



**Günter Lehmann**

**Inhaber Martin Guggemos e.K.**

**Service – Ersatzteile – Restauration**

**Für Mercedes-Benz Klassiker der 50er, 60er und 70er Jahre**

**Unsere Leistungen:** Kundendienste nach zeitgenössischen Wartungsplänen; Überholung und Instandsetzung aller Fahrzeugaggregate (von A wie Achsen bis Z wie Zündanlagen); Karosserieinstandsetzung mit originalen Rahmenlehren; Voll- und Teilrestaurierungen; Nachfertigung und Vertrieb von Ersatzteilen; Techn. Beratung

**Krottenseer Hauptstraße 16 – 91284 Neuhaus/Pegnitz**

**Tel: 09156 / 1447 – Fax: 09156 / 96240**

[lehmann.krottensee@t-online.de](mailto:lehmann.krottensee@t-online.de) [www.guenter-lehmann.de](http://www.guenter-lehmann.de)

**präsentiert das:**

**gpp – motorsport-info** – Ausgabe 24/2022, 15. November 2022, 21. Jahrgang

*Breitgefächerter, vielfältiger, überaus erfolgreicher und bis heute junggebliebener Motorsport:*

### **Der Allgemeine Deutsche Motorsport-Verband (ADMV) ist 65!**

(gpp) – Schon zwei Jahre nach Kriegsende, 1947, gibt es in Deutschland wieder Motorsport, und schon zehn Jahre – **1957** – später wird der Allgemeine Deutsche Motorsport-Verband (ADMV) gegründet. Doch mit Erlaubnis der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) für erste organisatorische Maßnahmen im Sport wird schon 1947 das erste Sandbahn-Rennen in Berlin-Karlshorst durchgeführt. Zum Einsatz kommen in dieser Zeit fast ausnahmslos Motorräder, so wie auch ein Jahr später beim 1. Wittenberger Rundstreckenrennen für Solo- und Beiwagenmaschinen.

1949 kommt es zur Bildung von Betriebssportgemeinschaften, zur Gründung der Motorsportkommission (MSK) der DDR und danach zur Eingliederung in den Deutschen Sportausschuß. Zeitgleich werden die Rennen auf dem „Schleizer Dreieck“, dem „Sachsenring“ und auf der Autobahn A 9 bei Dessau wiederbelebt und das 1. Nachkriegsrennen auf dem „Teterower Bergring“ wird ausgetragen. Es folgen die ersten Motorbootrennen (auf dem Seddinsee bei Berlin) und die ersten DDR-Meisterschaften sowie die Herausgabe des Fachblattes „Illustrierter Rad- und Motorrennsport“ (1951), aus dem später bis 1990 der „Illustrierte Motorsport“ wird.

1955 beginnt mit der Eisenacher „Wartburg-Rallye“ der Automobil-Rallyesport, aber auch der Moto-Cross- und der Speedway-Sport finden sich und 1957 kommt es dann in der Berliner „Singakademie“ – „endlich“ – zur offiziellen Gründung des Allgemeinen Deutschen Motorsport-Verbandes (ADMV) in der DDR. Und auch gleich der erste Titel wird eingefahren: Raymund Kappner wird Europameister im Motorbootrennsport/O. Die ersten Rallyes rund um die Lutherstadt Wittenberg und im Erzgebirge finden statt, der ADMV wird in FIA und FIM aufgenommen und auch der Automobilturniersport wird etabliert.

In den nächsten Jahren werden landesweit immer weitere neue Veranstaltungen in allen Motorsport-Bereichen in's Leben gerufen und die zahlreichen Motorsportler der DDR fahren nationale und internationale Ergebnisse ein, die den Stellenwert des Motorsports in der DDR festigen und konsolidieren.

In den sechziger Jahren sind vor allem die Moto-Cross-Fahrer in England, Schweden, Polen und auch in der Bundesrepublik Deutschland am Start und über alle Maßen erfolgreich! 1970 können Peter Rosenow und Konrad v. Freyberg einen Weltmeistertitel im Motorbootrennsport feiern. 1975 wird das Leipziger Speedwaystadion eröffnet und ab 1976 gibt es auch den Autocross-Sport als neue und nunmehr 18. (!) Motorsportdisziplin.

In den achtziger Jahren können dann schon die ersten kleineren Jubiläen gefeiert werden: 50 Jahre „Schleizer Dreieck“, 30. Rallye Sachsenring in Zwickau, 25. Pneumant-Rallye Berlin, 20. Rallye Lutherstadt Wittenberg, 20 Jahre Sportabteilung im Automobilwerk Zwickau und 10 Jahre Motorradfahrer-Wintertreffen auf der Augustusburg in Flöha.

Dann kommt die Wende und auch für den Motorsport in der DDR wird alles anders.

Eine Woche nach Einführung der DM als Zahlungsmittel im Jahr 1990 wird letztmals das Sachsenring-Rennen auf dem alten Kurs ausgetragen, der ADMV tritt aus FIA, FIM und UIM aus und mit dem West-Deutschen Motosport-Verband (DMV) werden erste Kooperationsvereinbarungen getroffen.

1991 werden die letzten nationalen Meisterschaften nach den bisherigen ADMV-Regeln durchgeführt und ein Jahr später kommt es zum Kooperationsvertrag mit dem Automobilclub von Deutschland (AvD). Zwei Jahre danach wird der ADMV-Trabant-Lada-Racing-Cup ins Leben gerufen und die 35. Pneumant-Rallye zieht um in die Lutherstadt Wittenberg. Und schon wieder gibt es Jubiläen: 60. Sandbahnrennen in Parchim und 20 Jahre Motocross in Jüterbog. Und weitere neue Veranstaltungen werden durchgeführt, so auch das erste ADMV-Hallencross in Leipzig mit internationaler Beteiligung. 1996 zieht die ADMV-Geschäftsstelle von der Berliner Charlottenstraße nach Köpenick um und in Hohenschönhausen wird die erste Eisspeedway-Veranstaltung durchgeführt. Im letzten Jahr vor dem Millennium gibt es anlässlich der AMI in Leipzig eine umfangreiche ADMV-Präsentation zu „50 Jahre Motorsport im Osten Deutschlands“.

Im Jahr 2000 wird erstmals die ADMV/LPF-Meisterschaft im Geländesport ausgeschrieben, 2002 die ADMV-Serie „Kart-Classic-Trophy“ ins Leben gerufen – und 2004 wird das Neubrandenburger Speedway-Stadion geschlossen. In den Folgejahren werden die unterschiedlichsten neuen Motorsport-Veranstaltungen aus der Taufe gehoben, die teilweise bis heute aktuell sind und auch nach der Corona-Pandemie noch durchgeführt werden. Darunter die Rallye Freiberger Land, das Langbahn-Traditionsracing in Berlin-Karlshorst, das Spreewald-Enduro Lübbenau, die Vogtland-Classic, die Rallye Bad Schmiedeberg, der Thalheimer Bergpreis für klassische Motorräder, das Motorbootrennen auf dem Partwitzer See, die Deutsche Freestyle-Meisterschaft in Sternberg, das Fahrsicherheitstraining auf dem Peenemünder Flugplatz, die ADMV-Wedemark-Rallye, die Vorpommersche Geländefahrt, das Motorbootrennen auf der Talsperre Pöhl, der Stockcar-Herbstpreis des MC Klosterfelde, die BAJA 300 in der Lausitz, die „August-Horch-Klassik“ des MSC Zwickau und das Junioren-Hallencross des MC Dassow.

2013 gibt es die ersten wirklich sehr herausragenden Veranstaltungs-Jubiläen, nämlich die 90. Lückendorfer Berg-Veranstaltung, 60 Jahre Motocross in Flöha und in Straßburg sowie 50 Jahre Rallyes im Erzgebirge und rund um die Lutherstadt Wittenberg. Ein Jahr später dann einen Neuanfang der Leipziger Supercross-Veranstaltung und ab dem Jahr 2020 werden – wie fast überall auf der Welt – alle Veranstaltungen ad hoc eingestellt: CORONA zeigt seine Zähne und verhindert nicht nur im Osten Deutschlands jedweden Motorsport. Einzig ein paar Speedway- und Motocross-Veranstaltungen sowie die Lausitzrallye finden statt, genauso wie ein Jahr später. In diesem Jubiläums-Jahr (2022) des ADMV entschärfte sich die Situation, fast alle Veranstaltungen konnten wieder stattfinden – auch und vor allem das Jubiläums-Fest im Rahmen der alljährlichen (und erstmals wieder in Präsenz durchgeführten) Mitgliederversammlung in Blossin.

Heute ist der Allgemeine Deutsche Motorsport-Verband Ausrichter zahlreicher verbandsinterner Meisterschaften, wie der ADMV-Rallye Meisterschaft, dem ADMV-Histo-Rallye-Cup, dem ADMV Classic Cup, der ADMV Pocketbike Meisterschaft, der ADMV Pitbike Open Challenge, der ADMV-Motorrad-Geländesport-Meisterschaft, dem Trabant-RS Cup, dem Spezial Tourenwagen Cup und der ADMV Zweiradrallye Meisterschaft.

Und auch wenn der ADMV mit 65 Jahren nun eigentlich im `Rentenalter` wäre – er ist nach wie vor jung, aktiv, nicht nur rüstig, sondern er strotzt vor Antrieb, Ehrgeiz und Energie, so dass ihm – mindestens – weitere 65 Jahre gegönnt sein mögen, bestimmt aber weitaus mehr, so der Motorsport nicht irgendwann seine Berechtigung und sein Betätigungsfeld verlieren sollte...

Weitere Informationen gibt es im Internet unter [www.admv.de](http://www.admv.de).

Anmerkung des Verfassers: Über einen so langen Zeitraum Bericht zu erstatten ist alles andere als einfach. Personen und Veranstaltungen gab und gibt es so unendlich viele und es ist im Rahmen eines solchen Abrisses – leider – unmöglich, allen gerecht zu werden und jede und jeden zu erwähnen. Wir bitten daher alle Nichtgenannten deswegen um Nachsicht und Entschuldigung, möchten aber in diesem Zusammenhang auf die umfangreiche Broschüre des ADMV zu seinem 65-jährigen Jubiläum verweisen, in der auf 30 Seiten all' diejenigen ausführlich erwähnt und gewürdigt sind, die in diesem Text fehlen.

### **MEISTER - TITEL:**

Neben den bereits im Text angeführten Weltmeistern Peter Rosenow und Konrad von Freyberg gab und gibt es natürlich noch zahlreiche weitere Welt- und Europameister. Auf deren Nennungen wurde im Fließtext für eine bessere Lesbarkeit verzichtet. Dennoch ist hier eine weitere (rein willkürliche) Auswahl:

1958 – Horst Fügner, VizeWM Motorrad und Herbert Leide/Raymund Kappner EM Motorboot; 1959 – Wolfgang Elsner EM Motorboot; 1961 – Herbert Nitsche/Günter Seidel EM Motorboot; 1962 – Hansi Schulz/Konrad Klar EM Motorboot; 1963 – Fritz Ruffner/Hansi Schulz EM Motorboot; 1965 – Herbert Eichler EM Motorboot; 1966 – Herbert Eichler/Helmut Weise EM Motorboot; 1967 – Gerhard Elliger EM Motorboot; 1968 – Peter Uhlig/Werner Salevsky EM Geländesport; 1969 – Bernd Beckhusen/Rudolf Königer WM Motorboot und Klaus Driefert EM Motorboot; 1970 – Klaus Driefert EM Motorboot und Fred Willamowski EM Geländesport; 1971 – Dieter Salevsky EM Geländesport, Klaus Driefert, Peter Rosenow und Herbert Leide EM Motorboot und Fred Willamowski EM Geländesport; 1974 – Ewald Schneidewind EM Geländesport; 1975 – Ewald Schneidewind EM Geländesport; 1976 – Steffen Mauersberger EM Geländesport; 1978 – Manfred Jäger EM Geländesport; 1981 – Jens Scheffler EM Geländesport; 1983 – Harald Sturm/Jens Scheffler EM Geländesport; 1984 – Harald Sturm, Rolf Hübler und Jens Scheffler EM Geländesport; 1985 – Harald Sturm, Rolf Hübler und Jens Scheffler EM Geländesport; 1986 – Harald Sturm EM Geländesport; 1989 – Johannes Kehrer/Michael Freudenberg Gewinner „Pokal der Freundschaft“ Motorrad; 1990 – Thomas Biberbach WM Enduro. In den Jahren 1963 bis 1969 holen die DDR-Teams insgesamt sechsmal den Trophy-Sieg bei den internationalen Six-Days, ausgetragen u. a. in der BRD, in England, Polen, Schweden und der DDR.



 **Ernst-Auto**  
**Gute Arbeit.**  
[www.ernst-auto.de](http://www.ernst-auto.de)  
Kundenzufriedenheit ist unser Ansporn!

---

---

*Nordbayerische Motosport-Meisterschaften und -Pokalrunden abgeschlossen:*

### **Hofer Motorsportler wieder ganz vorne mit dabei**

(gpp) – Nach zwei Jahren mehr oder weniger gänzlicher Motorsport-Pause fanden in diesem Jahr wieder zahlreiche Veranstaltungen für Automobilisten statt, an denen sich auch die Motorsportler des Automobilclubs (AC) Hof zahl- und erfolgreich beteiligten. Zudem konnten die Aktiven um Sportleiter Marc Rödel (Förbau) eine ganze Handvoll neuer Mitglieder in ihren Reihen begrüßen, die sich auch sofort motorsportlich betätigten und in ihrem ersten Jahr auch gleich entsprechende Erfolge einfahren konnten.

So zum Beispiel Martin Geyer (Helmbrechts), der sich im Cross-Slalom-Sport sowohl beim ADAC Nordbayern, im NOO-Pokal und im Regionalpokal auf Anhieb unter den Top Ten platzieren konnte. Cousin Maximilian Theusinger (Leupoldsgrün), der ebenfalls in diesem Jahr zum AC Hof gefunden hatte, erreichte trotz guter Einzelergebnisse nicht ganz die Resultate von Martin Geyer und rangierte jeweils im Mittelfeld. Und um im Cross-Slalom-Sport zu bleiben, im nordbayerischen ADAC-Pokal kam der Hofer Helmut Hodel auf den ausgezeichneten dritten Platz, lediglich im NOO- und dem RPO-Pokal konnten er und der Röslauer Robert Plietsch aufgrund eines technischen Defektes an ihrer Toyota Corolla nicht die Top Ten erreichen.

Dies gelang Sportleiter Rödel im RPO- mit Platz neun und Rang zehn im NOO-Pokal, die weiteren Hofer Stefan Lindemann (Konradsreuth) und Mario Rückner (Straßdorf) belegten ebenfalls Mittelplätze.

Im Rallyesport, wo sich nur Hof's Motorsport-Allrounder Helmut Hodel betätigt, kam er in der Nordbayerischen ADAC-Meisterschaft auf Platz neun und im NOO-Pokal auf den sechsten Platz.

Den größten Raum im Hofer Motorsport-Portfolio nahmen auch im abgelaufenen Jahr die Slalomfahrer ein, und hier gab es mit dem Heinersreuther Fabian Sandner auch den größten Erfolg, denn der 28-jährige gewann den Nordbayerischen ADAC-Slalom-Pokal ziemlich souverän. Im Regionalpokal Oberfranken (RPO) kam Sandner auf Platz vier und im NOO-Pokal wurde er Fünfter. Weitere Plätze unter den ersten zehn belegte Stefan Lindemann, der im NOO-Pokal Siebter und im RPO Achter wurde. Die anderen Pylonenartisten des AC Hof, Stefan Vogtmann (Hof), Mario Rückner (Straßdorf), Jörg Hollfelder (Tauperlitz), Marc Rödel, Thomas Sandner (Mainleus), Jan Brunner (Schwarzenbach/Saale), David Bauer (Naila) und Martin Benedikt (Schwarzenbach/Saale) belegten gute Mittelplätze.

Im immer weiter verbreiteten Oldtimer-Slalom-Sport, wo nicht die schnellsten, sondern die gleichmäßigsten Zeiten zählen, holte sich Stefan Lindemann im NOO-Pokal noch einen dritten Podestrang.

Nicht zu vergessen sind aber auch die beiden Bergrennfahrer des AC Hof, der Lengenfelder Ronny Hering und der Selbiter Uwe Schindler, welcher allerdings aus familiären Gründen in diesem Jahr keine Wettbewerbe bestreiten konnte. Hering, der sich in der Deutschen Bergmeisterschaft und dem Berg-Cup betätigte, konnte in der Deutschen Bergmeisterschaft nicht nach vorne fahren, da ihm wegen technischer Ausfälle einige Veranstaltungen und damit wichtige Punkte fehlten. Allerdings konnte er in der KW-Berg-Cup V8-Wertung mit dem siebten Platz in die Phalanx der Top Ten einbrechen.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter [www.ac-hof.de](http://www.ac-hof.de).

*Gerd Plietsch*



---

[www.koenig-porzellan.de](http://www.koenig-porzellan.de)

---

*Termin-Vorschau:*

*Noch einmal zur Havelland-Rallye (Einladung des Rallyeleiters...):*

Hallo Rallyepiloten aus Franken und Bayern,

seit der „Fränkischen Schweiz“ herrscht ja schon Ruhe bei Euch im Land (abgesehen von den wenigen 3-Städte-Startern), so daß wir Euch einladen, Euch in Berlin-Brandenburg noch einmal nach Herzenslust auszutoben!

Die HAVELLANDRALLYE ist in diesem Jahr das absolute Rallyefinale in Deutschland; danach gibt es in diesem Jahr keine Möglichkeit mehr !

Auf Euch wartet eine Rallye 70 mit 7 WP's über 63 WP-Kilometer, je zur Hälfte auf losem und festem Untergrund.

Wir bieten Euch einen Stadtrundkurs in der Spargelstadt Beelitz, Start-Ziel-WP's mit 8 – 9 KM und am Ende als Krönung eine zweimal zu befahrende WP über 14 KM als Abschluß-Highlight des Jahres!

Der JAKOBS-HOF in Beelitz ist wie gewohnt das Rallyezentrum, mit großen Stellflächen, Restauration, Tankstelle und ist von der A9 München-Hof-Berlin gut zu erreichen!

Ausschreibung und Online-Nennung findet Ihr unter [www.prs-berlin.de](http://www.prs-berlin.de) , weitere Hinweise auch im Schotter-Cup Info-Brief 11 unter [www.schotter-cup.de](http://www.schotter-cup.de) !

Auf ein schönes Wochenende vor den Toren Berlins und .....

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard-Holger Unnasch

---



**Autohaus**  
**STROBEL**<sup>KG</sup>  
**TOYOTAS NR.1 IN SCHWABEN**  
[www.toyota-strobel.de](http://www.toyota-strobel.de)  
LECHHAUSEN · GÖGGINGEN  
GERSTHOFEN · KEMPTEN

TOYOTA  
NICHTS IST UNMÖGLICH



---

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

→ 19.11.2022; Havelland-Rallye „Durch den Fläming“; [www.prs-berlin.de](http://www.prs-berlin.de)

*Gerd Plietsch*

---



**SCHMACK**  
**HONDA + HYUNDAI**

[www.schmack.de](http://www.schmack.de)

**Kulmbacher Str. 105, 95030 Hof – Dresdener Str. 4, 08529 Plauen**

**09281/860060 – 03741/4844-0**

---

„Ein Erlebnis wie kein anderes!“:

### **Oberfränkisches Rallye-Team Aulich/Hartmann bei 1982´er Rallye Barum am Start – und in Wertung im Ziel**

(gpp) – Im August vor vierzig Jahren starten der damalige Münchberger Tjerk Aulich (heute Benk b. Weißdorf) und sein Tauperlitzer Beifahrer Arnold Hartmann zu einem Rallye-Abenteuer in die südöstliche Tschechoslowakei. Ziel der beiden ist Gottwaldov (heute als Zlin bekannte Stadt in Mähren) wo seit 1971 im Dreieck Gottwaldov – Bystrice – Valasske Mezirici die Barum-Rallye ausgetragen wird. Und das bis heute, inzwischen sogar als Lauf zur Rallye-Europameisterschaft. Nachdem schon 1980 und 1981 erste westdeutsche Privatfahrer ins Tal der Dřevnice gekommen waren, wagen sich auch die beiden Oberfranken an und in diese Reise, die durch die tschechische Reifenfirma Barum, deren Produkte in Oberfranken auch in der damaligen Münchberger Tankstelle und Auto-Reparatur-Werkstatt von Sponsor Ernst Wittholz zu erhalten waren, angeregt und begünstigt wird. „Schließlich konnte man nicht einfach eine Nennung dort abgeben, sondern

man mußte schriftlich und hoch offiziell zu einer Teilnahme eingeladen werden“, so Tjerk Aulich, der noch alle Unterlagen darüber in seinem motorsportlichen Archiv verwahrt.

Nach Erhalt des Sport-Visums („Was Gotteidank keinen Zwangsumtausch nach sich zog.“) macht man sich auf die mehrstündige Reise, zusammen mit den Freunden Hans Bloos und Peter Rubitzko, die den Servicewagen steuern, „in das fast hinterste Eck der damaligen CSSR!“

Tjerk Aulich und Arnold Hartmann gingen mit einem verbesserten Honda Civic in der Klasse der Fahrzeuge bis 1300 ccm Hubraum an den Start in der damals, wo insgesamt neun verschiedene Wertungsprüfungen zwei- bis viermal zu absolvieren waren, so dass am Ende nach zwei „harten“ Rallyetagen insgesamt 26 Prüfungen über geplante 467 Kilometer das Ergebnis bringen mußten. Zwar kamen tatsächlich nur 24 Prüfungen zur Ausführung (Die Prüfungen 12 und 26 wurden abgesagt) und die Gesamtkilometer reduzierten sich auf 426 km, „aber auch das reichte. Vor allem deswegen, weil gut die Hälfte in der Nacht gefahren wurden!“, so Tjerk Aulich, der sich noch sehr gut an diesen ‚Ausflug‘ in den damaligen Ostblock erinnern kann. Zwar hatte man den beiden Oberfranken durch die kostenlose Zurverfügungstellung von gut 100 Litern Benzin versucht, den ‚Ausflug‘ schmackhaft zu machen, „aber wir waren auch schon so ‚heiß‘, dort einmal zu fahren!“

Denn die Hürden waren trotz allem nicht unerheblich: „Für den Zoll mußten zum Beispiel sämtliche Teile, die wir im Rallye- und im Service-Auto mitnehmen wollten, aufgeführt werden!“ So standen auf dem DIN A 4-Blatt neben 2 Benzinpumpen, 1 Zahnriemen, 1 kompletter Kühler, 2 Scheinwerferereinsätze, 2 Bremsbeläge (vorne), 1 Querlenker (komplett), Schweißdraht und 96 (!) Radmuttern sowie weitere fast fünfzig Ersatzteile, „die dann aber niemand überprüft hat! Die Beamten sind nur staunend um unsere Autos gelaufen und haben sich an den unterschiedlichsten Aufklebern und Kugelschreibern erfreut, die wir extra für sie dabei hatten!“

Und diese „Accessoires“, von denen sich sowohl die Fahrer als auch ihre Service-Crew bedient haben, war überaus nötig, um bei den Organen von Polizei und Militär sowie bei den Zuschauern unproblematisch und vor allem unbürokratisch jedwede benötigte Hilfe und Unterstützung zu bekommen. Untergebracht waren die Oberfranken im Gottwaldover Hotel „Moskva“, aber das Rallye-Auto war während der Nachtstunden in einem staatlichen Taxi-Unternehmen untergestellt, „wo es für 20 DMark jeden Abend gewaschen und vor fremden Aufkleber-Dieben relativ gut geschützt war.“

An der Besichtigung aller Wertungsprüfungen hatten die beiden allerdings nicht teilgenommen, da Beifahrer Arnold Hartmann von anderen, befreundeten Copiloten Kopien von deren Aufschrieben erhalten hatte, „so dass wir relativ entspannt in den Wettbewerb starten konnten!“

Gestartet wurde in Gottwaldov schließlich am Samstagnachmittag (14. August) um 14:00 Uhr und danach ging es Schlag auf Schlag, Wertungsprüfung folgte auf Wertungsprüfung (WP) bis man nach vier Etappen und 15 gefahrenen WP's nachts um 0:19 Uhr wieder das Zwischenziel in Gottwaldov erreichte. Der Re-Start erfolgte nach knapp vier Stunden Pause um genau 4:00 Uhr am sehr frühen Morgen und nach den restlichen WP's, wurde das Ziel, wieder in Gottwaldov, mittags ab 12.20 Uhr angesteuert. „Wir hatten allerdings die Startnummer 104, so dass wir an allen Punkten mit fast ein-dreiviertel-Stunden später eintrafen.“

Bemerkenswert und äußerst forsch mutet die Tatsache an, dass sich Tjerk Aulich und Arnold Hartmann mit ihrem Honda Civic ausgerechnet in die Klasse wagten, in der schon seit Jahren auch die Gesamtsieger starteten, und in der sich weit über vierzig (!) Mitbewerber befanden – und zwar hauptsächlich mit dem Auto, welches in der damaligen Zeit vor allem im Ostblock das Non-plus-Ultra, das Maß aller Dinge, war: der Skoda 130 RS – der so genannte „Ostblock-Stratos“, den neben dem Norweger John Haugland auch zahllose Tschechoslowaken bewegten. Davon gleich 23 dieser ‚Geschosse‘ - „und wir!“, grinst der heutige Benk´er Rentner und Sattler, der sich aber von solch zahlreicher und PS-starker Konkurrenz noch nie ins Boxhorn hat jagen lassen. „Wir wollten sowieso ‚nur‘ dort fahren und durch- und unbeschadet wieder nach Hause kommen!“

Den Sieg holte sich im Übrigen der Österreicher Gerhard Kalnay mit dem Wiener Ferdi Hinterleitner auf dem heißen Sitz eines Opel Ascona 400 nach einem spannenden Zweikampf mit dem Norweger John Haugland und drei tschechoslowakischen Teams: Krecek/Motl, Pech/Janecek und Blahna/Schovanek, alle auf Skoda 130 RS.

Doch zurück zu unserem oberfränkischen Team, welches diesen Ausflug auf Platz 33 des Gesamtklassements beendete (von 123 gestarteten Teilnehmern, von denen ganze 46 das Ziel in Gottwaldov in Wertung erreichten) und in der mit 38 Startern besetzten Klasse Rang zwölf erreichte.

Gleich im nächsten Jahr fuhr Tjerk Aulich wieder nach Gottwaldov, dann sogar mit Freund und Sponsor Ernst Wittholz auf dem heißen Sitz – kam allerdings nicht in Wertung ins Ziel. 1984 beendete er seine aktive Motorsport-Karriere mit dem Titel des Vizemeisters in der Nord- und Gesamtbayerischen Rallyemeisterschaft,

und ist heute einer der wenigen ständigen Gäste und Teilnehmer an einem OLDIE-Treffen, bei dem sich – wie er – gestandene Männer an die frühen Jahre des Rallyesports erinnern und darüber launig fachsimpeln.....  
„Aber gerade der erste Ausflug in die Tschechoslowakei war und ist ein Erlebnis gewesen, dass ich nie vergessen werde!“

*Gerd Plietsch*

---



---

*Erinnern Sie sich an 1977:*

### **„Mauritius“-Clubrallye beim AMC Coburg**

(gpp) – Über das Zusammentreffen von nord- und südbayerischen Rallye- und Orientierungssportlern aus Anlaß der im Jahr 1976 bundesweit eingeführten „Sportfahrer“ – Mobil SHC – SACHS –Pokale haben wir bereits berichtet. Dieser Austausch von Können und Wissen und vor allem dessen Umsetzung war teilweise höchst interessant, weil sich vor allem im Beifahrerbereich – der ja damals wegen der noch immer überaus wichtigen Orientierungsetappen höchst wichtig für Sieg bzw. Niederlage war – völlig neue Ansätze und vor allem Ausführende ergaben.

Ein Beispiel?

Die Clubrallye „Mauritius“ des AMC Coburg, eine der letzten Veranstaltungen des Jahres 1977, zu der – wie schon so oft in den vergangenen Monaten – etliche Teams aus Südbayern angereist waren. Darunter auch der für uns nordbayerische Co´s Alptraum schlechthin, der schlaksige Klaus Stöcker. Ihm schien alles zu gelingen, mit keiner Fahratanweisung hatte er irgendwelche Probleme, immer war er Top in Form und an den OE-Ziel-ZK's, an denen so mancher Beifahrer mit weit heraushängender Zunge den schnellsten Weg zur Stempeluhr suchte, lehnte er nicht selten zufrieden über alle vier Backen grinsend am Zeitnehmertisch und wartete seine Vorzeit ab. „Wo und wie hat er die wohl wieder herausgefahren???“ Diejenigen, die sich in Nordbayern zur Cremé de lá Cremé der Orié-Beifahrer zählten – hatten jedes Mal, wenn Klaus Stöcker in Nordbayern auftauchte ihr im wahrsten Sinn des Wortes überaus nachdenkliches Waterloo-Erlebnis...

Ein ganz besonderes gab's also am Saisonende bei der Coburger „Mauritius“-Clubrallye.

Dabei handelte es sich um eine nächtliche Orientierungsetappe (was – wie ungewohnt) zu besonderer Aufmerksamkeit wegen Dunkelheit, etc. veranlaßte) innerhalb der, nach einem vorherigen Abzweig gute 400 m später noch einmal rechtwinkelig nach links abzubiegen war (herausgemessen mit dem Stechzirkel und absolut 96,5 %ig mit dem Tripmaster abgemessen – aber da war nichts. Keine Möglichkeit irgendwie links abzubiegen, denn die Wegränder hatten sich nur etwa 100 bis 200 m nach dem vorherigen Meßpunkt in die Höhe gezogen, ein sogenannter Hohlweg war entstanden bei dem es – man glaube es den Teilnehmern – die alle vor Ort vergeblich danach suchten, keinerlei Möglichkeiten gab, links abzubiegen!

Nach gefühlten 100 weiterhin vergeblichen Nachmessungen und ebenso viel vergeblichen Versuchen, links abzubiegen, fiel einem der Beifahrer schon nach etwa 100 m nach dem vorherigen Meßpunkt auf, dass links ein Parallelweg zum späteren Hohlweg abging, man folgte ihm und oben auf dem Hohlweg fand sich wie von selbst, die Möglichkeit, nach genau 400 Metern rechtwinkelig nach links abzubiegen.

So weit so schlecht und die ersten, die diesen Parallelweg gefunden hatten, schrieben seine 'Nicht'-Entdeckung einfach der nächtlichen Finsternis zu und vergaßen die Angelegenheit aufgrund weiterer und anderer Anforderungen im Verlauf der Veranstaltung.

Erst im Ziel, nachdem der Streß ein wenig abgebaut worden war und man sich vor allem unter den Beifahrern seine Mühen und Strapazen unterwegs geschildert hatte, kam auch diese OE und dieser Linksabzweig wieder auf's Tableau.

Und dann merkte ein Team auf, meldete sich zu Wort und berichtete erstaunliches, ja gänzlich unglaubliches: Das südbayerische Team Toni Lachmayer und Klaus Stöcker vom MC Diessen war in dem Hohlweg nach den – von uns allen ausgemessenen 400 m – einfach nach links oben abgebogen, der Kadett GT/E erklimm doch tatsächlich den Hohlweg – und verschwand.....

Der leider bereits verstorbene Wolfgang „Bill“ Herpich und Erich Denzler, die diese Aktion mit eigenen Augen gesehen hatten, waren (und Erich ist es noch heute, 45 Jahre später), sprachlos über diese Aktion, die den beiden Südbayern nicht nur den Klassen-, sondern natürlich auch den verdienten Gesamtsieg einbrachten.

Chapeau!

Mehr kann man dazu nicht sagen...

*Gerd Plietsch*

---

---

→ hier könnte Ihre (durchaus auch mehrzeilige) Werbung stehen! ←

---

---

*„Und man bewegte sich (Gottseidank) dann doch!*

### **Deutschland-Rallye war möglich**

(gpp) – Viele Jahre lang hielt sie sich in der Diskussion, wurde von Fahrern und Fans teils vehement gefordert und von Veranstaltern und Dachverbands-Oberern verhindert – eine Rallye Deutschland. In einem Land, welches die Olympia-Rallye hervorgebracht und zur Zufriedenheit aller (!) fünf Tage lang von Kiel durch ganz Deutschland bis nach München durchgeführt hatte. Allerdings durchgeführt von einem Mann, hinter dem der ADAC stand.

Doch für 1982 wurden alle Hemm- und Hindernisse sowie Vorbehalte fallen gelassen und die beiden großen Motorsport-Dachverbände ADAC und AvD schmissen (mehr oder weniger) zusammen und gossen eine 5-tägige, gut 1.800 km lange Rallye Deutschland.

Zwar war der Termin Mitte Oktober (eigentlich der 3-Städte-Termin, die aber nur eine Woche vorher über die Bühne ging und wohl auch ein Grund dafür war, dass die deutsche Rallye-Elite weitgehend mit Fehlen glänzte; Anm. d. Verf.) nicht gerade glücklich, aber offensichtlich wollte man von Veranstalterseite in erster Linie die eigenen Organisationsfähig- und –möglichkeiten austesten (ohne sich zu viel mit wichtigen Teilnehmern herumschlagen zu müssen – ein Schelm, wer Böses dabei denkt).

Doch wie auch immer, in die 1877 Rallye-Kilometer wurden 41 (!) Wertungsprüfungen gepackt mit knappen 600 Kilometer, von denen fast drei Viertel auf Asphalt ausgefahren wurden. Am Ende gewannen Erwin Weber und Mathias Berg im Opel Ascona 400 27 davon und damit die gesamte Rallye mit über fünf Minuten Vorsprung von Sepp Haider und Peter Diekmann auf Mercedes 500 SL, die sich 14 WP-Bestzeiten gutschreiben lassen konnten. Dritter wurde Mazda-Werksfahrer Achim Warmbold mit Beifahrer Claes Billstamm und einer WP-Bestzeit im Wankel-Mazda RX 7, der an etlichen Krankheiten laborierte, weswegen Warmbold mit dem Tempo an der Spitze nicht mitgehen konnte und dadurch aufgelaufenen sieben Minuten Rückstand.

Mit dem Fazit dieser Pilot-Veranstaltung, bei der nach Ansicht der verschiedenen Berichterstatter, noch Luft nach oben sei und an der durchaus gearbeitet werden dürfe, konnte man einigermaßen zufrieden sein, obwohl der Standard einer weltmeisterlichen Rallye in aller Ehrlichkeit noch nicht erreicht worden war.

Und es sollte ja auch noch zwanzig Jahre dauern, bis es tatsächlich zu einer zur Rallye-Weltmeisterschaft zählenden Rallye Deutschland kam.

Aber das ist eine andere Geschichte und wird an anderer Stelle erzählt...

*Gerd Plietsch*

---

→ hier könnte Ihre (durchaus auch mehrzeilige) Werbung stehen! ←

---

*Suchaktion:*

### **Rallye-Schild der ADAC-3-Städte-Rallye von 1981**

→ Für einen Kunden, der sich eine Replika des grünen Rheila-Golfes von Alfons Stock und Paul Schmuck aufbaut, suchen wir ein Rallye-Schild der ADAC-3-Städte-Rallye von 1981 – oder zumindest ein gutes Foto davon.

Wer kann evtl. weiterhelfen???

*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](http://www.ernst-auto.de)  
[www.koenig-porzellan.com](http://www.koenig-porzellan.com) – [www.toyota-strobel.de](http://www.toyota-strobel.de)  
[www.vw-ziegler.de](http://www.vw-ziegler.de) – [www.car-stock.de](http://www.car-stock.de)  
[www.schmack.de](http://www.schmack.de) – [www.vw-ziegler.de](http://www.vw-ziegler.de)  
[www.guenter-lehmann.de](http://www.guenter-lehmann.de)

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

[www.motorsport-guide.com](http://www.motorsport-guide.com)

#### **PRESSEKUNDEN von *gerdplietschpresse*:**

[www.ac-hof.de](http://www.ac-hof.de)

#### **SONSTIGE:**

[www.tuningcars.de](http://www.tuningcars.de) – [Kurierdienst-Blumreich@gmx.de](mailto:Kurierdienst-Blumreich@gmx.de)  
[edgarblumreich@online.de](mailto:edgarblumreich@online.de)

[www.gerdplietschpresse.de](http://www.gerdplietschpresse.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
- **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: z. B. unsere NEUAUFLAGE über die Olympia-Rallye 1972 (96 Seiten, zum Preis von 19,99 €), 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 Ebenfalls neu sind unsere weiteren Publikationen über die SECHSÄMTERLAND Classic (88 Seiten zum Preis von 17,49 €, die Bayer. ADAC-Winterrallye Marktredwitz (124 Seiten zum Preis von 24,95 €, 50 Jahre Nord-Ost-Oberfranken-Pokal (NOO) (174 Seiten zum Preis von 29,95 € oder die jüngste Broschüre „Erinnern Sie sich?“ (160 Seiten zum Preis von 29,99 €).**

**Weitere Einzelheiten finden Sie auch unter: [www.gerdplietschpresse.de/gpp-classic-center](http://www.gerdplietschpresse.de/gpp-classic-center)**

---

---

### **Angemerkt...**

Liebe Leser,  
Liebe Motorsportfreunde,  
Liebe Kunden,

das Jahr neigt sich dem Ende zu, und es dürfte für die meisten unter uns besser gelaufen sein, als anfangs und ursprünglich befürchtet. Seien wir froh und dankbar darüber, denn die Aussichten sind eigentlich nicht wirklich besser geworden.

Niemand weiß, wie sich die Kostenspirale weiter nach oben dreht, und ob wir unseren geliebten Motorsport in der Form weiterführen können werden, bis bislang.

Doch wir wollen uns nicht die Freude am Rückblick auf diese Saison vermiesen lassen!

Genießen Sie die Jahresabschluss- und Advents-, Nikolaus- bzw. Weihnachtsfeiern und das natürlich nicht nur mit ihren Freunden und Sportkameraden, sondern bitte auch mit Ihrer Familie!

Und sollten Sie für den Einen oder Anderen ein kleines Dankeschön benötigen – wir haben in unserem Internet-Auftritt: [www.gerdplietschpresse.de](http://www.gerdplietschpresse.de) unter den Rubriken: „classic-center“, „devotionalien“ und „publikationen“ noch immer so Einiges, was jemanden evtl. noch fehlen könnte – oder woran sich mancher gerne erinnert bzw. erfreut.

Kontaktieren Sie uns bitte zeitnah, damit der Versand und vor allem die Zustellung der gewünschte Artikel auch noch rechtzeitig erfolgen kann!

Mit aller Freude am Motorsport!

Euer

**gerd plietsch**

---

Weitergehende Info's, sowie Ergebnisse und Fotos sind auch unter [www.gerdplietschpresse.de](http://www.gerdplietschpresse.de) einzusehen.

**Bitte scrollen Sie ganz nach unten durch, es gibt etwas Neues – das 14-Tage-Bild!**

(Aus verschiedenen Gründen zwar noch nicht ganz aktuell, aber wir arbeiten daran, den 'Rückstand' aufzuholen!)

---

**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!!**

---

# **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 marktleuthen – fon: 09285/913191 – fax: 09285/913192 – mob: 0172/86

08 310

---



Erinnerung an einen lieben Freund.....