, erfuhr ich mir mein erstes Motorrad, bis ich bald darauf zwei Fahrer mit identischen, noch recht seltenen 750ern kennenlernte und diese mich als Neuling freundlicherweise zur ersten Ausfahrt an den Kesselberg mitnahmen. Die beiden Freunde Manfred Halbritter und Eisenhut konnten es nicht glauben, als ich meine absolute Unkenntnis offenbarte, aber nach einigen Ausfahrten in die umliegenden Bergstraßen in Bayern, Österreich und der Schweiz meinten sie, daß jetzt



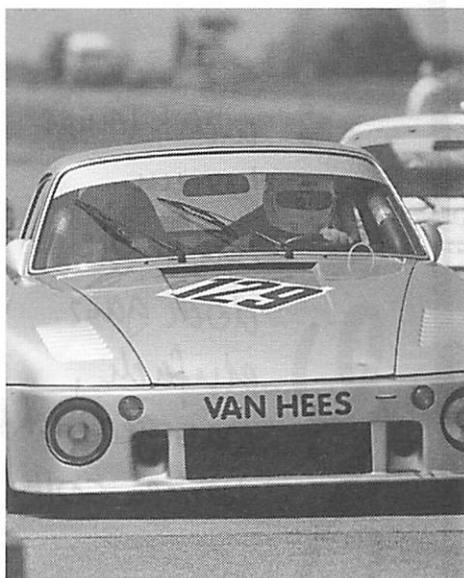
ein Rennen fällig sei, und zwar in Riedenburg.

So kam ich zum zweitenmal mit dem ACM in Berührung und durch Herrn Wisnewski, der sich sehr wunderte, den ihm bekannten „van Hees“ aus der Brienner Straße (Herr Wisnewski leitete seinerzeit die Fiat-Filiale am Witeltsbacher Platz, neben der BMW-Niederlassung) im Motorradleder zu sehen, wurde ich Mitglied. Das Rennen selbst war für mich eine neue „Erfahrung“. Leider bekam ich die Maschine beim Start nicht gleich zum Laufen - vielleicht war der Motor nervöser als ich - aber letztlich beendete ich das Rennen wiederum als Fünfter und war mit mir sehr zufrieden.

Mittlerweile hatte ich nach zwei heftigen Unfällen, davon einer am Samenberg beim Training, das Motorradfahren aufgegeben und mich in einen 911 Carrera verliebt. Dieses KFZ war nicht allzulange im Originalzustand und mutierte meist nach Ausritten in Leitplanken oder Motorschäden durch Verschalten in Richtung eines 934/935 - allerdings mit Saugmotor., da ich zu diesem Zeitpunkt den Turbomotor als mechanisch nicht besonders interessant ansah. Mit meinem damaligen Tuner Herwig Roithmeier - mit Sicherheit der beste Motorenbauer - und Hans Kalascheck - dem Verantwortlichen für die Karosserie - hatte ich ein prima Team, das mir immer ein Top-Auto sicherte. Auch mit diesem Fahrzeug, das auf Grund seines sehr engen Grenzbereiches zwar äußerst schwierig zu fahren war, konnte ich viele und gute Plazierungen erringen und mit meinem Transport-LKW DB811, dessen Lackierung teurer war als der Gebrauchtpreis, fuhren wir doch einige Jahre durch ganz Europa.

Da ich in meiner TR4-Rennzeit den Salzburgring kennengelernt hatte, empfahl ich dann dem ACM-Präsident Uli Wagner, unsere Clubmeisterschaft doch auf diesem Ring auszutragen und bezahlte auch die damit höheren Streckenkosten während einiger Jahre. Unvergessen wird mir das erste ACM-„Rennen“ in Salzburg bleiben. Alle Teilnehmer und Angehörige waren am Abend beim Riedlwirt. Nach der theoretischen Unterweisung durch Dieter Schmidt mittels großer Schautafeln und theoretischer Erläuterungen, gestärkt durch Speis und Trank bei zünftiger Musik erlebten wir alle einen schönen und kameradschaftlichen Abend. Besonders erheiternd war, als der Bassist der Kapelle ziemlich alkoholisiert samt seinem Instrument rückwärts aus der Verandatüre fiel. Am nächsten Morgen waren alle fast nüchtern und bei dem sprichwörtlich guten ACM-Salzburggringwetter in bester Laune. Unsere Instrukoren, unter anderem Dieter Schmidt und Sepp Greger, führten alle auf die Ideallinie und sorgten dafür, daß dieser Renntag nur strahlende Gewinner brachte und für alle Beteiligten ein schönes Erlebnis war.

Bei meinem letzten Rennen im ADAC, der Alpentrophäe, kam es meinerseits zu einem Protest gegen die Rennleitung wegen grober Benachteiligung, was dann auch meine letzte Veranstaltung bei einem sogenannten offiziellen Veranstalter war. Da ich lieber zu meiner Freude und Spaß Geld ausbebe, bin ich dann viele Jahre bei verschiedenen Motorsportclubs gefahren. Es waren herrliche Strecken dabei, wie Santa Monica, Imola, Zeltweg, Salzburgring, Magny Cours, Mugello, Most, Hungaroring, Monza - und immer gute Wettbewerbe - nur durch die nötigste Reglementierung geleitet.



Ein nettes Erlebnis hatten wir, mein Sohn Peter, ich und die ganze Teilnehmerschar mit unserem LKW in Mugello. Im Fahrerlager angekommen, wurde beschlossen, den LKW dort stehen zu lassen und mit unserem Gepäck als Beifahrer ins Hotel zu fahren. Mein Sohn Peter entlud also unsere persönlichen Koffer und Taschen sowie meine Tischorgel, welche ich zum Zwecke eines bunten Abends ins Hotel mitnehmen wollte und stellte die Gepäckstücke schräg hinter den LKW und fuhr auch prompt darüber. Durch meinen gewaltigen Schrei gestoppt, war zwar mein Koffer und die Orgel gerettet, aber über seine eigene Tasche war er bereits gerollt - und oh Wunder - die Reisetasche wurde immer größer und blähte sich förmlich auf! Im Innern war die Rasierschaumdose geplatzt und alles war voller Schaum. Alle haben wir herzlich gelacht - bis auf Peter.

Überhaupt waren diese Rennen von einer großen Kameradschaft geprägt. Ich erinnere mich noch genau an unser erstes Rennen in Imola: Pista Dino Ferrari - eigentlich mitten in der Stadt. Unser Hotel war von Rennfahrern offensichtlich schon Kummer gewohnt, denn weder die üblichen Späße in der Nacht - Sabotage an den verschiedenen Zimmertüren der Freunde zu treiben - noch unsere lange und laute Nacht in der Hotelbar hat man uns übel genommen. Nur der Pianist war etwas säuerlich, als er mit einer Flasche Champus versehen nur noch zuhören durfte, als ich das Piano übernahm und

Drucker

... Sie
nicht lange
herum,
sagen Sie
doch ganz
etufach,
was gedruckt
werden soll.

089-
3009392

für ganz SPARSAME ...
MINDESTBESTELLWERT
NICHT UNTER EINER MARK!

Die freundlichen ...

DRUCKEREI HABERL

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
80686 München
Telefon 089 / 57 30 06

»Wir führen
Aral Super Tronic Öle.«

Alex MOULTON Bicycle
 Alan, Cinelli, Colnago,
 Gios, Gianni Motta,
 Koga-Miyata,
 Basso, Panasonic,
 Dancelli



griesbeck
 ZWEIRÄDER

Inh. F. Littich
 Lerchenfeldstraße 11
 80538 München
 Am Englischen Garten
 Telefon 0 89 / 22 41 13
 Telefax 0 89 / 22 56 26

Radsport · Bekleidung · Zubehör · Eigene Werkstätte



Teflon gegen Reibung und Verschleiß

**Der perfekte Teflonschutz für
 Motor und Getriebe**

Teflon © die gleitfähigste Substanz der Welt

In allen gängigen 4-Takt Enduro- und Crossmotorrädern
 erfolgreich getestet (Enduro-DM / MC-DM), auch für
 Straßenmotorräder bestens geeignet

- weniger Metallabrieb
- ruhiger Motorlauf
- verbesserte Schaltvorgänge
- Verlängerung der Lebensdauer
- kein Problem bei Naßkupplung



NULON wünscht Ihnen und Ihrer Maschine eine reibungslose Saison
 Info anfordern

Firma Egerland • St. Konradstr. 10e

85540 Haar • Tel. 089 / 466166 • Fax 4604064

Langzeitschutz für Motoren bis zu 8 Ltr. Öl **DM 110,-**



Erwin Köck



Autolackiererei Lackshop
 Design Unfallinstandsetzung

In unserem *Lack-Shop* erhalten

Sie Spraydosen (ca. 1700 Farbtöne),
 Lackierzubehör sowie Glasurit-Lacke.

LANDSBERGER STR. 416
 81241 MÜNCHEN
 TELEFON 089 / 83 14 34

ULRICH WAGNER
 Metallbau • Tel. 713366



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

NEUER WECHSELKURS: UNTER 300,- DM IM MONAT.



BMW 318ti COMPACT

Mehr Spielraum für Sie: Die BMW Zielraten-Finanzierung mit Monatsraten unter 300,- DM. **Anzahlung - 10%, 20% oder 30%** - und Restrate bestimmen Sie. 4,9% effektiver Jahreszins bei 24, 30 oder 36 Monaten Laufzeit. Ein Angebot der BMW Bank GmbH. **Nur bis 30.06.95.**

**JETZT PROBE-
FAHREN BEI:**



Auto-Huser GmbH

BMW-Vertragshändler

Telefon 74 14 42-0 (7 14 50 24)

Fürstenrieder Str. 210-216 · 81377 München

sehr deutsche Lieder erschallten. Am anderen Morgen waren wir dann fast alle wieder nüchtern.

Dann kam auch im Clubsport bei Porsche die große Zeit der Turbo- und Bi-Turbo-Motoren, womit die Chance auf gute Plazierungen äußerst gering wurden war und noch dazu die Kosten enorm anstiegen. Mein letztes und gewonnenes Rennen in Imola konnte ich nur dadurch für mich entscheiden, daß ich den führenden Doppelturbo 935 jeweils in den Schikanen so nervös machte, daß er sich in der zweiten Runde anfangs der Zielgeraden über die Curbs drehte und damit den ersten Platz und den Frontspoiler verlor und sich eine Runde Rückstand einhandelte. Wäre er normal gefahren, hätte ich meinen Freund Wolf Gregor nie ein- geschweige denn überholen können. Zum Saisonausklang in Hockenheim ließ ich dann meinen Wagen zur Verwundung meiner Crew in der Garage stehen, da nicht der Hauch einer guten Platzierung möglich gewesen wäre.

Den Porsche habe ich dann mit allen Teilen und LKW an Edgar Dören an den Nürburgring verkauft, wo er - trotz meiner Mahnung, mit meiner Abstimmung nicht auf der Nordschleife zu fahren - den Porsche gleich ziemlich verbogen hat. Schade drum, aber der Motor hat dann doch noch viel gewonnen.

Nach einer einjährigen Unterbrechung hatte ich dann die grandiose Idee zur Gründung eines Fiesta-Cup-Clubs. Relativ schnell kamen 15 Freunde zusammen, und mit dem von mir initiierten Reglement - es war eigentlich alles verboten - fuhren wir dann billige und eigentlich recht spannende Rennen. Das erste fand bei strömenden Regen in Mugello statt und dank der mir unbekanntes Fahrweise eines Frontrieblers war ich zwar heftig am Rudern, aber die Freude hielt sich mit einem zehnten Platz in Grenzen. In Salzburg war ich dann schon schneller und als drittschnellster im Training von der zweiten Startreihe aus gerade damit beschäftigt, dem ersten in dem leichten Rechtsknick am Ende der Zielgeraden an die Stoßstange zu fahren, als mich der Viertplazierte wegen Unstimmigkeit bezüglich der Vorfahrt umdrehte und mich in die Leitplanke beförderte. Da es sich mit drei Rädern nicht so gut fahren läßt, war auch dieses Rennen für gelaufen. Dann kam als „Höhepunkt“ unser Fiesta-Cup-Clubrennen im Rahmen einer Clubveranstaltung am Österreichring. Mittlerweile war ich eigentlich auf den Frontriebler gut eingefahren und mit meinen Plazierungen zufrieden. Nur leider verleitete dieser Wagen viele der Fahrer dazu, zu schnell zu fahren und es kam wie es kommen mußte:

... Fortsetzung im nächsten ECHO

Was macht eigentlich?

Ilse Wisnewski



Wenn man das Wort "Dame" beschreiben möchte, könnte man viele Worte und Seiten schreiben. Für mich sind zwei Worte ausreichend:

Ilse Wisnewski !

Immer chic und freundlich, so ist Frau Wisnewski uns bekannt. Seit 43 Jahren ist sie im ACM Mitglied. Aktiv war sie bei vielen Rallye-Sportveranstaltungen selbst am Steuer und an der Seite ihres Mannes Wulf, der ja bei uns ACMlern unvergessen ist; denn er war von 1969 bis 1973 Präsident des ACM.

An einem 13. hat Frau Wisnewski ihren Mann kennengelernt, an einem 13. wurde geheiratet und jeden 13. eines Monats bekam sie von ihrem Mann einen Blumenstrauß, nach alter englischer Schule.

Die vielen Erfolge und Preise bei Rundstreckenrennen und unzähligen Rallies wurden auf Peugeot, bei der legendären Mille Miglia auf Sunbeam, Simca und Porsche Spider errungen, darunter 1. Plätze in der Damenwertung, z.B. Rundstreckenrennen Hallein.

Die motorsportlichen Aktivitäten begannen bei Frau Wisnewski bereits mit 14 Jahren auf einem Adler mit Lenkradschaltung im Hof des Gutes ihrer Eltern.

Inzwischen hat sie eine Auszeichnung der Verkehrswacht für 50 Jahre unfallfreies Fahren erhalten. 30 schöne Jahre entspannten sich Frau Wisnewski und ihr Mann beim Motorbootfahren auf dem Attersee.

Auch mit Robby Murr, der ja immer einen Witz erzählen konnte, verbrachten sie viele lustige Stunden.

Vor 6 Jahren - eine Woche vor seinem 79. Geburtstag - verlor Frau Wisnewski ihren Mann.

Ihre große Wohnung in Schwabing, in der sie 51 Jahre gewohnt hatte, tauschte sie erst vor einem Jahr gegen die kleinere im Cosima-Park.

Ihre Freizeit verbringt Frau Wisnewski im Sommer und Winter mit vielen Spaziergängen und Tennis.

Frau Ilse Wisnewski nimmt gerne an den Club-Veranstaltungen teil. Ihre Freude und Treue zum ACM wurde erst vor einigen Wochen durch ihre Anwesenheit beim Schießen in Isen bestätigt.

Wir wünschen Frau Wisnewski weiterhin alles Gute. Auf die nächste gemeinsame Veranstaltung freuen sich die ACMler und

Hans Pesl



In eigener Sache

Ein paar organisatorische Punkte habe ich hier, die den Club bzw. das ECHO betreffen:

- Wer den Fragebogen für das Mitgliederverzeichnis noch nicht abgeschickt hat, soll dies demnächst tun (wer den Bogen nicht mehr hat, kann auch formlos seine Adresse, Telefon, Fax, Beruf und evtl. Inseratswünsche einschicken).
- Dieses ECHO hat nur 24 Seiten - ich brauche Eure Berichte, sonst fällt bald mal wieder eins aus.
- Habt Ihr Anregungen / Wünsche bezüglich kleinerer Treffs oder sowas, dann rührt Euch bei mir.

... Euer Th.O.

Neueste Wege zu mehr Erleben im Automobil

Früher war es ein besonderes Erlebnis, sich im Auto fortzubewegen. Heute ist das Auto soweit optimiert, daß Autofahren fast nicht mehr körperlich erfahrbar ist.

Um sich vor den Unbillen des Wetters zu schützen, baute man nach dem festen Dach und der Heizung die Klimaautomatik ein. Die Konsequenz, der moderne Mensch braucht heute - nachdem er aus der Wohnung direkt in die gleichmäßig temperierte Tiefgarage geht - eine Außentemperaturanzeige, um beim Wetter mitreden zu können.

Damit er ausgeruht ins Fitness-Studio kommt, wurde die Anlasserkurbel durch einen elektrischen Anlasser ersetzt, die Lenkung, Bremse und Kupplung sind servounterstützt, Fenster, Spiegel, Sitze und Kopfstützen werden elektrisch bewegt. Zur Zeit erfolgen Marktforschungen, die feststellen sollen, wieviel der Kunde bereit ist zu zahlen, damit das kräftezehrende Öffnen und Schließen der Türen automatisch erfolgt.

Das konsequent optimierte Automobil ist heute so narrensicher gebaut, daß jede Eventualität berücksichtigt wurde und keinerlei Technikverständnis Voraussetzung ist, um selbst an das weitest entfernte Fahrziel zu gelangen. Als Beispiele: Einst war es bei Paßfahrten wichtig, beim Hochfahren den Zündzeitpunkt zu verstellen und beim Runterfahren die Motorbremse zu benutzen. Heute kommt es auch nicht mehr vor, daß man einen abgeseffenen Motor wieder zum Leben erwecken muß. In der heutigen, modernen Zeit wird das kalte Auto 5m aus der Garage gefahren, umweltgerecht gemacht, um das Garagentor zu schließen, wieder angeworfen, um dann mit hoher Drehzahl (es läuft ja so schön leise und wird dann schneller warm) bis zur nächsten Ampel gejagt. Meine Technikerseele schreit dabei jedesmal laut auf.

Ja, zum Geräusch: Daß beim Rolls Royce das Ticken der Uhr stören soll, okay. Aber daß mittlerweile auch bei Gts und GTIs selbst bei anstrengendem Hinhören kein Schmatzen der Ventile, genüßliches Auspuffgrollen oder fauchendes Aufkreischen zu hören ist, ist schade. Sogar der Tacho zeigt bei Vollgas nur schwache Wirkung. Dank der Anzeige bis 250 km/h kriecht er bei jeder Gangart nur langsam nach oben, die gepolsterten Sitze verteilen den tritt ins Kreuz so breitflächig, daß ein ganz sensibles Hinterchen vonnöten ist, will man die Beschleunigungsorgie erspüren.

Auch den Geruchsnoten ist man jetzt auf der Spur. Der selten gewordene, mit gutem Öl gefahrene Zweitaktduft wird mit „Klappe zu“ genauso ausge-

sperrt, wie der Duft von frisch gemähten Gras. Zum Letzten eine kleine Erläuterung: Bekannt geworden sind 1,5 Fälle von leichter Verletzung, hervorgerufen durch von Grasduft ausgelöste Erinnerungen. Die Dunkelziffer soll ein Vielfaches betragen. Zum Tathergang: Beim sonntäglichen Pflichtausflug durch die Landschaft durchschlüpfte der Duft von frisch gemähtem Gras die Klimaanlage. Dem Fahrer stiegen Erinnerungen aus seiner spätpubertären Jugend auf. Mit verträumten Augen griff er versonnen zum Knie seiner Angeheirateten, bekam daraufhin prompt eine kräftige Breitseite gefolgt von der Frage: „An welche Deiner Verflorenen hast Du denn jetzt schon wieder gedacht?“ Die Breitseite verursachte neben Atemnot auch blaue Flecken. Ein Glück, daß besagter Fahrer, als er den Schlag erhielt, weder das Lenkrad verriß noch einen Unfall verursachte. Mit Recht überlegt das Verkehrsministerium die Einführung einer automatischen Filterung des Duftes von frisch gemähtem Gras für Neufahrzeuge ab 1.1.1997 bindend vorzuschreiben.

Liebe ACMler, Gott sei Dank bleibt die Technik hier nicht stehen. Virtuelle Wirklichkeit heißt das neue Zauberwort. Die Automobilindustrie hat die Zeichen der Zeit erkannt und bietet demnächst umweltgerechtes Fahrerleben.

In der ersten Stufe des umweltgerechten Fahrerlebens wird dem Fahrer ein Retroerlebnis von Geräuschen beschert. Hierbei wird ein Geräuschband in Form einer zweidimensionalen Matrix über CD in den Hauptspeicher eingelesen. In dieser Matrix ist das Geräusch für jede Drehzahl und allen dazugehörigen Lastzuständen des Motors erfaßt. Die Motorsteuerung liefert an den Kleincomputer die auftretenden Drehzahlen und Lastzustände. Ein Soundgenerator liefert über zwei Lautsprecher im Motorraum und zwei weiteren im Auspuffbereich überwirkliches Geräuscherlebnis. Als CD sind zur Zeit erhältlich: Porsche 911, BMW 2002tii, Opel Diplomat V8, Mercedes Benz 600S. In Vorbereitung sind: Käfer, Alfa Julia, Fiat 500, Isetta, Opel Kadett 1965, NSU TTS, Tripolis Mercedes K mit Roots Kompressor, Jaguar E-Type, ...

In der zweiten Stufe kann, über einen Zusatzschalter und entsprechend leistungsfähige Boxen der Sound auf Originallautstärke gebracht werden. Laut Zulassungsbestimmung ist das nur in Verbindung mit einem Außenmikrofon möglich, das beim Auftreten von realen Martinshorngeräuschen, von splitterndem Glas, zerkratschendem Blech sowie „Au“-Rufen automatisch die Innenraumbeschallung abschaltet. Des weiteren bietet die zweite stufe die Möglichkeit an, situative Geräusche „wie früher“ zu erleben: wie z.B. bei schneller Kurvenfahrt, erfaßt über Quer- und Längsbeschleunigungssensoren, hören wir dann im Innenraum des Fahrzeugs spektakuläres Reifenquiet-

schen, über Sensorikauswertung werden Gangwechsel als mehr oder minder krachender Schaltvorgang dargeboten, quietschende Scheibenwischer, kreischende Belüftungsventilatoren, knarrende Sitze, eine sich verwindende Karosserie, rumpelndes Durchfahren von Schlaglöchern wird simuliert und wir erleben endlich wieder „hautnah“ mit. Selbstverständlich kann alles über einen Zentralschalter abgewählt werden.

Bei entsprechender Nachfrage sind bereits weitere Schritte angedacht: Über Eingriffe ins Motormanagement können z.B. ein Kaltstart mit unrundem Motorlauf, verzögerte Gasannahme, der schon fast vergessene Bonanza-Effekt, die Leistungsminderung bei Paßfahrten das ewige Orgeln des Anlases bei heißem zu Motor, bis hin zum verklemmten Gaspedal und Kolbenfressern bei Dauervollgas programmiert werden.

Auch an die Einbeziehung des körperlichen Miterlebens wurde schon gedacht: Pneumatikzylinder drücken beim Beschleunigen ins Kreuz, Rüttler durchschütteln den Sitz bei Schlaglochpassagen, Servolenkungen reduzieren ihre Wirkung auf Null, Klappen öffnen sich und simulieren durchgerostete Stellen, Klimaanlage blasen aus dem Mitteltunnel glühend heiße Luft, aus den Türdichtungen gleichzeitig eisig kalte. Reifenplatzer werden über Zufallsgeneratoren gesteuert und gebrochene Achsen bei Fahrten durch Schlaglöcher über Sensoren.

Der Erlebniswelt „Autofahren“ stehen heute wieder alle Türen (auf Knopfdruck) offen.

Ich freue mich darauf

Euer Jürgen Bodenschatz

RSM *Großverbraucher-*
Service GmbH

- Automatenbecher
- Becher und Tassen
- Verpackungs-Becher u. -Deckel
- Einweg-Geschirr
- Imbiß-Geschirr
- Automaten-Füllprodukte

Automaten - Seitz

- Kaffee-Automaten
- Zigaretten-Automaten
- Getränke-Automaten
- Waren-Automaten
- Geldwechsler
- Bargeldlose Kantinen-Abrechnungssysteme

8000 München 82, Schatzbogen 49 (Am Moosfeld)

☎ (0 89) 42 20 17

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

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

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

KÖSSLER, Uhren-Schmuck-Fachgeschäft
Wasserburger Landstr. 247 · 8000 München 82, Tel. 4305628

MAX JUNG
METALLBAU/SCHLOSSEREI

8000 München 82, Truderinger Straße 289, Tel. (089) 421337 · Fax 421334

**Hier wäre noch Platz
für Ihr Inserat!**

Der Motorrad- Zubehör-Profi

im Herzen München's freut sich auf Ihren Besuch!

seit 1923

südmotor

Schwanthalerstraße 5
8000 München 2
Telefon 0 89 / 55 56 40
Telefax 0 89 / 59 57 79

Großhandel · Import · Export · Inh. Hans Binder

SÜDGRIMA

MARMOR -
FLIESEN -
GROSSHANDEL

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

HAUSVERWALTUNG

JULIANE HUMMELT
KESTERMANNSTRASSE 2
D-82031 GRÜNWALD



TEL.: 089/6 49 25 43
FAX: 089/6 49 37 51

Mit dem ACM am Ring

Wiedereinmal zog es mich zur Nordschleife hin, zu einem Lauf vom Langstreckenpokal (am 27.5.), an dem auch heuer wieder einige ACMler teilnehmen.

Da sind z.B. Dieter Steinlein und Manfred Anspann, die zusammen mit einem weiteren Fahrer einen „alten“ M3 einsetzen (Titelbild). Sie haben sich erst kurz vor Saisonbeginn entschlossen, einen normalen M3 renntauglich zu machen und hatten deshalb einige Probleme (Leistungsmangel, Steinlein im Tank usw.). Aber an diesem Wochenende lief der M3 ganz gut.

Des weiteren findet man den Porsche Carrera von Juliane Hummelt und Kurt Distler - heuer mit einer anderen Lackierung, der beim 24h-Rennen aber nicht starten darf.

Dann gibt es noch einen gelben Gruppe-H-Polo, welcher von R. Fischer zusammen mit L.Lenz sehr erfolgreich bewegt wird.

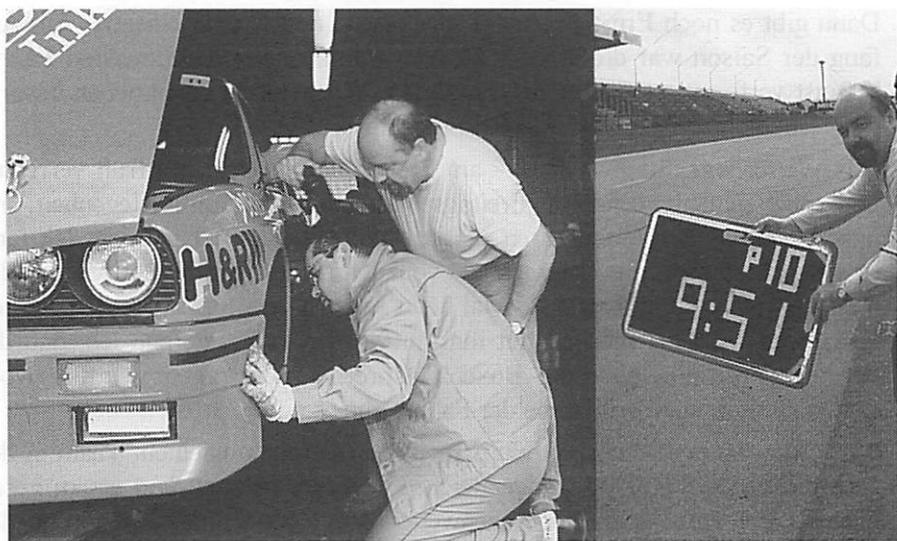
Dann gibt es noch Ernst Furtmayr, der einen „neuen“ M3 einsetzt. Am Anfang der Saison war dieser noch blau, wurde aber von dem zweiten Fahrer heftigst verformt, so daß er sich an diesem Wochenende einen neuen besorgte, diesmal einen weißen (mit roten Spiegeln).

Das Wetter war durchwachsen - am Freitag schön, Samstag früh verregnet und sonst sehr abwechselnd. Freitags hatte ich wieder die Gelegenheit, mit unserem Ring-Taxi mitzufahren - dieses Mal mit Juliane Hummelt. Ich fand es sehr interessant, die Unterschiede vom Kurt und der Juliane live zu erleben. Ich hoffe, daß das nächste Mal beim Anspann ein Sitz eingebaut werden kann - ich würde gerne mal mit ihm mitfahren. Amüsant fand ich, daß die Fahrerbesprechung über die Boxenlautsprecher übertragen wurde - wohl wegen der geringen Teilnahme der Fahrer, die es nötig hätten.

Nach einer langen Nacht mit ein paar jungen Leuten aus einem Team in der Nachbarbox, die zufällig in der gleichen Pension wohnten und einem guten Frühstück, ging es dann bei Regenwetter zum Zeittraining. Auf Grund der Streckenverhältnisse startete sogar der Manfred auf Regenreifen, kam dann aber nach ein paar Runden mit sich auflösenden Reifen zurück - die Strecke war stellenweise schon zu trocken. Das Zeittraining verlief für alle Clubfahrer ohne Probleme, wobei Dieter Steinlein noch ein zweites Auto fuhr (einen Honda) und mit diesem für die beste Zeit des Teams sorgte, obwohl er auf der Strecke kurz anhalten mußte.

Nach der Mittagspause wurde dann zur Startaufstellung gerufen. Distler, Anspann, Furtmayr, Fischer und Steinlein (mit dem Honda) fuhren den Start. Dieter Steinlein ließ in seinem Turn den Honda so richtig fliegen, und machte damit dem Klassenbesten (einen Werks-Honda) ganz schön nervös. Leider ist der Polo von Fischer/Lenz schon relativ früh mit Getriebeschaden ausgefallen. Der Fahrerwechsel funktionierte bei allen plangemäß und alles lief bestens. Dann brach beim Dieter (diesmal im M3) das Gaspedal und die Reste verhackten sich ab und zu. Er kam ziemlich aufgeregt an die Box und sprach in der Hektik immer von einem Gasseil, bis sein Mechaniker herausfand, daß er eigentlich das Pedal meinte. Ein kurzer Griff - und weiter ging's.

Trotz des Boxenaufenthalts wurden Steinlein/Anspann noch Klassenachter. Juliane Hummelt holte wieder den Damenpokal und wurde zusammen mit Kurt Distler 28. Gesamt. Ernst Furtmayr belegte den zweiten Platz in der Klasse und Dieter Steinlein holte sich mit dem Honda noch einen weiteren Pokal.



Im Herbst werde ich bestimmt noch einmal zum Nürburgring fahren - vielleicht wollen ja ein paar Clubkameraden mitfahren - man kann da schon was organisieren. Falls Ihr Interesse habt, aber nicht zu den Clubabenden kommt, meldet Euch doch bei mir.

Euer Th.O.

...der
Augen
willen

PINI

Brillen und Kontaktlinsen

...und alles
für den Foto-
u. Video-Freund

am Stachus

Sendlinger-Tor-Platz 7

St.-Bonifatius-Straße 16

Max-Weber-Platz 10

Sammelruf 55 22 67-0

Der Golf Variant

**Erster VW-Kombi
in kompakter Klasse**



**autohaus
FEICHT**

**Autohaus Feicht GmbH
Münchner Straße 39
85540 Haar-München
Telefon (089) 45 30 37-0
Telefax (089) 45 30 37 55**

100 Jahre Automobilrennen

Eine Sonderschau im Deutschen Museum., eingeleitet von Hans Christoph Graf von Seherr-Thoss

Paris-Bordeaux 1895 (1190 km)

Die Idee dieses Rennens stammte von dem Pariser Journalisten Pierre Giffard Mitte November 1894. Es sollte ähnlich dem Radrennen Paris-Brest von 1891 sein. Hier war schon ein Peugeot / Daimler Quadricycle mitgefahren. Stark war der Einfluß von Paris-Rouen im Vorjahre. Die Frage der richtigen Antriebsquelle für selbstfahrende Wagen war noch nicht geklärt: Dampf, Benzin oder Elektrizität. Die Industrie wartete auf die Antwort.

Den **Dampf** vertraten noch: de Dion, Serpoilet und Bollée,
das **Benzin**: Panhard & Levassor, Peugeot (beide mit Daimler-Motoren),
Roger (Benz), Millet und Hildebrand & Wolfmüller,
die **Elektrizität**: Jeantaud

Graf de Dion fand 1200 km zu viel. Das PETIT-Journal befürchtete, daß unbeschränkte Geschwindigkeiten auf Straßen, durch Ortschaften und Städte viele Unfälle verursachen würden. Wer würde das bezahlen? Darauf erwiderte de Dion: „Dann veranstalten wir das Rennen ohne Euch. Ihr werdet sehen, es wird einen großen Fortschritt im Verkehrswesen ergeben.“ Durch Spenden kam dann das Geld für das Rennen zusammen. Es war ein internationales Rennen für vier- und mehrsitzige Fahrzeuge und es durften während des Rennens keine Teile ausgewechselt werden.

Am 11. Juni 1895 versammelten sich 19 Wagen und zwei Motorräder (darunter ein Hildebrand & Wolfmüller) auf dem Pariser Etoile, wo eine große Zuschauermenge wartete. 12 (+2) Benziner, 6 Dampfwagen und ein Elektroauto (mit 15 Batterien) starteten um 10 Uhr Richtung Versailles.

Die diversen Schäden während des Rennens führten zu vielen Verbesserungen, so daß als Folge des Rennens z.B. von Michelin der Luftreifen vorgestellt wurde.

Als Ergebnis zeigte sich, daß Benzinmotoren wohl der beste Antrieb für Personenkraftwagen sind, Dampftrieb sich eher für schwere Lasten eignet, so daß auch die Benzinfahrzeuge den Sieg unter sich ausmachten.

Aus: Pressemitteilung des Seherr-Archiv

SANDSTRAHLEN !?

Wozu?

Für Metall, Holz, Glas
und Stein, z.B. Auto-
teile, LKW, Gartentore, ...

Wie?

Sand, Korund und
Glasperlenstrahlen

Wir bieten:

Sandstrahlarbeiten,
Selbststrahlen, Leihgeräte,
Feuerverzinken, Strahlmittel-
verkauf



Sandstrahlerei

Bernd Bräuer

Georg-Knorr-Straße 25b
85662 Hohenbrunn
Gewerbegebiet
Tel.: (08102) 6664
Fax: (08102) 72129

Impressum:

ACM-ECHO, Clubzeitschrift des Automobil-Club von 1903 e.V., erscheint monatlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten, für weitere Exemplare werden DM 2,- + Porto, zuzüglich Mehrwertsteuer erhoben. **Geschäftsstelle:** Senserstraße 5, 81371 München, Tel.: 77 51 01, ist jeden Mittwoch von 16.00 - 19.00 Uhr besetzt. **Konten:** Postgiroamt München, 311 31-808 (BLZ 700 100 80), Bayerische Vereinsbank München, 7 041 837 (BLZ 700 202 70). **Mitgliedsbeitrag:** DM 80,- pro Jahr. **Präsident:** Ferdinand Bauer, Hölderlinstraße 11, 81369 München, Tel.: 71 18 66. **Redaktion und Anzeigenverwaltung:** Uli Wagner, Inninger Straße 5, 81379 München, Tel.: 71 33 66 und Thomas Ostermeier, Kistlerhofstraße 161, 81379 München, Tel.: 784 95 48, Fax: 78 81 19. **Anzeigenpreis:** z.Z. DM 50,- pro 1/5 Seite DIN A5 zuzüglich Mehrwertsteuer. **Clubabend:** Jeden Mittwoch 20 Uhr im Clubraum des Löwenbräukellers, Nymphenburger Straße 2, 80335 München, Tel.: 52 60 21. **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.**

**Mercedes-Benz Aktiengesellschaft
Niederlassung München - Arnulfstraße 61 - 71
Helmholtzstraße 10 · Tel. 089 / 12 06 12 93-12 97
Ingolstädter Straße 28 · Tel. 089 / 12 06 24 70-24 72
Otto-Hahn-Ring 20 · Tel. 089 / 12 06 34 40**