

gpp – motorsport-info – Ausgabe 15/2021, 13. Juli 2021, 20. Jahrgang

Vor 31 Jahren:

Erstes gesamtdeutsches Zusammentreffen von Motorsportlern auf dem Schleizer Dreieck

(gpp) – Schleiz, die Rennstadt Schleiz, die älteste Naturrennstrecke Deutschlands (das erste Rennen war im Übrigen am 10. Juni 1923) – vom äußersten nord-östlichsten Zipfel der BRD nur einen Steinwurf entfernt, war zu Zeiten des Eisernen Vorhang für die meisten bundesdeutschen Motorsportler und –fans mindestens so weit entfernt wie der Mond.

Doch als am 9. November 1989 die Grenzen geöffnet, bei der winterlichen Orientierungsfahrt „Sewastopol“ des MSC Helmbrechts, traditionell am ersten Samstag des neuen Jahres, die ersten Trabi´s aufgetaucht und im Februar 1990 die ersten nord-ost-oberfränkischen Rallyefahrer zur Winterrallye nach Oelsnitz aufgebrochen – und dort wie lange vermißte Familienangehörige begrüßt wurden – waren, stand der Völkerverbindung der West- und Ostdeutschen Motorsportler nichts mehr im Weg.

Überdeutlich wurde dies am ersten August-Wochenende des gleichen Jahres, als das erste deutschlandweite Schleizer Dreiecks-Rennen durchgeführt wurde, und zum ersten und leider einzigen Mal nach der Wende – in der DDR waren Rennen mit zwei, drei und vier Rädern so genannter `USUS` – (mit Sicherheit nur wegen der Einzigartigkeit durch eine einmalige Ausnahmegenehmigung der damals noch zuständigen Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland – ONS; Anm. d. Verf.) nicht nur für Motorräder, sondern am gleichen Wochenende und auf der gleichen Strecke auch für Automobile ausgeschrieben war.

Die „Wessi´s“, und nicht nur Motorsportler, sondern auch Funktionäre, Sponsoren, Vermarkter und all´ diejenigen Westdeutschen, die mit diesem `Event` eine weitere Möglichkeit der multinationalen Geldvermehrung witterten, fielen in und um Schleiz ein wie die Fliegen und die Hospitalities der einzelnen Firmen und Sponsoren waren umlagert, als gäbe es dort Unsummen umsonst...

Auch der Chronist war für die im benachbarten Hof ansässige Frankenpost (die sich schon über ein halbes Jahr intensiv um ihre Verbreitung auch im Vogtland bemühte) vor Ort und berichtete in Bild – und für den regionalen Hofer Radio-Sender „Euroherz“ – auch in Wort.

Das damalige 57. Schleizer Dreiecksrennen war ein Lauf um die Deutsche Meisterschaft, und obwohl der Chronist schon bei zahllosen Rallyes um die Deutsche Meisterschaft mit von der Partie war – ein solches Aufkommen an Pressevertretern, Berichterstatern, Fotografen und Fernsichtteams hatte er bei einem DM-Lauf bislang noch nicht erlebt. Und neben den Verantwortlichen des MSC Schleizer Dreieck und Vertretern der Behörden waren bei der obligatorischen Pressekonferenz – natürlich – auch etliche Motorsportler dabei und stellten sich den Fragen der Journalisten. Im Start- Ziel-Gebäude war auch in unmittelbarer Nähe zur Strecke (Luftlinie max. 3 m, allerdings durch Fenster und Mauer getrennt) ein größerer Raum mit Tischen und Stühlen für die Journalisten eingerichtet worden, aber wenn die Erinnerung nicht täuscht, nicht mehr als drei oder vier Festnetzanschlüsse! Weswegen die Verantwortlichen des regionalen „Euroherz“-Senders dem Chronisten ein tragbares Telefon mit auf den Weg gegeben hatten, allerdings nicht ohne die eindringlichen Hinweise: „Paß ja gut d´rauf auf!!!“ (An Handy´s war damals noch nicht zu denken, denn dieses tragbare Telefon hatte die Ausmaße eines kleinen Reisekoffers und auf jeden Fall auch dessen Gewicht! Und man fiel auf und aus der Rolle, zum Beispiel beim Abendessen im Restaurant.

Auch dies war damals gar nicht so einfach, anfangs gab es noch den „Schleizer Hof“, doch später war nur noch das Hotel „Luginland“ in der Lage adäquate Quartiere anzubieten – allerdings hatte man sich am Veranstaltungssonntag frühzeitig vom Parkplatz-Acker ´zu machen`, denn lange vor Rennbeginn wurde dieser direkt an die Rennstrecke angebundene Parkplatz, hermetisch abgeriegelt.

Bei der erwähnten Pressekonferenz berichteten die Akteure zunächst davon, dass der Streckenteil (vom Hotel „Luginland“ bis zur Abzweigung nach Oberböhmisdorf) der B 2, der sonst das ganze Jahr über von zahllosen

LKW's befahren wird, Spurrillen aufweise, „die nicht zu den Spurweiten unserer Gespanne passen. So lange es Trocken ist, geht's einigermaßen“, echauffierten sich etliche der Dreirad-Piloten, „aber wenn es regnet, dann wird's kriminell!“ Interessant und überaus aufschlussreich waren die Antworten der Verantwortlichen, denn diese bedauerten adhoc in diesem Fall die Wende – schließlich sei es vorher problemlos möglich gewesen, bei den verschiedensten Autobahnbaustellen alljährlich so viel Asphalt abzuzweigen, dass dieser Streckenteil jährlich neu asphaltiert werden konnte!

Ein weiteres Highlight war die Anwesenheit des irischen Formel 1-Rennfahrers John Watson, der einen McLaren-Honda Formel 1-Rennwagen zu Präsentationszwecken um die Strecke fuhr und helle Begeisterung auslöste.

Neu für den Chronisten war auch die doppelte Kommentierung dieser Rennen, denn neben einem Kommentator bei Start und Ziel in Oberböhmisdorf gab es für den westlichen Streckenteil eine hölzerne Aussichtsplattform, von der aus ein weiterer Kommentator vom Streckenteil „Seng“ bis hinauf zur Abzweigung am Hotel „Luginsland“ schauen, und das Geschehen für die zahllosen Zuschauer rund um den damals 6,805 km langen Parcours (bis 1988 war das „Schleizer Dreieck“ 7,631 km lang, seit August 2004, als die Querspange gebaut wurde und Streckenteile wie „Luginsland“, die „B 2“ und die Ortsdurchfahrt von Oberböhmisdorf entfielen, beträgt die Streckenlänge nur noch 3,805 km; Anm. d. Verf.) beschreiben konnte. Die meisten Zuschauer befanden sich am Streckenteil „Buchhübel“, direkt nach dem Start und dann auf dem neuen Streckenteil vor Schleiz, wo eine S-Kurve vor etlichen Tribünen gebaut wurde. Die Strecke, die in den ersten Jahren bis zur ehemaligen Gaststätte „Zur Rennbahn“ führte, wurde zunächst verkürzt bis zur heutigen Tankstelle und später mit einer S-Kurve sowie zahlreichen Tribünen dann vor den Stadtrand Schleiz´ verlegt.

Es waren – damals – gute Zeiten und die `Motorsport-Freunde`, wie sich die ehemaligen DDR´ler noch lange untereinander anredeten, wurden schnell zu Freunden, allerdings ging diese Freundschaft in späteren Jahren peu á peu verloren, ohne dass irgendjemand wirklich erklären konnte, warum – und wohin....

1990 säumten etwa 120 000 Zuschauer das Dreieck und die meisten von ihnen auf dem riesigen Zeltplatz im tiefsten Streckenteil, der so genannten „Seng“, wo gegenüber auch eine Gaststätte war, auf deren Freifläche damals am Samstagabend ein überaus gut besuchtes Live-Konzert mit regionalen Rockbands stattfand.

Unter den zahlreichen Teilnehmern waren – natürlich – auch einige Motorsportler aus dem nahen Grenzland, so der für den MSC Naila startende Bernd Michel (Schwarzenbach/Wald) und der Mitwitzer Rainer Rädisch, der mit seinem Formel Ford 1600 Typ Hawke DL 9 insofern für Aufsehen hinterher sorgte, weil ihn der Chronist bei der Rückfahrt von der Rennstrecke ins Fahrerlager mit einer hübschen und äußerst leichtbekleideten Dame fotografierte – „die aber überhaupt nicht zu mir gehörte, nur in dem Moment des Fotografierens vor mir herlief!“, beteuerte Rädisch nachdrücklich ein paar Wochen später, nach der entsprechenden Veröffentlichung. An den Rennen konnte Rädisch – „leider“ – nicht teilnehmen, weil der Motor meines Ford große thermische Probleme hatte, und ich nicht die geforderten Trainingsrunden abliefern konnte!“

Fotografisch festgehalten wurde auch ein Treffen von zwei motorsportlichen Legenden, es traf nämlich der Marktredwitzer Motorsport-Funktionär Hans Schwägerl auf den langjährigen Chef eines der Urgesteine des Schleizer Dreiecks, den Schleizer Gerhard Elschner...

In den Folgejahren normalisierte sich das Aufkommen von Adabeis, Funktionären und Sponsoren und auch das Goodwill der Oberböhmisdorfer Bevölkerung schwand, so dass man sich von Seiten der immer wieder einmal wechselnden Betreiber des Schleizer Dreiecks-Rennens dazu entschloß, im Jahr 2004 eine Querspange mit neuen Boxen- und Rennleitungs-Anlagen zu errichten, was dem Fortbestehen des Schleizer Dreiecks-Rennen durchaus förderlich war, denn noch heute zählt dieses überaus traditionelle Motorrad-Rennen zu den Deutschen Meisterschaftsläufen.

Gerd Plietsch



 **Ernst-Auto**
Gute Arbeit.

www.ernst-auto.de

Kundenzufriedenheit ist unser Ansporn!

„Endlich wieder.....“:

OLDIE-Treffen Nord-Ost-Oberfränkischer Motorsportler

(gpp) – Eigentlich hatten sich die Organisatoren ein wenig mehr Resonanz erwartet / erhofft, als Mitte Juni für den ersten Juli-Freitag „endlich wieder“ zu einem erneuten OLDIE-Treffen eingeladen werden konnte. „Schließlich scheint die Pandemie nun doch wirklich überwunden, und ein Treffen von zehn und mehr Personen aus den verschiedensten Haushalten ist wieder möglich.“ Und das auch in Gastwirtschaften!

Nachdem das letzte Treffen fast ein Jahr zurück lag, befürchtete man anfangs einen Run, der die lockeren ‚Maßnahmen‘ ad hoc zu sprengen schien...

Doch dann kamen gerade ´mal ganze sechs OLDIE´s zusammen, von denen einer anfangs im falschen, weil bisherigen, Treffpunkt Platz genommen und Essen bestellt hatte, bis ihm per Telefon sein Fehler vorgehalten werden konnte und er gebeten wurde, zum neuen Treffpunkt zu kommen. „Ich muß aber erst ´aufessen““, kam die Antwort sofort und der Kollege ein wenig später.

Und obwohl die deutschen Fußballer aus der Europameisterschaft bereits ausgeschieden waren, verbrachten wohl einige der ansonsten üblichen Protagonisten den frühen Freitagabend lieber vor dem Fernseher und drückten den eidgenössischen Balltretern die Daumen – am Ende auch vergeblich. Und sicherlich auch etwas verheimlicht, weil ´gute` Motorsportler – ja eigentlich – keine Fußballfreunde sind (☺)

Doch trotzdem verbrachte die kleine Gemeinschaft einen angeregten Abend und tauschte sich – wie gehabt – über vergangene Veranstalter und Veranstaltungen aus. Ausgiebig und andauernd, und es war eine Freude, den Senior der OLDIE´s, den einstigen Slalom-Crack Edgar Blumreich, mit seinen 79 Jahren am Tisch sitzen zu sehen und erzählen zu hören.

Da die Sorge um ein Wiederaufflammen der Pandemie aufgrund von zahllosen Auslands-Urlaubern und den Fußball-Reisenden nicht ganz von der Hand zu weisen ist, wurde abschließend vereinbart, das nächste Treffen bereits vier Wochen früher zu vereinbaren, „wer weiß, ob wir später nicht wieder zu Hause ´eingesperrt` werden?“

Gerd Plietsch



www.koenig-porzellan.de

Vor 20 Jahren:

DMSB-Tagung in Bad Hersfeld

(gpp) – Ja gut, diese Geschichte ist gerade erst zwanzig Jahre alt, aber auch das ´Neue` hat seine Berechtigung, und sollte, bzw. dürfte gegenüber dem Althergebrachten nicht nachstehen.

Also, im November 2001, noch kurz nach dem Millenium, fand dieses Treffen statt. Bei dem vielen Mitmenschen weltweit schon ein wenig die Düse ging, ob und inwieweit sich die sich immer mehr häufenden Computer dieser Umstellung anschließen, bzw. ihr begegnen und sie verarbeiten – oder eben auch verweigern würden???

Nun, es war wie so oft: Nichts wird so heiß gegessen wie es gekocht wird, und meist sind die tatsächlichen Folgen weniger schlimm als von allen einschlägigen Pessimisten vorhergesagt.

Der Deutsche Motorsport-Bund (DMSB, Nachfolger der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland – ONS – fürwahr ein überaus sperriger, und letztlich vielleicht auch abzulösender Titel eines Gremiums) hatte zu verschiedenen Tagungen eingeladen. Und dies nach Bad Hersfeld, dem Start- und Zielort der letzten, zur Deutschen Rallye-Meisterschaft zählenden Hessen-Rallyes, nachdem man sie vom deutschlandweiten Mittelpunkt, dem Autobahn-Dreieck Kirchheim (dem früheren Dreh- und Angelpunkt hessischer Hessen-Rallyes) mehr oder weniger verbannt hatte.

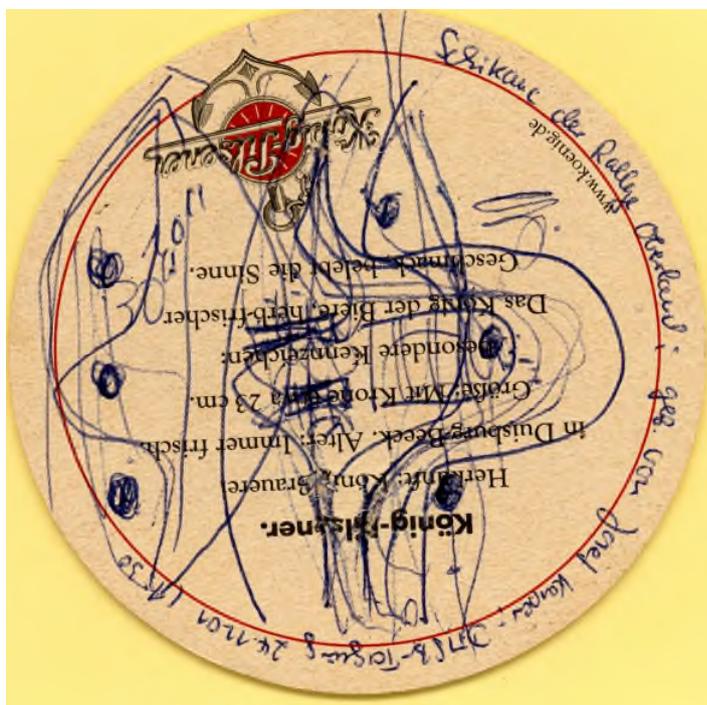
Unter Vorsitz von Henning Wunsch und seinen Mitstreitern Armin Kohl, Alfred Gorny (alle damals Fachausschuss Rallye), Klaus von Barby (Obmann der Techn. Kommissare), Helmut Köhler (Obmann der Sportkommissare) und Christian Schacht vom DMSB, wurden drei Tage lang alle Probleme im Verlauf einer Rallye-Veranstaltung intensiv diskutiert und ausgiebig erörtert. Und wie bei allen solchen Tagungen, kommen die wahren Probleme und Sorgen meist erst dann auf den Tisch, wenn dies nicht mehr der Schreib-, sondern höchstens der Ess- oder noch lieber der Bartisch ist. Sprich abends, wenn die Krawatte gelockert wird und die Sprüche lockerer werden...

Eines der heißdiskutierten Probleme waren damals u. a. Rallye-Wertungsprüfungen mit langen Geraden, auf denen man die Geschwindigkeiten mit Schikanen senken wollte.

Eine der ersten Rallyes, bei denen dies gemacht wurde, war die damalige Auftakt-Veranstaltung der Deutschen Rallyemeisterschaft, die ADAC-Rallye Oberland, die Heim-Veranstaltung eines der wichtigsten Männer in den unterschiedlichsten DMSB-Gremien, die von Josef Kaspar. Und der gute Josef, der im Übrigen alle seine Ämter mit Ablauf des Jahres 2020 an den berühmt-berüchtigten Nagel gehängt hatte („schließlich bin ich jetzt 76 Jahre alt, und damit wohl überreif für die Rente?!“) nahm sich am oben erwähnten Bartisch einen Bierdeckel, und begann zu zeichnen. Nein, nicht seine Steuererklärung, sondern `seine` Schikanen bei der Oberland-Rallye. So, wie sie bundesweit aufgebaut und befahren werden sollten. Und wenn uns unser Gedächtnis nicht trügt, werden sie bundesweit noch immer so aufgebaut und befahren.

Zu beachten ist neben der künstlerischen Ausführung und dem Datum (24.11.2001) auch und vor allem die Uhrzeit: „1:30 Uhr!“

Da zweifle noch einer daran, dass sich die Verantwortlichen des Motorsports nicht für uns kleine Sportler im wahrsten Sinn des Wortes die Nächte um die Ohren schlagen und sich für uns aufarbeiten.....



Gerd Plietsch

Autohaus
STROBEL KG
TOYOTAS NR.1 IN SCHWABEN
www.toyota-strobel.de

LECHHAUSEN • GÖGGINGEN
GERSTHOFEN • KEMPTEN

TOYOTA
NICHTS IST UNMÖGLICH

Kurz-Vorschau: (die Veranstaltungen der nächsten 14 Tage)

- 15.-18.07.2021; Rallye Tartu Estland; www.fia.com
- 18.07.2021; Wagnerstadt-Historic; www.ac-bayreuth.de
- 21.-24.07.2021; Ennstal-Classic Österreich; www.ennstal-classic.at
- 22.-24.07.2021; Eifel-Rallye-Festival; www.eifel-rallye-festival.de
- 23.-24.07.2021; Rally Zelezniki Slowenien; www.mitropa-rally-cup.de
- 23.-25.07.2021; 86. Schleizer Dreiecks-Rennen; www.schleizer-dreieck.de
- 23.-25.07.2021; Rallye Rom (I); www.fia.com
- 23.-25.07.2021; DTM Lausitz-Ring; www.dtm.com
- 24.07.2021; 50. Roland-Rallye Nordhausen; www.nordhaeuser-msc.de

Gerd Plietsch

gpp – classic-center

beratung & support im historischen Motorsport

wir...

- erarbeiten hochwertige Foto-Dokumentationen,
- ´besorgen` Beifahrer für historische Veranstaltungen,
- sorgen für erfolgreiche Wettbewerbs-Teilnahmen,
 - liefern entsprechendes Rallye-Zubehör,
 - vermitteln praxisbezogene Lehrstoffe,
 - erledigen logistische Planungsarbeiten,
 - sorgen für Schulung der Streckenposten,
- kümmern uns um die Ausgestaltung winterlicher Vereinsabende, und...
- erledigen zuverlässig und seriös die notwendigen Presse- und Archivarbeit

Ihr verlässlicher und umfassender Ansprechpartner im historischen Motorsport

gerd plietsch presse – kleingäßlein 1 – 95618 markt-leuthen – fon: 09285/913191 – fax: 09285/913192 – mob: 0172/86 08 310

Erinnern Sie sich?

Der Rallyesport, vor siebenundvierzig (!) Jahren???

(gpp) – Erinnern Sie sich noch? An das Ende des Jahres 1973 und den Anfang des Jahres 1974, die wirklich einmalig und anders waren – ganz anders!

Am Anfang war nämlich eine Energiekrise, mit einem absoluten Motorsportverbot!

Noch nie war der Beginn einer Motorsportsaison in Deutschland also derart vage wie 1974. Energiekrise war das Schlagwort, welches die Jahreswende beherrschte. Wochenendfahrverbote, Benzinrationierungen. Und natürlich (!) die Absage aller motorsportlichen Veranstaltungen traf die Aktiven besonders hart! Während jede andere Sportart durchgeführt werden konnte, war es durch Terminverlegung oder durch die Anreise per Eisenbahn, für die PS-"narrischen" war erst einmal Pause angesagt!

Vor der am Anfang Januar geplanten "Int. Rallye der Stadt Mainz" war die Lage in Deutschland ernst; aber (gottlob) nicht hoffnungslos! Aber:

"In einer kritischen Zeit werden wir Motorsportler beweisen, daß wir Sport betreiben wollen! Und wenn uns unsere ´Geräte` verboten werden, werden wir zur Demonstration zu anderen „Waffen“ greifen!" Helmut Rehberg vorn Veranstalter zu seiner Weltpremiere: Der ersten und wohl auch einzigsten Fahrradrallye der Welt.

183 Starter hatten dann auch zu den "Waffen" gegriffen, zu Serientourenrädern mit Schaltung, sowie zu Rennrädern!

Die OPEL-Truppe hatte gar eine extra Tafel an den Rädern montieren lassen, um auch ja genügend Werbefläche für die Sponsoren parat zu haben. Sogar Service-Räder mit Anhängern (in denen allerdings nur Bier transportiert wurde) waren vor Ort. Die (damals amtierenden) Rallyemeister Gert Raschig und Hans-Christoph Mehmel (kennen Sie die überhaupt noch? Den Mehmel vielleicht ja, das war der ´oben` glattrasierte Int. Sportkommissar bei vielen ADAC-3-Städte-Rallyes des ADAC Südbayern; Anm. d. Verf.) kamen als Team sogar mit einem Tandem nach Mainz.

Als nach fünf Stunden Fahrt schließlich noch 167 Fahrer das Ziel erreichten, und ernsthafte Schwierigkeiten hatten, die 57 Stufen zum Siegerlokal hinaufzusteigen, war allen Teilnehmern klar, wie lange eine normalerweise lächerliche Pflichtübung von 35 Wertungsprüfungs-Kilometern sein kann, wenn man von vielen PS auf eine einzige ´MS` umsteigen muß. Da half es auch nichts, daß kurz vorher beim abschließenden Stadtrundkurs einige der Zuschauer für Walter Röhl und Rauno Aaltonen extra Sand in die Kurven geworfen hatten.

Die mehr als Gag – denn als Ersatzbeispiel – durchgeführte Fahrradrallye sollte, so großen Anklang sie auch fand, allerdings von Anfang an einzigartig bleiben. Und das blieb sie auch.

Denn bereits für die nächste Veranstaltung gab es eine Ausnahmegenehmigung.



Und diese Rallye mit der Ausnahmegenehmigung im Februar 1974 war die Rallye "Heißer Schnee" des MCS Stuttgart, durchgeführt ausschließlich auf dem Truppenübungsplatz Münsingen. Dann gab es die Rallye Nordland; die zur damaligen Zeit wegen ihrer brutalen Wege auch oft als Rallye ´Mordland` verschrien war. Sie startete in Kopenhagen, führte mehrmals bei Nacht über den schleswig-holsteinischen Truppenübungsplatz Putlos und endete in Travemünde. Der dritte Meisterschaftslauf war die schon damals überaus bekannte und geschätzte Hessen-Rallye mit dem Dreh- und Angelpunkt am Autobahnhotel Kirchheim (in späteren Jahren auch in Bad Hersfeld) und dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn.

Im Juli fand dann die einzige Rallye ohne Truppenübungsplatz statt: die Int. Rallye Vorderpfalz mit z. B. WP-Legenden wie etwa der schnellen und kurveneichen Asphaltprüfung „Waldleinen – Weidenthal“. Des Weiteren gehörte vor mehr als vierzig Jahren die Hunsrück-Rallye, die ja damals zu fast neunzig Prozent auf dem Truppenübungsplatz Baumholder entschieden wurde, zum deutschen Meisterschaftsstamm. Ein weiterer Meisterschaftslauf war die Westfalen-Lippe-Fahrt, eine im Übrigen damals sehr traditionsreiche Veranstaltung, die über 40. Mal ausgefahren wurde.

Auch die beiden letzten Veranstaltungen zur ´74er Meisterschaft waren Rallyes, die es heute leider nicht mehr gibt: nämlich die Rallye Bavaria und die Hugenotten-Rallye. Die Entscheidung bei der Bavaria (die völlig ohne Training, also ´blind` gefahren wurde; Anm. d. Verf.) fiel damals fast ausschließlich auf dem Truppenübungsplatz Hohenfels (seit vielen, vielen Jahren leider ebenfalls für Motorsportler gesperrt) und die der Hugenotten auf dem Standortübungsplatz in Hammelburg (wo auch in den späten achtziger Jahren hin und wieder noch gefahren wurde; Anm. d. Verf.); als Tageskurs mit einer Länge von 90 (!) km, und als Nachtkurs mit einer Länge von 66 km.

Die Energiekrise und die daraus resultierenden, restriktiven Auflagen der Behörden schufen den Beginn der "Rallye-Verbannung" auf die Truppenübungsplätze, die lange Zeit Bestand hatte. Doch nachdem sich die Bundeswehr peu á peu ja aus vielen ihrer Anlagen zurückzog, übernahmen dort Natur- und Umweltschützer das Kommando, und plötzlich waren einmal im Jahr ein paar Rallye-Autos viel größere Umwelt- und Natur-

Verschmutzer, als es die Bundeswehr in allen Jahrzehnten zuvor jemals zuwege gebracht hätte. Und damit starben nach der Wende und dem Millenium weitere schöne und erinnerungswürdige Rallyes (Aber das ist eine andere Geschichte, die an einem anderen Ort und zu einer anderen Zeit erzählt wird.).

Last but not at least wird es aber auch Zeit, noch einige Worte über die damaligen Akteure zu verlieren:

Der Meister 1974 (im Übrigen am grünen Tisch entschieden; Anm. d. Verf.) wird den wenigsten noch ein Begriff sein: der Schwede Lars Carlson ("auf-dem-Dach") bewegte damals eine Gruppe-II-Ascona von OPEL-Tuner Günther Irmscher.

Sein härtester Konkurrent war der Porsche-Pilot Rainer Altenheimer (dessen Sohn Olaf heute hin und wieder bei Nat. Rallyes auftaucht; weitere Am. d. Verf.), wie überhaupt das Jahr 1974 ein Jahr der Porsche's war: Heinz-Walter Schewe (auch er trat im gesegneten Alter von über siebzig Jahren hin und wieder bei verschiedenen Nationalen Rallyes an), Peter Brink, Wolfgang Hauck (später als Toyota Starlet-Pilot unterwegs), Hans-Peter Duge, Hans Stück und, und, und....

Seine ersten Werks-Einsätze auf einem Gruppe-II-Ascona hatte zudem auch der bis dahin nur als wilder Reiter bekannte Walter Smolej. Logisch, daß Walter Röhl auf dem OPEL EURO HÄNDLER TEAM -Ascona dabei war, und Kotflügel-Kaltverformer Jochi Kleint (Hamburg) auf dem Suhr-Super-Capri. Seinen Einstand im deutschen Rallyesport gab auch der Ex-Betzenberg-Kicker und Rundstreckenprofi Klaus Fritzing (inzwischen leider verstorben) und Harald Demuth hatte in dieser Saison seine ersten Gastspiele bei TOYOTA, nämlich auf der Gruppe-I-Celica, nachdem er vorher noch auf seinem eigenen Sechsamertropfen-BMW bei der Nordland-Rallye am Start war. Schon seit Jahren zuvor als schneller Mann bekannt, war auch noch Eberhard Kromm mit seinem Haupt- und Dauersponsor VERGÖLST, mit von der Partie.

Abschließend betrachtet, scheint der Rallyesport auf alle Fälle eine Sportart (gewesen?) zu sein, in der man mit zunehmendem Alter (natürlich relativ gesehen) nicht unbedingt langsamer wird. Höchstens ruhiger und routinierter.

Gerd Plietsch

LINK – LISTE und Media-Daten:

Wie bereits im vergangenen Jahr mehrfach gewünscht, haben wir an dieser Stelle eine so genannte **LINK – Liste** eingerichtet, mittels derer Sie schnell und problemlos auf die betreffenden Internet-Seiten klicken können. Sie enthält zunächst noch einmal und im direkten Überblick all unsere Inserenten und künftig und weiterhin all diejenigen **Privatpersonen**, welche sich für **25 €** (pro halbes Jahr) aufnehmen lassen möchten (dazu bitte den entsprechenden Betrag mit Ihrer Mitteilung auf unsere IBAN 46 7805 0000 0620 6560 90 überweisen).

Die Kosten für Werbe-Inserate im redaktionellen Teil entnehmen Sie bitte unserer derzeit gültigen Preisliste Nr. 4/06 vom 1.01.2006.

INSERENTEN im *gpp – motorsport-info*:

www.ernst-auto.de
www.koenig-porzellan.com
www.vw-ziegler.de

LINK-LISTE-EINTRÄGE im *gpp – motorsport-info*:

www.motorsport-guide.com

PRESSEKUNDEN von *gerdplietschpresse*:

www.ac-hof.de

SONSTIGE:

www.tuningcars.de – Kurierdienst-Blumreich@gmx.de
edgarblumreich@online.de

→ Aktuell erreicht unser 14-tägiges **gpp – motorsport-info** zur Zeit 620 Erstbezieher.
→ Dazu kommt eine uns leider nicht bekannt Zahl von Zweit- und Drittbeziehern, die unser **gpp – motorsport-info** als Anhang anderer eMail-Verteiler- und – Gruppen erhalten.

HINWEIS: Jede auch nur auszugsweise (Weiter-)-Verwendung von Texten, Textteilen oder Fotos aus diesem Internet-Newsletter bedarf in allen Fällen unserer schriftlichen Einwilligung und ist honorarpflichtig!!!

gpp – classic-center – shop:

heute im Angebot:

- **Original Zeit-Tabellen** (aus den 70er Jahren des vorigen Jahrtausends) für den ´stilbewußten` Beifahrer;
- **Moderne Countdown-Zähler** (so genannte TRIPLE TIMER) mit drei separaten Zählwerken (zur Bewältigung auch höchst anspruchsvoller Sonderprüfungen); oder auch Countdown-Zähler mit nur einem Zählwerk sowie moderne, digitale Stoppuhren
- **Schnittcomputer** (zum Abgleich der gefahrenen Strecke und Zeit mit dem Trip- oder Twinmaster und dabei der Überwachung und Einhaltung der von den Veranstaltern vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten)
- **weiteres Zubehör für Rallye-Beifahrer** (wie Unterleg- und Klemm-Mappen, Bleistift- und Stoppuhr-Halter, stabile, drahtgebundene DIN A 5-Notizblöcke, etc.);
- **diverse** (gebundene!) **Vorlagen, Scripts, Tipps & Tricks sowie Einbau- und Einstell-Vorschriften** (für HARDWARE wie Speedpilot, Trip- und Twinmaster; oder „SOFTWARE“, wie nützliche Hinweise und Anleitungen für Beifahrer im historischen Rallyesport)
- **und, ganz neu: unsere im Eigenverlag hergestellten, gedruckten Broschüren über die Olympia-Rallye 1972 (70 Seiten, zum Preis von 14,99 €), über den Rallyeclub von Deutschland (80 Seiten, zum Preis von 16,99 €), über die ADAC-3-Städte-Rallye (106 Seiten, zum Preis von 19,99 €) über den Rallyesport des vergangenen Jahrhunderts unter dem Titel „Wie´s früher war...“ (70 Seiten, zum Preis von 14,99 €) sowie das Haupt- und Standardwerk „Von ZK´s, OE´s und Gebetbüchern“ (200 Seiten, zum Preis von 29,99 €) zuzüglich einer kleinen Porto- und Versandkostenpauschale. Wenn Sie jedoch mehr der Computer-Typ sind, können Sie diese Broschüren auch als komprimierte PDF-Dateien bekommen – zu einem ermäßigten Preis, selbstverständlich.**

Einzelheiten unter: [www.gerdplietschpresse.de/gpp - classic-center](http://www.gerdplietschpresse.de/gpp-classic-center)

Angemerkt...

Liebe Leser,
Liebe Motorsportfreunde,
Liebe Kunden,

scheint es doch tatsächlich wahr zu werden: Die Pandemie ´überwunden`???

Nun, so einfach dürfte es wohl doch – noch – nicht sein!

Schließlich steigen zwar die Impf- aber leider eben auch die Inzidenzzahlen wieder, und das auch noch mit der wohl ansteckenderen und gefährlicheren Delta-Variante.

Der Zenit dürfte – bei uns Motorsportlern – mit Sicherheit noch nicht überschritten sein, und es erscheint mehr als fraglich, ob alle in den Herbst terminierten und verschobenen Veranstaltungen auch wirklich durchgeführt werden können.

„Fußballer müßte man halt sein!“ bemerkte einer der Teilnehmer der OLDIE-Runde am vorvergangenen Freitag – und Recht dürfte er haben.

Denn die Zahlen der Zuschauer im englischen Wembley-Stadion spotten jeder Pandemie-Beschreibung und es gehört wohl eine gehörige Portion Chuzpe dazu, es als normal zu betrachten, wie sich die Fans im Stadion und danach, bei den – leider wohl – unumgänglichen Feiern, benehmen....

Wir wünschen Euch deshalb noch immer eine gesunde Portion Vorsicht und Abstand,

trotz allem aber

jede Menge Freude an unserem geliebten Motorsport!

Euer

gerd plietsch

Weitergehende Info´s, sowie Ergebnisse und Fotos sind auch unter www.gerdplietschpresse.de einzusehen.

***Wie, warum, weshalb, und wer mit wem? Sie siegen - und keiner erfährt´s??
Das sollten Sie schleunigst ändern!!! Rennberichte, Rallyefotos, Teampresse,***

***gerd plietsch presse -
- wir machen (nicht nur) alle Arten von Öffentlichkeitsarbeit im Motorsport!
gerd plietsch presse -***

- (sondern:) wir machen Leistungen publik!!
