

gpp – motorsport-info – Ausgabe 25+26/2022, 6. Dezember 2022, 21. Jahrgang

Hochrangiger und hochwertiger Rallyesport im Osten:

Das FSO-Polski-Fiat Werksteam

(gpp) – Im Zuge der Erinnerungen an die legendäre Olympia-Rallye, die in diesem Jahr bereits 50 Jahre zurück liegt, kamen neben den üblichen Protagonisten auch solche ins Visier, deren Haltbarkeitsdatum aus den unterschiedlichsten Gründen schon sehr lange überschritten ist – die aber keineswegs in Vergessenheit geraten sind. Die Rede ist vom FSO-Polski Fiat-Werksteam, welches mit vier Fahrzeugen an der damaligen Original-Olympia-Rallye teilgenommen hat, und im Gegensatz zu vielen anderen Teams, auch alle vier Fahrzeuge in Wertung ins Ziel nach München gebracht hat!

Chapeau!!

Lange vor den (von uns gerne als golden bezeichneten) sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, nämlich schon ab 1932, gab es ein erstes Lizenzabkommen des polnischen Herstellers FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) in Warschau mit der italienischen Firma Fiat über mehrere Modell-Varianten. Nach dem Krieg kam es ab 1960 wieder zur Kooperation und im Dezember 1965 wurde ein neuer Lizenzvertrag für das Modell 125p mit Fiat unterzeichnet.

Der Polski Fiat 125p war ein Mittelklassewagen, konstruiert aus der Karosserie vom Typ 125 und dem Antrieb und den Fahrwerken von den Fiat-Modellen 1300 und 1500. 1967 gab es einen 1,3 l Motor und ein Jahr später den 1,5 l Motor. Es folgten eine Kombi- und eine Pick-up-Variante, und nachdem in den ersten Jahren außer dem Motor alle Teile noch aus Italien bezogen wurden, erfolgte später die Produktion vollständig in Polen.

1973 erfuhr der 125p eine leichte Überarbeitung mit geschwärtzter statt bisher verchromter Frontpartie, 1975 folgte dann eine erneute Modellpflege, bei der die Form der Heckleuchten und der Stoßstangen geändert und die Scheinwerfer etwas nach innen versetzt wurden. Ab 1978 wurde parallel zum 125p der FSO Polonez gefertigt. Und wie es halt so ist, wenn irgendwo auf der Welt Fahrzeuge produziert werden, kommt irgendwann irgendwer auf die fatale Idee damit Sport zu betreiben – Motorsport.

Und das hatte schon 1970 begonnen, und zwar war zeitgleich mit dem Export in die DDR in Warschau die FSO-Rallye Werksmannschaft unter dem Namen „FSO Polski Fiat Rally Team“ gegründet worden, die sich auf den Rallyesport konzentrierte. Wohl wissend, dass man weder finanziell noch technisch in der weltweiten Oberliga dieser Sportart mitspielen würde können. Die Polski Fiat 125p wurden sowohl bei den Serientourenwagen (Gruppe 1) als auch bei den Spezialtourenwagen (Gruppe 2) homologiert. In der Gruppe 1, wo sich Veränderungen in der Hauptsache nur auf Sicherheitsausrüstungen beschränkten, sollten die mit 1,5 l-Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge vor allem mit ihrer Zuverlässigkeit glänzen. Die Verbesserungen in der Gruppe 2 kamen hauptsächlich mit original-italienischen Fiat- bzw. Ferrari-Teilen zustande, die zum Teil ihrer Zeit weit voraus waren. Alle Werkswagen waren bis 1974 in orange-gelb-mattschwarz mit blauen Seitenstreifen lackiert. Erst ab 1975 kam mit den polnischen Nationalfarben Rot und Weiß ein neues Design, mit dem man sich gegen die anderen Rennställe aus Ost und West zu behaupten gedachte.

Den ersten Nagel schlug das „FSO Polski Fiat Rally Team“ bei der international besetzten, legendären Olympia-Rallye 1972 ein, als man nach fünf Tagen höchster Anstrengung, sowohl technisch als auch menschlich, fast 3.500 km kreuz und quer durch Deutschland von Kiel nach München bewältigt hatte und dabei über 60 (!) verschiedenste Sonderprüfungen absolvierte – und unter den 307 (!) Teilnehmern mit seinen lediglich vier Fahrzeugen die Mannschaftswertung gewann! Beste Teilnehmer waren zudem Robert Mucha und Beifahrer Ryszard Zyszkowski, die sich unter den 44 in Wertung im Ziel angekommenen Teilnehmern in ihrer Klasse bis auf Rang sechs nach vorne fahren konnten.

Aber auch in der damals noch nicht so bezeichneten Rallye-(Welt)-Meisterschaft waren die polnischen Fiat-Teams vertreten und machten mit herausragenden Einzelerfolgen nachhaltig auf sich und ihre Werks-125p aufmerksam: So bei zahllosen Rallye Monte Carlo's, bei den griechischen Akropolis-Rallyes, beim

heimischen Rajd Polski und sogar bei der amerikanischen Press on Regardless war das Polnische Werks-Team am Start und belegte vorderste Plätze.

Eine besondere Stellung nahm der 1946 geborene Andrzej Jaroszewicz ein, der als Sohn des damaligen Ministerpräsidenten Pjotr Jaroszewicz einen ganz besonderen Draht „nach oben“ hatte, was vor allem in materieller Hinsicht nicht zu verachten war. Ohnehin waren auch die Motorsportler – wie alle Sportler des damaligen Ostblocks – als ‚Diplomaten im Trainings- bzw. Sportanzug‘ unterwegs und berufen, ihren Ehrgeiz und ihr Können positiv in die vor allem westliche Welt erfolgreich hinaus zu tragen.

Doch wie im normalen Leben auch, hat alles seine Zeit und vor allem dort, wo Wirtschaftlichkeit eine große Rolle spielt, ist die Veränderung eine der festeren Gesetze. 1982 endeten die Lizenzverträge mit Fiat und man firmierte nur noch unter „FSO Rally Team“, dies allerdings auch nur noch bis zur großen Gezeitenwende in den Jahren 1989 / 1990, denn obwohl in den achtziger Jahren mit dem Polonez noch etliche internationale Achtungserfolge eingefahren werden konnten, kam in dieser Zeit das endgültige Ende des polnischen Rallye-Werks-Teams.

Allerdings bemühen sich einige Privatfahrer, unter ihnen vor allem der Jenaer Thomas Amlacher, mit originalgetreuen Nachbauten einstiger 125p-Rallye-Autos an diese Zeiten nachhaltig zu erinnern und auch in der legendären „Slowly-Sideways“-Truppe um den renommierten Fotografen Reinhard Klein einen festen Platz für diese inzwischen mehr als seltenen Fahrzeuge zu behaupten.

Dass dies inzwischen nachhaltig gelungen ist, zeigen die Einsätze und Erfolge bei Veranstaltungen wie der AvD-Histo-Monte, der Legends of Speed oder den Austrian Rallye Legends und im Historic-Rallye Cup.

Letztes Highlight (und damit ist der Kreis geschlossen) war die Teilnahme Amlachers beim Revival der 1972´er Olympia-Rallye, wo der Jenaer mit seinem Bad Lobensteiner Beifahrer Frank Heiroth in der Klasse 2 unter den 56 Teilnehmern den achtbaren 39. Platz belegte und damit das einstige „FSO Polski Fiat Rally Team“ noch einmal kräftig in Erinnerung brachte und bei Fans und Freunden vor allem nachhaltig platzierte.

Gerd Plietsch (Sebastian Mai – Tom Amlacher)



 **Ernst-Auto**
Gute Arbeit.
www.ernst-auto.de
Kundenzufriedenheit ist unser Ansporn!

„Eine sehr durchwachsene Saison, aber...“:

„Mit den Einzelergebnissen durchaus zufrieden!“

(gpp) – Es war für den Lengenfelder Bergrennfahrer eine sehr durchwachsene Saison, in der er mehr mit den technischen Malaisen an und mit seinem VW Scirocco 1600 zu kämpfen hatte, als mit den verschiedenen Bergrennstrecken in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Immer wieder machte dem Servicetechniker der schwarz-rote Blitz einen Strich durch die vorab getätigten Rechnungen und verhinderte hin und wieder weitere vorzeigbare Ergebnisse.

Doch wenn der historische Renner durchhielt, durcheilte Hering die Ziellichtschranken nicht selten als Erster in seiner Klasse und mußte sich nur hier und da ´mal einem Mitbewerber beugen. „Aber dann auch nur äußerst knapp!“

Schon während des obligatorischen Saison-Auftaktes beim IFA-Festival in Rebesgrün kamen Hering und Sohn Nick verdächtigen Flüssigkeiten im Motorraum auf die Spur und mußten technische Nacharbeiten verrichten. Und auch der Saisonauftakt auf der Börderrennstrecke in Oschersleben fiel wegen einer defekten Kopfdichtung mehr oder weniger ins Wasser, genauso wie das erste Rennen am „Glasbach“ bei Bad Liebenstein, wo Hering den Wettbewerb vorzeitig beenden mußte, um größere Schäden zu verhindern. Erst gute sechs Wochen später konnte sich der Lengenfelder mit seinem RIEDEL-Scirocco das erste Erfolgserlebnis gönnen, als er beim FIA-Cup-Lauf um die Berg-Europameisterschaft am Osnabrücker Berg einen souveränen Klassensieg holte. „Das war wirklich Balsam auf die Seele!“

Dann folge der weite Ausflug in die Schweiz zum Oberhallauer Bergrennen (bei Schaffhausen), wo sich Hering zwar mit dem zweiten Platz begnügen mußte, aber dennoch „sehr zufrieden“ war. Doch der nächste Niederschlag folgte im unterfränkischen Eichenbühl, wo der Wettbewerb erneut vorzeitig abgebrochen werden mußte, da die Zylinderkopfdichtung wieder undicht war.

Erst im österreichischen St. Agatha (Nähe Passau) konnte der schwarz-rote Blitz wieder ohne technische Probleme den Berg hinauf gejagt werden – und wieder schlug ein Zweiter Platz zu Buche.

Den krönenden Abschluß feierte der Lengenfelder Bergrennfahrer dann beim Saisonfinale im schwäbischen Mickhausen, wo er sich trotz witterungsbedingter (Regen und Nässe machten die Reifenwahl zum Problem) noch einmal mit einem Klassensieg glänzen konnte.

„Und nach all´ dem Streß in dieser Saison freue ich mich auf einen geruhsamen Winter, in dem ich mich nicht groß um Technik am Auto kümmern muß!“ Und Ronny Hering freut sich schon auf die kommende Saison 2023, wenn es von der FIA, dem Welt-Motorsport-Verband, eine neue Klasseneinteilung (den so genannten Performance-Faktor; Anm. d. Verf.) geben wird, „die mir sicherlich zugute kommen wird!“

Interessierte Motorsport-Fans können sich – wie immer – bei Facebook/`Ronny Hering` über weitere Details informieren, oder aber mit dem Piloten auch in direkten Kontakt treten.

Gerd Plietsch



www.koenig-porzellan.de

Termin-Vorschau:

Sind aller guten Dinge vielleicht doch endlich noch drei?:

Winter-Nacht-Orientierungsfahrt „Sewastopol“ des MSC Helmbrechts

(gpp) – Recht abergläubisch sind sie ja wohl eigentlich nicht, die Macher der Winter-Nacht-Orientierungsfahrt „Sewastopol“ des Motorsportclubs (MSC) Helmbrechts, aber nach zwei Jahren C-bedingter Pause sollten und vor allem wollten sie doch nun endlich doch einmal zu Potte kommen, die Männer um Georg Riedel, Hans Sell und das gesamte Team vom MSC Helmbrechts.

Zu Potte mit ihrer Jubiläums-„Sewastopol“, der 50.ten Ausgabe, schon seit 2021 im Terminkalender des ersten Samstag eines jeden neuen Jahres steht, und in den letzten beiden Jahren immer wieder diesem Virus zum Opfer fiel, der die gesamte Menschheit in seinen Bann, und damit auch nachhaltig herunter zieht.

Die äußeren Bedingungen sind seit, man möchte fast sagen, Jahrzehnten bekannt und klar: Erster Samstag des neuen Jahres, 2023 ist das der **7. Januar**, ab Mittag Eintreffen der ersten Teilnehmer am Startort „Schützenhaus“ in Wüstenselbitz, Beginn der Papierabnahme, Einnahme eines stärkenden Mittagessens (vor allem für diejenigen, welche am Vortag noch eifrig oder gar heftig der Tradition des „Stärketrinkens“ gefrönt haben), Austausch untereinander über alles Unwichtige und Nebensächliche und gegen 15 Uhr Fahrerbesprechung (was auch in Form eines Fahrerbriefes erfolgen könnte, so irgendwelche Maßnahmen mit gesundheitlicher Relevanz erforderlich sein sollten). Im Übrigen ist der gesamte Zeitplan momentan noch als vorläufig anzusehen, auch wenn die Veranstaltung vom ADAC Nordbayern bereits registriert ist. Die Ausgabe der Fahrtunterlagen ist für 15:30 Uhr vorgesehen und der Start ab 16:01 Uhr.

Wie in Helmbrechts seit Jahren üblich gibt es die fünf verschiedenen Klassen: A = heckgetriebene Fahrzeuge, B1 = frontgetriebene Fahrzeuge bis 1.400 ccm, B2 = frontgetriebene Fahrzeuge über 1.400 ccm, C =

allradgetriebene Pkw, G = allradgetriebene Offroader bzw. SUV und die Klasse L = Sonderklasse mit reduzierter Aufgabenstellung (für Anfänger). Sollten Fahrzeuge mit Elektro- bzw. Hybridantrieb starten, so erfolgt die Einteilung je nach Fahrzeugachsantrieb, bei Fronttrieblern generell in Klasse B2 (über 1400 ccm.). Das Startgeld beträgt 40 €, für 50 % der Gestarteten werden Pokale und Ehrenpreise vergeben, die Pokalwertung erfolgt getrennt nach Klassen. Für das Gesamtklassement stehen Gesamtsiegerpokale zur Verfügung. Zudem erhalten die Fahrzeugführer der 3 ältesten Oldtimer-Fahrzeuge (Bj. vor 1993) in Wertung klassenübergreifend einen Pokal. Außerdem gibt es Pokale für die beste(n) Dame(n), es werden Verlosungen durchgeführt und zur Jubiläumsfahrt Sonderpreise vergeben. Pokale werden allerdings nicht nachgesandt! Die Öffnung der Nennliste erfolgte am Sonntag, 27. Nov. 2022 um 10:00 Uhr, alle weiteren Informationen werden aktuell im „Tagebuch“ der Internet-Seite www.sewastopol.de veröffentlicht.

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)

→ **Keine Veranstaltungen im Angebot (leider – oder GOTTSEIDANK?!?)**

Gerd Plietsch



SCHMACK
HONDA + HYUNDAI

www.schmack.de

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

09281/860060 – 03741/4844-0

100 Jahre Automobilsport in der Saalestadt:

Großer Bahnhof für ein junggebliebenes Geburtstagskind

(gpp) – Es ist ein wohl noch immer nicht gerade übliches Vereins-Jubiläum, nachgerade nicht für einen Motorsportclub. Denn in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hatten die meisten Menschen in Deutschland andere Probleme und Prioritäten als den Sport mit Automobilen. So gesehen war das 100-jährige Vereinsjubiläum des Automobilclubs (AC) Hof durchaus Chance und Gelegenheit, für einen Abend inne zu

halten und sich an die mit Sicherheit nicht einfachen Anfänge und deren Fortführung, vor allem in den Zeiten bis nach 1945, zu erinnern. Die heute Aktiven des AC Hof hatten zu diesem Behuf am vergangenen Samstag in die Ausstellungshalle des Hofer Autohauses Schmack eingeladen, und neben zahlreichen Vertretern befreundeter und benachbarter Vereine hatten natürlich auch die Vertreter der Dachverbände wie des ADAC und des Bayerischen Landessport-Verbandes (BLSV) ihre Vertreter nach in Bayern ganz oben (der bis heute erfolgreiche Slogan um die ehemaligen Grenzstadt Hof – nicht nur geografisch – richtig einzuordnen) geschickt. Aber auch die Vertreter von Stadt und Landkreis waren gekommen um dem Jubilar und seinen Mitgliedern ihre Referenz zu erweisen.

Der einstige Vorsitzende (von 1972 bis 1977) Günter Eckart führte launig durch den Abend, ließ die vergangenen 100 Jahre mit kurzen Anekdoten ansatzweise wieder aufleben, immer wieder kurz unterbrochen von den Grußworten der Ehrengäste. Hof's Oberbürgermeisterin Eva Döhla führte die Historie des Motorsports von der Vereinsgründung bis zur Gegenwart aus, lobte, dass die Mitgliederzahl trotz der Pandemie vergrößert werden konnte und wünschte für die Zukunft „Allzeit Gute Fahrt!“

Die Stellvertreterin des Landrats Bär, die Bürgermeisterin der Gemeinde Leupoldsgrün, Annika Popp, erinnerte an Höhen und Tiefen in der Vereinsgeschichte, begrüßte die nachhaltige Begeisterung für den Motorsport und vor allem das Engagement für die Jugend, und deren Lenkung und Führung. Und damit die Weitergabe des Staffelstabes an die nächste Generation.

Das Vorstandsmitglied (Verkehr, Technik und Umwelt) des ADAC Nordbayern, Thomas Dill, fand es begeisternd, kurz nach dem ersten Weltkrieg einen Motorsportclub zu gründen und dessen Ansatz und Grundgedanken bis in die heutige Zeit fortzuführen und auch durchzuhalten: „Chapeau!“ Aus seinen Händen erhielt Vorsitzender Karl-Heinz Bauer die ADAC-Regionalclub-Ehrennadel in Silber. Und auch der Vertreter des Bayerischen Landessport-Verbandes, Werner Neumann (Lichtenberg) überreichte neben den guten Wünschen des gesamten Landessport-Verbandes auch eine imposante Ehren-Urkunde.

Alle Gastredner wünschen dem AC Hof zudem für die weiteren Jahrzehnte eine gute Zeit und den Verantwortlichen ein glückliches Händchen bei ihren engagierten und unterschiedlichen Aktivitäten.

Hofs derzeitiger Vereinsvorsitzender Karl-Heinz Bauer und seine zahlreichen Helfer hatten ein ansprechendes Ambiente aufgebaut, in dem sich die Gäste wohlfühlten, und an etlichen Stellwänden und Auslagen mit Devotionalien interessante und aufschlussreiche Blicke in die Historie des Vereins machen konnten. Eine kleine Aufmerksamkeit in Form eines Blumenstraußes und eines kleinen Geschenke erhielt die Schriftführerin des Automobilclubs, Sabine Heinzel, für ihre unermüdliche Arbeit rund um die Organisation und Ausgestaltung dieser Jubiläums-Veranstaltung.

Nach den Ehrungen der verdienten Mitglieder, begann die ´Schlacht` am kalt-warmen Buffet von Gattendorfs Metzger Müller, dessen kulinarische Aufbauten nicht nur reißenden Absatz fanden sondern auch insgesamt sehr gelobt wurden.

Zahllose bilaterale Gespräche am Rande vertieften die Beziehungen, nicht nur unter den Aktiven, sondern auch unter den ´Mandats`-Trägern der einzelnen Vereine, man ließ nicht nur die vergangene Saison, sondern ganze Zeitläufte Revue passieren und erörterte untereinander auch die kommenden Jahre und die Zukunft des Motorsports ganz allgemein....

Geehrt wurden aber auch zahlreiche, langjährige und verdiente Mitglieder:

Die Club-Ehrennadel erhielten (in Silber): Tobias Altmann, Robert Plietsch, Wolfgang Schmidt, und Thomas Oppermann sowie Helmut Hodel, allerdings in Gold.

Für 25 Jahre Mitgliedschaft im ADAC wurden geehrt: Stefan Vogtmann, Stefan Lindemann, Uwe Schindler, Dirk Henze, Ronny Hering, Gregory Hejbowicz und Ernst Schneider.

Für 40 Jahre Mitgliedschaft im ADAC erhielten Heinz Struntz, Klaus Fuhrmann, Wolfgang Schmidt, Stephen Bailey, Gerhard Petzold, Günter Eckart, Gerhard Wolfrum, Werner Fröhlich, Michael Grünert, Wolfgang Plank und Helmut Hodel eine Auszeichnung, und...

Für 50 Jahre Mitgliedschaft im ADAC wurden ausgezeichnet: Klaus Schmitt, Werner Popp, Siegfried Wagner und Karl-Heinz Bauer.

Vom AC Hof wurden noch langjährige Vereinsmitglieder geehrt: Werner Fröhlich für 55 Jahre, Klaus Schmitt für 56 Jahre, Siegfried Wagner für 56 Jahre und last but not at least Günter Eckart für 59 Jahre Mitgliedschaft im Automobilclub.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.ac-hof.de.

Gerd Plietsch



Rallyesport in der ehemaligen DDR:

Mit Robotron ES 1040 zum Rallyesieg

(gpp) – Wir schreiben den Beginn des Jahres 1982 und die sich um „Frieden und Freundschaft“ wettbewerbenen Rallyefahrer der Deutschen Demokratischen Republik schicken sich an, die neue Saison unter die meist „pneumantischen“ Räder zu nehmen.

Der Saisonstart findet vom 6. bis 7. März 1982 rund um Berlin im Rahmen der 22. Pneumant-Rallye statt, und 103 Starter, von denen 75 das Ziel in Wertung erreichen, nehmen die asphaltierten und geschotterten Wertungsprüfungen unter die Räder. Am Ende siegen Klaus-Dieter Schulze und Bernd von Nessen (Lada VAZ 21011) vom MC Pneumant Riesa vor Hans-Ullrich Sonntag und Werner Schneider (Wartburg 353 WR) vom MC Wismut Karl-Marx-Stadt und Rolf Krüger und Hans-Jürgen Julius (ebenfalls Lada VAZ 21011) vom MC Leipzig.

Vier Wochen später (3. und 4. April) steht die 26. Rallye Sachsenring rund um Zwickau auf dem Programm der ostdeutschen Rallyefahrer und von den 123 gestarteten Teams erreichen 111 nach erneut gemischten Asphalt- und Schotterprüfungen das Ziel in Wertung. Den Sieg erringen Hans-Ullrich Sonntag und Werner Schneider auf dem Wartburg 353 WR vom MC Wismut Karl-Marx-Stadt vor den beiden tschechoslowakischen Teams Milan und Lubos Dolak (Lada VZ 21011 MTX) und Jiri Bocek/Vaclav Hadravek (Skoda 130 RS).

Ende April (24. und 25. April) folgt die 20. Rallye Lutherstadt Wittenberg, bei der 109 Teilnehmer an den Start gingen und von denen nur ganze 50 (!) das Ziel in Wertung erreichten. Die Sand- und Schotterpfade rund um die Lutherstadt sind wohl schon vor 40 Jahren sehr materialmordend (gewesen?!).

Nach einer Pause von gut fünf Wochen, am 5. und 6. Juni, versammelt man sich in Leipzig zur 21. Messe Rallye, bei der auf den erneut mit Asphalt und Schotter gemischten Wertungsprüfungen 101 Teams an den Start gehen, von denen immerhin 84 am Ende gewertet werden können.

Danach folgte eine erneut mehrwöchige (Sommer-?)-Pause und Mitte September (18. und 19. September) eröffnet die erst 6. Schweriner Seen-Rallye die restliche Saison 1982. Wieder werden gemischte Wertungsprüfungen angeboten und von den 93 gestarteten Teams erreichen 68 das Ziel in Wertung.

Den Abschluß der Rallye-Saison 1982 bildet am vorletzten Oktober-Wochenende (22. und 23. Oktober) die 25. Ausgabe der Rallye Wartburg und von den 91 in Eisenach gestarteten Teilnehmern erreichen nur etwas mehr als die Hälfte – 50 – das Ziel in Wertung. Und diesmal haben die Einheimischen keine Chance gegen die Ausländer. Den Sieg holt sich das tschechoslowakische Team Leo Pavlik/Franzisek Simek auf Renault 5 Alpine vor den Polen Tomasz Ciecierzynski und Ryszard Zyszkowski auf FSO Polonez 2000 und dem ungarischen Team Georgi Petrov und Ivan Toney, ebenfalls Renault 5 Alpine.

Die DDR-Meisterschaften wurden vor 40 Jahren in den Gruppen Serientourenwagen und Tourenwagen ausgeschrieben, unterteilt in die Klassen bis 600 ccm Hubraum, bis 1000 ccm Hubraum und über 1000 ccm Hubraum. Die Titelträger in den einzelnen Klassen waren: Eberhard und Wolfgang Troitzsch (MC Robotron Berlin) STW bis 600; Harald Jeremias/Johannes Liebert (MC Smalcalda Schmalkalden) STW bis 1000 und Wolfgang Drexel/Rainer Schmidt (MC Pneumant Riesa) STW über 1000. Bei den Tourenwagen gewannen Eberhard Uth/Hans-Holger Grimm (MC Eisenach) bis 600, Ingolf Thomas/Roland Schmidtchen (MC Leipzig)

bis 1000 und Hans-Ullrich Sonntag/Werner Schneider (MC Wismut Karl-Marx-Stadt) über 1000 (Quelle: Volker Hofsommer).

Die schon damals sehr ausführliche, fach- und sachkundige sowie renommierte DDR-Zeitschrift Illustrierter Motor-Sport (IMS) hat zum Saisonauftakt die 22. Pneumant-Rallye genauer unter die Lupe genommen und Kollege Günter Grassmann einen mehrseitigen Aufsatz über „Rallye allgemein“ verfaßt – aus dem wir einen kleinen Auszug veröffentlichen wollen um vor allem dem westdeutschen Rallye-Enthusiasten die damals im anderen Teil Deutschlands vorherrschenden An- und / oder Herausforderungen näher zu bringen:

Der Bericht stand auch für zahlreiche andere Motorsport-Veranstaltungen und sollte dem „Sportnormalverbraucher“ einen Blick hinter die Kulissen ermöglichen. Erläutert wurden die monatelangen Vorbereitungen für die 18 Sprintprüfungen im Parsteiner Wald nordöstlich Berlin, die Erstellung des „Bordbuches“, vor allem aber die mit Unterstützung des Ministeriums für Post- und Fernmeldewesens sowie des VEB Robotron-Vertrieb Berlin möglich gemachte Übermittlung aller einzelnen Fahrzeiten und die Auswertung und Erarbeitung der Ergebnisse bis zur Schlußauswertung. Hochgelobt wurde in diesem Zusammenhang der installierte Rechner ES 1040, mit dessen Hilfe ein so genanntes „Dialogverfahren“ angewendet werden konnte.

Der Motorsport in der damaligen DDR war also offensichtlich auf einem gleichen Stand wie hierzulande, nur die verwendeten Fahrzeuge waren – leider – alles andere als mit den in der Bundesrepublik verwendeten Boliden vergleichbar. Schließlich hielt Anfang der achtziger Jahre hier schon der Audi quattro Einzug in den Rallyesport – auch wenn es nur sehr, sehr wenige Fahrer gab, die dieses Auto auch im Grenzbereich bewegen – und vor allem beherrschen konnten.

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

Gerd Plietsch

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

Eine Erfolgsgeschichte seit 50 Jahren:

ADAC –Städte-Pokal feiert Geburtstag

(gpp) – Vor fünfzig Jahren, als der Umweltgedanke noch keine große Rolle in Köpfen der Menschen spielte, dominierte stattdessen der Fortschrittsglaube und Begeisterung für Technik. Und damit boomte auch und vor allem der Motorsport, der ja damals noch ein nicht zu unterschätzender ‚Antreiber‘ und Vorreiter für die Automobil-Industrie war.

Um den immer weiter um sich greifenden Sport mit des Deutschen liebsten Kind in geordnete Bahnen zu lenken, schlossen sich örtliche Motorsport-Vereine zu Meisterschafts- und Pokalrunden zusammen. Eine dieser Runden entstand im Bereich des ADAC Nordbayern – aus durchaus bescheidenen Anfängen. Fünf Vereine, der AMC Cham, der MSC Neunburg vorm Wald, der MSC Rötzt, der MSC Roding und der AC Schwandorf, ‚schmissen‘ zusammen und gründeten für die Automobil-Slalom-Fahrer den 5-Städte-Pokal.

Die Teilnehmer strömten, die Starterzahlen stiegen und im gleichen Maß wuchs auch die Serie und dehnte sich unter anderem nach Süden bis Passau und damit bis in den Bereich des ADAC Südbayern aus.

Besonders Namen wie Heinz Schmidhuber vom AC Nittenau prägten die Szene, und schufen für alle Beteiligten ein ansehnliches Renommee. Schmidhuber holte sich in den vergangenen 50 Jahren ganze neun (!) Titel, und zwar den ersten bereits 1983 und den letzten 1999. Mit drei Titeln folgten ihm Wolfgang Orth (AMC Regen bzw. MSC Plattling), Gewinner in den Jahren 2008, 2009 und 2012 sowie Christian Brandlmeier (MSC Velden), Titelträger in den Jahren 2011, 2013 und 2014, Simon Glasschröder vom MC Metten/Außernzell, der in den Jahren 2015, 2016 und 2019 erfolgreich war und schließlich der aktuellen Meister Matthias Nausch vom AMC Regen, der sich mit seinen Siegen in den Jahren 2020, 2021 und 2022 sogar einen lupenreinen Hattrick sichern konnte.

Heute drängeln sich bei den 13 Prädikatsläufen im Durchschnitt bis zu 100 Fahrerinnen und Fahrer an die Lichtschranke, um die begehrten Punkte für die alljährlichen Pokal-Ehrungen zu erfahren.

Im Jubiläumsjahr sind 13 Vereine im ADAC-Städte-Pokal organisiert: der AMC Regen, der AMC Deuerling, der MC Labertal, der MSC Tirschenreuth, der MSC Wiesau, der AC Nittenau, der AC Bad Kötzing, der MC

Metten/Außernzell, der MSC Straubing, der ATC Weiden, der MSC Röhrnbach, der MSC Emmersdorf und der AC Deggendorf.

Da wegen der Corona-Pandemie etliche Einschränkungen zu verkraften waren, und auch keine Siegerehrung für 2021 durchgeführt werden konnte, fiel die Jubiläums-Feier am vergangenen Samstag in Bodenmais weitaus größer als sonst aus. Denn neben den Jubilaren und den Gewinnern 2022 werden – natürlich – auch die Gewinner der Saison 2021 noch ausgezeichnet.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.slalom-pokal.de.

Gerd Plietsch (Hansi Walter)

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

Titel-Flut für Reckendorfer Rallyefahrer Hans und Max Limpert:

Gewinner des HJS-AvD-DMSB Rallyecup, Sieger in der Fränk. Rallyemeisterschaft sowie in der BMV-Bezirksmeisterschaft Unterfranken und Vizemeister im Regionalpokal Oberfranken sowie in der Clubmeisterschaft des AC Ebern

(gpp) – Der HJS-Rally-Cup des Deutschen Motorsport-Bundes ist nach dessen eigener Aussage vergleichbar mit der zweiten Bundesliga, also die nächstniedrigere Serie, direkt unter der Deutschen Rallyemeisterschaft angesiedelt.

In den Regionen Nord und Süd wurde dieser Cup über die gesamte Saison 2022 seit März ausgetragen, in der Region Nord mit sechs Veranstaltungen und in der Region, in der sich auch die beiden für den AC Ebern startenden Hans und Max Limpert (beide Reckendorf) eingeschrieben hatten, deren sogar sieben. Das an der Grenze zu Unterfranken beheimatete BMW-Team startete recht erfolgreich in die Saison und holte bei den ersten drei Rallyes gleich einmal drei Klassensiege in Folge. Bei der Rallye Oberehe reichte es dann ausnahmsweise nur zu Platz vier und bei der nächsten Rallye Kohle & Stahl schlug sogar ein Ausfall wegen einer defekten Benzinpumpe zu Buche. Erst bei der heimischen Rallye in der Fränk. Schweiz gelang dem Vater- und Sohn-Duo wieder ein Klassensieg, der jedoch durch einen anschließenden Protest etwas geschmälert werden sollte. Jedoch der verdächtige Motor entpuppte sich als regelkonform und so konnten die beiden auch die letzte Rallye im Saarland unter die Räder nehmen. Dort rutschten die beide in einer wegen `Bauerneis` und viel nassem Laub spiegelglatten Linkskurve mit der rechten Seite ihres BMW E 30 320 in an einen Baum und verbogen sich vorne und hinten die Radaufhängungen, so dass ein weiterer Ausfall im Punktekonto auftauchte. Dennoch beendeten Vater und Sohn die Vorrunde mit einem äußerst knappen Vorsprung von vier Zehntel-Punkten als Erste und wollten mit guter Hoffnung zum gemeinsamen Endlauf ins hessische Bergland reisen, wo rund um Melsungen der ultimative Saison-Abschluss und -Höhepunkt anstand und der endgültige Titel vergeben wurde.

Dazu war aber der im Saarland beschädigt BMW nicht verwendbar und so kam der Kfz-Sachverständige Limpert auf die Idee sich einen BMW gleichen Typs auszuleihen. Innerhalb einer Woche wurde das fremde Fahrzeug auf dessen Bedürfnisse mittels eigener Bremsanlage, Räder, Reifen, Lenkrad, Sitz und Lampenbaum angepaßt, allerdings bestand der Fahrzeugeigner darauf, als Beifahrer die Rallye mit zu bestreiten.

Bis zur Halbzeit-Pause hatten Hans Limpert und sein Wendelsteiner `Aushilfsbeifahrer` und Fahrzeug-Verleiher Nico Otterbach zweimal eine Wertungsprüfungsbestzeit und zweimal eine zweitschnellste Zeit gefahren und daher ihre Klasse mit knappen acht Sekunden Vorsprung angeführt und sich im Gesamtklassement auf Rang acht bestens etabliert. Auf den letzten vier, der insgesamt acht Bestzeitprüfungen wiederholte sich das Spiel der ersten Etappe, Hans Limpert und Nico Otterbach konnten zwei weitere Klassenbestzeiten fahren, waren zweimal Zweitschnellste und siegten am Ende in ihrer Klasse mit einem Vorsprung von knappen sieben Sekunden. Zudem eroberten sich die beiden im Gesamtklassement der 46 gestarteten Teilnehmer, von denen 38 das Ziel in Wertung erreichten den ausgezeichneten achten Platz.

Damit holten sich die für den AC Ebern startenden Reckendorfer Hans und Max Limpert („es ist zwar schade, das Max beim Finale nicht im Auto dabei sein konnte, aber wir haben diesen Cup gemeinsam gewonnen!“) die diesjährige zweite Bundesliga des Deutschen Rallyesports, und das mit einem Vorsprung von gut eineinhalb Punkten vor ihren nächsten Verfolgern.

Und dies war und ist nicht der einzige Titel, den Vater und Sohn Limpert am Ende dieser sehr erfolgreichen Saison eingefahren haben: Es kam dazu der Gewinn der PIRELLI-Cups, der Gewinn der Fränk. Rallyemeisterschaft und des BMV (Bayer. Motorsport-Verband) Bezirks Unterfrankens, der Vizemeister-Titel im Regionalpokal Oberfranken (RPO) sowie der Vizemeistertitel in der Vereinsmeisterschaft ihres Clubs, AC Ebern und der dritte Platz in der Nordbayerischen ADAC-Rallye-Meisterschaft. Eine wahre Titel-Flut, fürwahr.

„Damit haben wir unsere gesteckten Ziele mehr als erreicht und sind übergücklich!“, so Vater und Sohn Limpert, „auch wenn die Saison gegen Ende einer emotionalen Berg- und Talfahrt glich!“.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.sv-limpert.de.

Gerd Plietsch

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

NACHRUF:

Gerhard „Wayne“ Schlegel ist tot

(gpp) – Als sein Vater, der umtriebige und unnachgiebige Hofer Sportkommissar Alfred Schlegel, mir vor gefühlten hundert Jahren seinen Sohn Gerhard vorstellte, war dieser noch ein kleiner Junge und schaute selbst zu seinem Vater, den ja Zeitgenossen als `laufenden Meter` bezeichneten, auf. Diese Bezeichnung war jedoch alles andere als abschätzend oder despektierlich gemeint gewesen, denn die nordbayerischen Motorsportler hatten einen gehörigen Respekt vor Alfred Schlegel und zuckten regelmäßig zusammen, wenn er mit seinem roten Ford Capri samt gelbem Rundumlicht an irgendeiner Stelle einer Motorsport-Veranstaltung auftauchte und nach dem `rechten` sah` und für Ordnung sorgte!

So schlimm war es mit seinem Sohn Gerhard nicht, obwohl dieser die Motorsport-Gene seines Vaters durchaus mit in die Wiege gelegt bekommen hatte. Im AMC Naila wurde er gefragter Beifahrer bei Orientierungsfahrten und spannte meist mit der ebenfalls sehr orientierungs-affinen Claudia Saalfrank zusammen, mit der er sogar etliche Siege feiern konnte. Bei Gesprächen mit ihm kam aber auch seine besondere Liebe zur Fotografie zutage und seine Vorliebe für die Produkte des japanischen Herstellers Nikon – über die er gerne fachsimpelte.

Zu seinem Spitznamen „Wayne“ kam er durch die Fernseh-Serie „ALF“, in der ein Wayne Schlegel benannter Nachbar der „ALF“-Familie Tanner eine nicht unwesentliche Rolle spielte und die den damaligen Vorsitzenden des AMC Naila, den unvergessen-launig-lustigen Klaus Albert, dazu verleitete, seinen Vereinskameraden Gerhard Schlegel mit dem zweiten Vornamen „Wayne“ zu belegen.

Nun ist der leider nur 61 Jahre alt gewordene Gerhard völlig überraschend gestorben. Nur einen Tag nach seinem Geburtstag erlag er was aus seinem Umfeld bekannt wurde, womöglich einem Herzinfarkt.

Schade, sehr, sehr schade – denn wir vermisse Dich, Gerhard („Wayne“)!!!

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.toyota-strobel.de
www.vw-ziegler.de – www.car-stock.de
www.schmack.de – 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

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

Angemerkt...

Liebe Leser,
Liebe Motorsportfreunde,
Liebe Kunden,

wir wünschen Ihnen allen eine noch recht besinnliche Vorweihnachtszeit, bei friedvolles Weihnachtsfest und einen geruhsamen Übergang in 2023.

Und dort, in 2023, wünschen wir uns allen ein soweit als möglich CORONA-freies Jahr, eine friedliche Saison mit Respekt unter- und gegeneinander, und allen Aktiven eine unfallfreie Saison.

Dass alle Fahrerinnen und Fahrer nach ihren jeweiligen Veranstaltungen am Ende wieder gesund und munter bei ihren Familien zu Hause ankommen!

Zwar jedem unter Euch auch den entsprechenden Erfolg – aber der `taugt` nur, wenn wir ihn hinterher auch noch genießen können!!

Deshalb: Wohlbehalten zurückkommen!!!

Und mit aller Freude am Motorsport!

Euer

gerd plietsch

Weitergehende Info's, sowie Ergebnisse und Fotos sind auch unter 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 markt-leuthen – fon: 09285/913191 – fax: 09285/913192 – mob: 0172/86 08 310



Olfaktorisch mit Sicherheit die Nummer eins: Motorrad-Start am Würgauer Berg