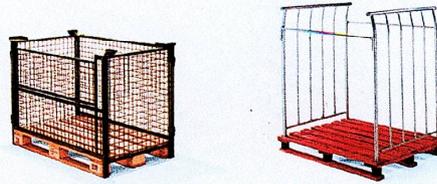


GS-Paletten, Gotthard Schleicher
Eichelberger Dorfstraße 2, 96106 Ebern
09531 – 94 00 44 – GSPaletten@aol.com



präsentiert das:

gpp – motorsport-info – Ausgabe 8/2016, 5. April 2016, 15. Jahrgang

Erinnern Sie sich? An das Jahr 1971??, und die:

XXXIII. AvD-Rallye Wiesbaden

(gpp) – Mit dieser Geschichte eröffnen wir eine lose Reihe, in der an lange oder gar längst vergangene Heroen, an fahrbare Untersätze und vor allem an entsprechende 'Heldentaten' auf dem damals meist geschotterten Geläuf' – wozu natürlich auch die entsprechenden, einschlägigen Veranstaltungen zählen – erinnern wollen.

Zum Auftakt laden wir Sie, geneigter Leser, ein, uns ins Jahr 1971 zu folgen und möchten an die unter der ONS- (was war das nochmal?, Ach ja, die Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland, Vorgänger des heutigen DMSB – aber dessen langen Namen kennen Sie (setzen wir 'mal voraus!)) –Register-Nummer 100 vom 21. bis zum 23. Mai 1971 durchgeführte, überaus renommierte (Kunststück, wie sonst hätte sie es auf XXXIII. Ausgaben bringen können?? – Sie kennen doch noch die römischen Ziffern, oder? Also gut, es handelte sich 1971 um die 33. Ausgabe) Internationale AvD-Rallye Wiesbaden, die zunächst von der hessischen Metropole, später vom fränkischen Nürnberg aus (oft) weit ins hinter dem eisernen Vorhang gelegene, östliche Ausland reichte und dabei wahre und wahrhafte Helden gebar, die einen halben Tag, eine gesamte Nacht und noch einmal einen ganzen Tag ohne größere Pausen zurücklegen mußten!

Und natürlich auch deshalb, weil es heutzutage (aufgrund der immer mehr computerisierenden Fahrzeuge und auch wegen der über einen einheitlichen (FIA-)Kamm geschert gewordenen WM-Rallye-Veranstaltungen leider) keine wirklichen Heroen mehr gibt. Wer könnte zudem heute noch einen waidwunden Healey von 'Liääsch' nach Sofia und zurück chauffieren, dabei fast gar nicht schlafen und am Ende noch gewinnen??? – Aber wir schweiften ab...

Warum die XXXIII. Ausgabe von 1971? Nun, weil man damals 50 Jahre (seit 1921) AvD-Rallye Wiesbaden feierte, es zudem 2016 eine halbrunde Jahreszahl von 45 Jahren ergibt, weil in diesem Jahr 1971 unser 'Langer' Walter Röhl mit seinem Entdecker Herbert Marecek auf einem Kleint-Capri diese Veranstaltung gewann – und weil es die letzte AvD-Rallye Wiesbaden 'alter Art' war!! Eine Neu-Auflage als Oldtimer-Rallye fand erst 2011 statt (aber das ist eine andere Geschichte...).

Zurück also zu Int. AvD-Rallye Wiesbaden, und vorab ein wenig noch zu ihrer Geschichte:

Sie wurde erstmals im Jahr 1921 als Rennen auf einem Opel Oval Testgelände bei Rüsselsheim durchgeführt und entwickelte sich in den folgenden Jahren als Sternfahrt, als Rundstreckenrennen („Rund um den

Neroberg“) und als Bergprüfung („Hohe Wurzel“) bis hin zu einer Fahrt mit Gleichmäßigkeitsprüfung/en im Rahmen einer einwöchigen Veranstaltung rund um Wiesbaden. Und bis zum vorläufigen Ende, die letzte Rallye Wiesbaden vor dem Krieg fand vom 20. bis zum 25. Mai 1933 statt, konnte sie auch sehr elitäre Teilnehmer verzeichnen: Im Jahr 1922 feierten sowohl Rudolf Carraciola (auf Fafnir???) als auch Fritz und Hans von Opel (auf Opel, worauf sonst?) Klassensiege und 1922 holte ein Fräulein Kläre-Nore Stinnes (Tochter von Hugo Stinnes) auf Aga (?) den Damenpreis

Kurz nach dem Krieg, 1951, wurde die AvD-Rallye Wiesbaden als eine der ersten (Langstrecken-)Rallyes Deutschlands wieder durchgeführt (Richard von Frankenberg holte auf Porsche einen Klassensieg), bekam relativ bald auch das Prädikat „Deutschland-Rallye“ und etablierte sich als Internationale Rallye schnell in der europäischen Szene. Und dies spiegelt sich auch erneut in den damaligen Ergebnislisten (soweit diese noch auffindbar waren) wieder, wo 1952 Fürst Metternich auf einem Porsche 1500 S Zweiter in seiner Klasse wurde. Ebenso wie Paul-Ernst Strähle (allerdings auf Porsche 1300 S) ein Jahr später. Der spätere Fahrtleiter Leopold von Zedlitz gewann auf BMW 502 1957 sogar das Gesamtklassement. In den sechziger Jahren waren dann schon Heroen wie Eugen Böhringer (Klassensieger auf Daimler-Benz 300 SEB), Dieter Glemser (Zweiter auf Daimler-Benz 220 SEB) sowie der schwedische Beifahrer Gunnar Häggbom, der mit seinem Landsmann Gunnar Andersson auf VOLVO 122 S Dritter wurde, an den Start gegangen. ADAC-Präsident Joachim Springer gewann auf Ford 15 M 1964 das Gesamtklassement und gegen Ende der sechziger Jahre standen dann die auch noch 1971 in vollem Saft stehenden Helden der damaligen Deutschen Rallyemeisterschaft in den Wiesbadener Ergebnislisten (fast) immer ganz weit vorn.

Aus Genehmigungsgründen (die es wohl offensichtlich damals auch schon gab) wichen die Veranstalter ab 1968 in die Tschechoslowakei aus und fanden im Automobilklub von Klatov (Klattau) einen potenten und engagierten Partner. Allerdings mußte man auch dort innerhalb kürzester Zeit den politischen Gegebenheiten Tribut zollen, und so kam es, dass die 1971`er Ausgabe, die XXXIII., der Int. AvD-Rallye Wiesbaden die (erneut) vorerst letzte ihrer Art war. Für 1972 lag der ONS bereits eine Anmeldung vor – doch sie kam nicht mehr zur Durchführung.

Jetzt also:

1971 fuhr der von seinem Freund und Skifahr-Partner Herbert Marecek als Rallyefahrer entdeckte Walter Röhl (noch) mit einer nationalen Lizenz in der Deutschen Rallyemeisterschaft, konnte sich zu diesem Behuf jedoch schon eines Ford Capri 2.6 RS des Hamburgers Ernie Kleint, dem älteren Bruder des späteren Rallyeprofis Jochi Kleint, bedienen.

Für Ende Mai meldeten die beiden Oberpfälzer also mit ihrem hanseatischen Capri bei der XXXIII. AvD-Rallye Wiesbaden um den TEXACO-Pokal (Lesern jüngeren Altes erläutern wir gerne auch diesen Begriff: das war ´mal eine Benzinmarke, so wie ARAL und SHELL; Anm. d. Verf.) an, aber vor allem ging´s um die Deutsche Rallyemeisterschaft und um die Europa-Rallyemeisterschaft für Fahrer. Ganze 1.566 Kilometer standen an, die in der Hauptsache des Nachts in der Tschechoslowakei abzuarbeiten waren (denn dort wurden zu dieser Zeit von jeweils 22 Uhr bis 5 Uhr nicht nur die – meist gar nicht vorhandenen – Gehsteige hochgeklappt, sondern vor allem die Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Ortschaften aufgehoben! – Kopfschütteln!? Sachen gab´s?!?).

Ab Freitagmittag starteten 246 (!) Teams (darunter auch der damalige hessische Finanzminister Rudi Arndt („Dynamit-Rudi“) mit dem Sport-Journalisten Hans-Joachim Rauschenbach auf dem heißen Sitz eines Opel Commodore GS, der jedoch leider ausfiel; Anm. d. Verf.) aus zehn Nationen vom Nürnberger Valznerweiher aus in Richtung Furth im Wald, wo nach drei Stunden Fahrzeit und einer Radarkontrolle bei Hersbruck die Grenze in die CSSR überquert wurde, nicht ohne die tschechischen Grenzer mit Aufklebern, Ansteckern, etc. ausgiebig zu ´versorgen`. Die Rallyeteilnehmer waren im Übrigen die einzigen Nicht-Tschechen, die in diesen Tagen die Grenze zur Einreise in die CSSR überqueren durften, denn wegen des am gleichen Wochenende tagenden Parteitages der KPC galt ansonsten ein generelles und rigides Einreiseverbot; dies zur Unterstreichung der Bedeutung der AvD-Rallye Wiesbaden auch und gerade in der damaligen Tschechoslowakei (Sogar zu Trainingszwecken erhielten die deutschen Teams entsprechende Visa!).

Röhl/Marecek starteten mit der Nr. 31 auf dem Kleint-Capri und erreichten am frühen Abend das tschechische Klatovy, den Mittelpunkt des kommenden, nächtlichen Rallye-Karussells. Vorher waren zwei Prüfungen zu absolvieren gewesen, von denen eine der als Favorit geltende tschechische Staatsmeister Vladimir Hubacek samt Beifahrer Vojtech Rieger auf einer Gruppe 4 Renault Alpine gewann, und die andere der amtierende Deutsche Rallyemeister Achim Warmbold (München) samt seinem Beifahrer Christoph Mehmel (Frankfurt) auf BMW 2002 ti.

Nach einer kurzen Pause begann die knapp 400 Kilometer lange erste 'Runde' um Klatovy, deren Schnitt dermaßen angehoben worden war, dass alle Gruppe-1-Teilnehmer die Wahl zwischen Not und Elend hatten: Nämlich entweder die knappe Karenzzeit von 30 Minuten zu überschreiten – oder ihren serienmäßigen fahrbaren Untersatz irgendwo und irgendwie zu zerstören, oder wegen 'normaler' technischer Malaisen mitten im irgendwo liegen zu bleiben. Egal für welche der beiden Möglichkeiten man sich entschied: am Ende der ersten Schleife waren nur noch 127 (!) Teams in Wertung. Eine kurze Sortierung in der noch kürzeren Pause, in der die Teams im Hotel „Bela Růzy“ lediglich eine kleine warme Mahlzeit einnehmen konnten, ergab, dass auf den meist als Sollzeitetappen ausgefahrenen Prüfungen nur noch die Teams Hubacek/Rieger, Warmbold/Mehmel und Röhl/Marecek (wer?) strafpunktfrei geblieben waren.

In der nächsten Etappe wurden die Schnitte noch einmal angehoben (hier ein paar Beispiele: „Malechov-Mecia“ 14,9 km in 10 min.; „Prachtice-Bohumilice“ 25,7 km in 17 min. oder „Vacov-Vojnice“ 18,1 km in 12 min.) und nun kamen auch die drei Führenden mit Strafpunkten in die nächste Pause: Vorn lagen nun Hubacek/Rieger und Warmbold/Mehmel mit je einer Minute und Röhl/Marecek mit deren drei. Für Verzögerungen sorgte aber auch der im Bergdorf Hartmanice stehende Tankwagen, an dem die 'Abfertigung' „zwar zügig vor sich ging, aber dennoch Zeit liegen blieb!“

Auf der letzten Etappe, die am frühen Samstagmorgen dann auch wieder zurück nach Deutschland führte, rutschen zunächst Warmbold/Mehmel mit Gürtelreifen auf ihrem 2002 ti im Matsch an ein tschechisches Mäuerchen, montierten die vordere Stoßstange samt aller Zusatzscheinwerfer ab und kassierten fünf Minuten. An Hubacek's Gruppe 4-Alpine muckte der Anlasser, außerdem fiel der Verteilerdeckel ab, so dass beide die französische Flunder umständlich und langwierig anschieben mußten – und 23 (!) Minuten verloren. Übrig blieben somit Röhl/Marecek, die ihren ersten internationalen Gesamtsieg feierten, Röhl damit seine Internationale Fahrerlizenz erhielt und dieser Gesamtsieg für unseren 'Langen' eine der wichtigsten Starthilfen für dessen spätere, gigantische Rallye-Karriere bildete.

Insgesamt erreichten 90 Teams das Ziel in Wiesbaden in Wertung, darunter Teams wie (die weiteren des Top-Ten-Gesamtklassements): 2. Achim Warmbold/Hans-Christoph Mehmel, BMW 2002 ti; 3. Peter und Hagen Brink, Porsche 911 S; 4. Rainer Zweibäumer/Hans-Joachim Dörfler, BMW 1600-2; 5. Horst Rack/Helmut Köhler, Porsche 911 S; 6. Vladimir Hubacek/Vojtech Rieger (CSS), Renault Alpine; 7. Rudolf Müller/Georg Hopf (Österreich), BMW 2002; 8. Gerd Behret/Horst Blesinger, Porsche 911 S; 9. Hans-Peter Kurrle/Dieter Brucklacher, BMW 1600 ti; 10. Bert Grüner/Wolfgang Grözinger, Porsche 911 S.

Die für 1972 angemeldete und geplante XXXIV. Ausgabe der Int. AvD-Rallye Wiesbaden mußte Fahrtleiter Leopold von Zedlitz wegen der plötzlich veränderten, politischen Rahmenbedingungen absagen, und wie bei vielen Rallyes, die einmal abgesagt wurden, kam es für vorerst viele Jahre – leider – zu keiner Wiederbelebung. Weder 1973, und schon gar nicht 1974, als die Ölkrise sowieso jedweden Motorsport, und den auf öffentlichen Straßen ohnehin, verbot.

Nach langen Gesprächen mit Walter Röhl und dem heutigen tschechischen Automobilklub wagten sich die Wiesbadener 2011 an eine – nun als Oldtimer-Rallye betitulierte – Neuauflage, die sich großer Beliebtheit erfreut und bis heute in den einschlägigen Agenden steht (Aber auch das wird eine andere Geschichte!) und deren aktuelle Ausgabe vom **28. bis 30 April 2016** stattfindet, und vom mittelfränkischen Eschenfelden (b. Nürnberg) nach Pilsen und Klatovy führt, bevor in Wiesbaden das Ziel erreicht wird.

Einen großen Dank richten wir an Andreas Oving vom Automobilsportclub Hamburg, der uns mit vielen wichtigen Informationen versorgte! Aber auch an den alten Freund Manfred Kröniger, der als Teilnehmer aus der Region mit interessanten Anekdoten aufwarten konnte. Und wir wollen auch nicht verhehlen, dass uns der ausführliche Bericht von Hans-Christoph Mehmel in der rallye racing-Ausgabe vom Juli 1971 ebenfalls sehr inspirierte. Weitere Informationen zur Int. AvD-Rallye Wiesbaden gibt es im Internet unter www.rallye-wiesbaden.com und www.automobilsportclub-hamburg.de.

Gerd Plietsch



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

Die (inoffiziellen) Titelträger 2016 stehen bereits fest

(gpp) – Kaum dass die Sieger der Sparte Orientierungsfahrt des Nord-Ost-Oberfranken-Pokals (NOO) des Jahres 2015 geehrt sind (die Ehrung fand ja erst am ersten Februar-Samstag in Meeder b. Coburg statt), stehen vier Wochen später bereits die neuen, inoffiziellen, Titelträger des Jahres 2016 fest.

Grund dafür ist die Konzentration der – leider nur – sechs diesjährigen Veranstaltungen, die sich dicht an dicht in die ersten neun Wochen des neuen Jahres drängelten. Nachdem der MSC Helmbrechts mit seiner traditionellen Winter-Nacht-Orientierungsfahrt am ersten Januar-Samstag den Auftakt eingeläutet hatte, folgte drei Wochen später schon der MSC Wiesau mit der ersten neuen Stiftland-Orientierungsfahrt, die an die traditionsreichen, früheren Wiesauer Nacht-Orientierungsfahrten erinnerte. Erneut drei Wochen später veranstaltete der MSC Marktredwitz seine Winter-Orie, mit der er seit 2011 die Tradition der früheren Bayer. ADAC-Winterrallyes wieder aufleben läßt. Danach folgten im Wochen-Rhythmus noch der AMC Naila mit einer Doppel-Veranstaltung (Frankenwald- und Nacht-Orie) und der AMC Coburg, der mit seiner Orientierungsfahrt an die früheren „Mauritius“-Veranstaltung anknüpft.

Und danach konnte der umsichtige NOO-Auswerter und frühere Hofer Rallyefahrer Günter Porst (Plattling), bereits die Endabrechnung der Sparte Orientierungsfahrt durchführen – und diese im Internet-Auftritt des NOO-Pokals nur gute zwei Monate nach der Ehrung der ‚alten‘, inoffiziell bekannt geben (offiziell sind die Ergebnisse aber erst nach der Bestätigung durch die alljährliche NOO-Veranstalter-Tagung Anfang Dezember; Anm. d. Verf.).

Die neue, 2016´er Ergebnisliste der NOO-Sparte Orientierungsfahrt offenbart aber eigentlich wenig Neues: Wieder sind es Motorsportler des überaus rührigen AMC Naila, die diese NOO-Sparte dominieren, was deren leider viel zu früh verstorbenen ‚Chef‘, Klaus Albert, sicherlich hoch erfreuen dürfte! Denn nachdem die Routiniers Steffen Nestor und Frank Morgenstern den Orientierungs-Auftakt beim MSC Helmbrechts für sich entscheiden konnten, gewannen Claudia Saalfrank und Gerhard „Wayne“ Schlegel die Neuauflage in Wiesau und (aufgrund des schlechteren Leistungsgewichtes; Anm. d. Verf.) auch die Winter-Orie des MSC Marktredwitz, die sich in der Hauptsache im eigens an diesem Abend tief verschneit präsentierenden Steinwaldes abspielte.

Die Nailaer AMC-Doppel-Veranstaltung wurde tagsüber von den Coburgern Dieter Strunz und André Wittmann gewonnen, die Nacht-Orie ging an die Routiniers Dieter Hillebrand und Martin Breiter vom MSC Fränk. Schweiz. Beim Abschluss rund um Coburg hatten wieder Nestor/Morgenstern die Nase vorn – vor ihren Vereinskameraden Baier/Lebek, Ring/Hornfeck und Saalfrank/Schlegel. Eine Demonstration des AMC Naila also!

In der (vorerst natürlich inoffiziellen) Endabrechnung der NOO-Sparte Orientierungsfahrt sind die Starter des AMC Naila auf den Plätzen eins bis fünf fast ausschließlich unter sich, lediglich auf Rang zwei – dem Vizemeistertitel – hat sich der Wiesauer Routinier Manfred Keller ‚eingeschlichen‘. Ansonsten holen sich Nestor/Morgenstern ihren neunten NOO-Orientierungs-Titel, Björn Baier und Dominika Lebek werden Dritte, Claudia Saalfrank und Gerhard „Wayne“ Schlegel verpassen mit Rang vier knapp das Siegertreppchen und Fünfte werden die 2015´er Titelträger Tobias Hornfeck und Sebastian Ring. Die Nailaer AMC´ler holen damit – natürlich – auch den Mannschaftssieg und stellen mit Dominika Lebek auch die beste Dame. Dominanz nennt man das wohl....

Die Anfängerklasse gewinnt der für den AMSC Bindlach startende Dominik Buß vor Nina Blumreich und ihrem Sohn Dominik Worbs (Enkelin und Urenkel des NOO-Mitbegründers und NOO-Motorsport-Legende Edgar Blumreich; Anm. d. Verf.) vom MSC Gefrees, die damit groß- und urgroßväterliche Traditionen erfolgreich fortsetzen.

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

Gräfs
Party-Minis

Bei uns erwartet Sie:

- Werksverkauf mit Schnapsmuseum
- Filmvorführung & Führungen
- Schnapsverkostung
- Riesenauswahl von über 70 Spirituosen

RAUCH'S GALERIE
Destille

Thölauer Straße 12 – 95615 Marktredwitz
Telefon 09231 995151 – Fax 09231 995111
www.schnapsmuseum.de – info@graefs.de

Öffnungszeiten: Mo., Mi. 9:30 - 12:00 Uhr – 13:30 - 17:00 Uhr
Do., + Fr. 9:30 - 12:00 Uhr – 13:30 - 18:00 Uhr
Sa. 9:30 - 13:00 Uhr

Anmerkungen zu einem 'Berufsstand':

Rallyeaner – oder nicht?

(gpp) – Als der (damals noch) historisch genannte Rallyesport 'erfunden' wurde, ging es wohl in erster Linie darum, altgedienten Rallye-Haudegen mit ihren ebenfalls in allen Ehren ergraut und betagt gewordenen Fahrzeugen noch einmal eine adäquate Veranstaltungsform zu schaffen. Man wollte hauptsächlich alte Freunde treffen und das automobile Schätzchen an einem schönen Sommertag wieder 'mal bewegen. Da aber ehemalige Wettbewerber (oftmals mehr als Aktive!) immer irgendwie einen Wettbewerb brauchen, wurden die aus den Anfängen des Rallyesports bekannten Sollzeit-Prüfungen (Olympia-Rallye 1972 z. B.) dafür wieder requiriert.

Man zog also seinen alten VW Rallye-Käfer, seinen BMW 1600 ti oder den Opel Kadett wieder aus der Garage, und rüstete ihn auf – soweit er nicht ohnehin noch aus alten Orientierungs-Rallye-Tagen (z. B. der berühmt-berüchtigte Rallye Trifels) noch mit Trip- und oder Twinmaster bestückt war. Zusätzlich erhielten die Copiloten noch eine Stoppuhr und eine Zeittabelle in die Hand gedrückt – und los gings. Ganz ehrgeizige holten sich bei HALDA noch einen Speedpiloten ins Auto und der Co begann seinen Kampf mit dem Equipment, und der Fahratanweisung. Diese bestand zumeist aus einigen Sollzeitprüfungen und hin und wieder ein paar Orientierungsaufgaben, so viel halt, dass die Organisatoren hinterher eine Wertung als Grundlage für eine Siegerehrung erstellen konnten.

So kamen und gingen viele Jahre ins Land und die historische Gemeinde, die zumeist aus ehemaligen Rallyeanern bestand, half sich – wie früher bei den Langstrecken- und Zuverlässigkeits-Fahrten auch – gegenseitig. Mit Rat und Tat, und auch wenn man sich im alltäglichen Rallye-Geschäft 'bekämpfte' – abends wurde gemeinsam der noch älteren Zeit gedacht und oftmals ausschweifend an sie erinnert. Die nicht motorsport-affinen Besitzer von Oldtimern verwahrten sich anfangs vehement dagegen, mit ihren „hochwertigen“ Fahrzeugen an so 'niederen' Vergnügungen wie Rallyes teilzunehmen und trafen sich lieber zum gemeinsamen Kaffeeklatsch.

Doch dann lief die Szene aus dem Ruder, und angelehnt an Goethe's Faust hieß es plötzlich: „Die Oldtimer die ich rief, die wird' ich nicht mehr los!“ Immer mehr ruhmstüchtige Besitzer von teilweise sehr wertvollen Oldtimern erkannten auf einmal die Gelegenheit, sich auch in diesem Sport zu präsentieren und ihr (womöglich doch noch nicht soo ganz wirklich vorhandenes) Ego weiter aufzupäppeln, oder (was meist eher der Fall war) ein bereits vorhandenes Ego auch in einem anderen Metier mit anderen Meriten weiter aufzupolieren und noch weiter nach draußen zu hängen. In deren Sog kamen dann auch jene, welche sich Oldtimer zunächst nur als Geldanlage angeschafft hatten, aber nicht damit zufrieden waren, diesen nur in der eigenen Garage zu betrachten sondern wollten ihn (und sich) vor allem vor ähnlich gestricktem Publikum ausgiebig präsentieren. Diese hatten zwar weder Ahnung vom mittlerweile classischen Rallyesport und noch

weniger von ihrem fahrbaren Untersatz, aber das Geld und das Ego um den ungenierten Versuch zu wagen, ihre völlige Unbegabung hochfliegend auf- und darzustellen. Und sie holten sich dann auch noch prominente Fahrer und / oder Beifahrer ins Auto, um am Ende einen – hoffentlich – akzeptablen Platz zu erobern – und keinen „wirtschaftlichen Schaden“ zu erleiden (wie es einer einst verlauten ließ).

Und damit war die Promitur aufgestoßen, unzählige echte und unechte 'Schauspieler` und andere 'Selbstdarsteller` drängten mit hochwertigen Oldtimern in die einzelnen Veranstaltungen, so dass manche Veranstalter daran fast erstickten. Schließlich galt es Restaurants und Hotels (sowie entsprechende Parkplätze) zu finden, die auf 'hohem“ Qualitäts-Niveau auf die zeitnahe 'Versorgung` von hunderten von ungedulden Menschen eingerichtet waren. Immer mehr Geld regierte die classische Rallyewelt und schnell wurden diejenigen Teilnehmer vergessen, wegen denen dieser Sport vor Jahrzehnten Taufe gehoben worden war, und die ihn jahrelang treu begleitet hatten.

Im Gegenteil, manche Veranstalter kauften sich nicht motorsportaffine Promis ein, um damit noch mehr Aufmerksamkeit bei Promi-Medien und Zuschauern zu generieren (und sicher auch um noch höhere Erträge bei den Werbekunden zu erzielen). Diese fuhren hochwertige Oldtimer ihnen völlig fremder Teilnehmer (vom Start weg bis zum Ortsendeschild, gingen danach ihrer üblichen Passion nach und übernahmen das Steuer wieder am Ortsanfangsschild und fuhren unter lautem Hallo freudestrahlend über die Zielrampe; nicht alle und nicht immer, aber immer öfter...).

Auch die guten Sitten und Gebräuche der in Jahrzehnten altgedienten Rallyaner gerieten schnell in Vergessenheit. Die hochwertigen Fahrzeuge wurden mit der allerbesten Orientierungs-, Zeit- und Schnitt-Überwachungs-Technik ausgerüstet und wehe der eingekaufte Beifahrer generierte bis zum Ziel keinen der vorderen Plätze. Und nur die allerwenigsten erkannten Zugaben (etwa Getränkeversorgung im Sommer, beispielsweise) und Besonderheiten (tägliche Fotodienste während mehrtägiger Veranstaltungen) einzelner Veranstalter als wirkliche Aufmerksamkeit und 'Zuckerl` an – nein, die Mehrzahl vor allem derjenigen, die mit dicken Brieftaschen und genügend Servicepersonal selbst bei der kleinsten Classic-Rallye auf den Plan traten, mahnte ungeniert mehr und mehr Zugeständnisse und Sonderwünsche (z. B. bei Unterkunft und Verpflegung mit Mindest-Sternanforderungen, etc.) an, die einem echten Rallyeaner niemals in den Sinn gekommen wären.

„Was ist bloß aus unserer früheren, freundschaftlichen Rallyewelt geworden?“ fragt sich mancher Rallyanere angesichts der immer weiter ausufernden Classic-Rallye-Szene, in der der eigene Vorteil ungeniert ausgenutzt wird und Hilfe untereinander nur noch in Ausnahmefällen stattfindet. *(Sie, geneigter Leser, denken wir übertreiben? Mitnichten! Nehmen Sie an solchen mehrtägigen Veranstaltungen teil, oder noch besser, veranstalten Sie eine, dann werden Ihnen Augen und Ohren übergehen, welche Forderungen manche Teilnehmer stellen und auf welche absurden Ideen manche während und nachher kommen...; Anm. d. Verf.)*

Gerd Plietsch

SCHENKEN SIE LEBEN. MIT EINER PATENSCHAFT.

Werden Sie Pate bei
World Vision und
schenken Sie einem Kind
eine echte Chance!

www.worldvision.de



→ Termin-Vorschau:

Neu im Portfolio des 1. AC Bamberg:

Altenburg-Ring-Classic 2016

(gpp) – *Alter schützt vor Rennsport nicht!* – Getreu diesem Motto will der Veranstalter der im Zwei-Jahres-Rhythmus stattfindenden Würgauer Berg-Prüfung, der Bamberger Hans Schrüfer, in der bergrennlosen Zeit

eine weitere, neue Veranstaltung platzieren: Die „Altenburg-Ring-Classic“, benannt nach dem Bamberger Wahrzeichen, der „Altenburg“, um die in der Vorkriegszeit große Motorrad-Rennen ausgetragen wurden.

Allerdings will der Ehrenvorsitzende des 1. AC Bamberg weder die alten Strecken wieder beleben, noch ausschließlich Motorräder fahren lassen: „Der Austragungsort der „Altenburg-Ring-Classic“ soll schon die bestmögliche Sicherheit für alle Teilnehmer und die Veranstalter bieten, weswegen wir die Veranstaltung auf dem ADAC-Fahrsicherheitszentrum bei Schlüsselfeld an der BAB A 3 Nürnberg – Frankfurt durchführen!“

Damit betritt der rührige 1. AC Bamberg erneut Neuland, denn dort werden dann am Sonntag, den **3. Juli** zunächst Vorkriegsfahrzeuge die Veranstaltung eröffnen, des weiteren ist eine Klasse für Tourenwagen bis 1970 vorgesehen sowie Grand-Tourisme-Sport- und Tourenwagen bis 1964, bis 1974 und ab 1975. „Ein Start von so genannten `Youngtimer-Fahrzeugen` ist dagegen nicht eingeplant!“, so Schrüfer bei einem Pressegespräch. Des weiteren teilte der Renn-Routinier mit, dass keine Zweirad-Fahrzeuge an diesen Demonstrationsläufen teilnehmen können; alle teilnehmenden Fahrzeuge benötigen aber eine amtliche Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr!

„Wir wollen damit die `Wartezeit` bis zur nächsten Würzgauer Bergprüfung im kommenden Jahr 2017 etwas verkürzen – und an die motorsportliche Geschichte unserer `Altenburg` erinnern!“ so Schrüfer weiter.

Wie die „Würzgauer Bergprüfung“ ist auch die „Altenburg-Ring-Classic“ eine Einladungs-Veranstaltung, und obwohl etliche Fahrer und Besitzer einschlägiger Fahrzeuge sich schon von selbst bei Hans Schrüfer gemeldet haben, bedarf es zur Teilnahme einer schriftlichen Einladung von ihm.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter wuergauerberg@hotmail.de.

Gerd Plietsch



Ihr Flughafentransfer
Regensburg < = > München
0941 / 22 22 0
www.airportliner.com

Mit uns beginnt der Urlaub bereits an Ihrer Haustür!

...ab 29 €

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

- 7. bis 9. April 2016 Circuit of Ireland (IRE); www.fia.com
- 8. und 9. April 2016; Lavanttal-Ralye (AUT); www.mitropoa-rally-cup.de
- 15. April 2016; Baden-Classic; www.baden-classic-sport.de
- 15. und 16. April 2016; ADAC Rallye Hessen-Vogelsberg; www.rallye-dm.de
- 16. April 2016; Labertal-Historic; www.labertal-historic.de
- 17. April 2016; Slalom ATC Weiden; www.atc-weiden.de
- 17. April 2016; Doppel-Cross-Slalom AMC Naila; www.amc-naila.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

NOO-Sparte Orientierungssport hat nach gerade ´mal neun Wochen ´fertig`:

Hodel/Schmidt auf Platz acht

(gpp) – Die vergangenen drei Wochenenden standen für die Automobilsportler des AC Hof, Helmut Hodel und Wolfgang Schmidt (Hof/Oberkotzau), ganz im Zeichen des motorsportlichen Orientierungssports, denn die Termine dieser Sparte des Nord-Ost-Oberfranken-Pokals reihten sich in Wochenfrist aneinander, so dass schon fast von ´englischen` Rallye-Wochen geredet wurde. Dabei ist die Saison 2016 nach der „Mauritius“-Orientierungsfahrt des AMC Coburg am ersten März-Samstag bereits wieder beendet, denn die insgesamt sechs ausgeschriebenen Veranstaltungen drängten sich ausschließlich auf die ersten neun Wochen des Jahres. Hodel/Schmidt holten sich bei der Saisonabschluss-Orientierungsfahrt rund um die ehem. Herzogstadt mit 160 Strecken- und 5,5 Zeitstrafpunkten einen siebten Platz und stehen damit in der (vorerst noch inoffiziellen) Endwertung des NOO-Orientierungssports auf Rang acht. Stefan Lindemann und Thomas Sandner (Münchberg/Himmelkron), die allerdings nur beim Saisonauftakt in Helmbrechts gestartet waren, landeten auf Platz 27.

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

Gerd Plietsch

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

Vorstandschaft einstimmig in ihren Ämtern bestätigt

Enormer Mitgliederzuwachs beim Motorsportclub Marktredwitz

(gpp) – 42 Neue Mitglieder, Kinder und Jugendliche mit ihren Familien, konnte der Marktredwitzer Motorsportclub (MSC) im vergangenen Jahr in seinen Reihen aufnehmen, und damit die Mitgliederzahl auf insgesamt 302 steigern, wie Kassier Herbert Brunner (Röslau) bei der ordentlichen Mitgliederversammlung im Festsaal des Marktredwitzer Meister-Bär-Hotel stolz verkündete. „Der Schnuppertag für Kinder und Jugendliche im vergangenen Jahr war ein voller Erfolg!“ berichtete auch Jugendleiter Holger Fabian in seinem Referat den knapp sechzig Anwesenden.

Darunter nicht nur der Vorsitzende des tschechischen Partnerklubs Karlsbad, Frantisek Prokesch, der Ehrenvorsitzende Hans Schwägerl sowie die Ehrenmitglieder Willi Geyer und Ludwig Kleemeister und alle Jubilare, sondern Vorsitzender Dr. Gerald Rauch konnte auch den Marktredwitzer Oberbürgermeister Oliver Weigel und den stellvertretenden Vorsitzenden des ADAC Nordbayern, Ludwig Heining (Waldershof), begrüßen. Diese lobten in Grußworten die Arbeit und die teilweise sogar überregionalen Erfolge der Marktredwitzer Motorsportler.

In ihren jeweiligen Berichten blickten 1. Vorsitzender Dr. Gerald Rauch, Sportleiter Wolfgang Bareuther und Jugendleiter Holger Fabian aus ihrer Sicht ausführlich auf das abgelaufene Vereinsjahr zurück und erinnerten an die einzelnen gesellschaftlichen und sportlichen Veranstaltungen und Erfolge. Dr. Rauch bedankte sich bei allen MSC`lern für die tätige Mithilfe bei den einzelnen Veranstaltungen, bemängelte aber auch, dass für die

Durchführung von Motorsport-Veranstaltungen immer höhere Auflagen und Vorschriften erlassen werden, die einem Amateurrverein, wie es der MSC Marktredwitz mit seinen lediglich ehrenamtlich agierenden Verantwortlichen ist, immer größere Belastungen aufbürden.

Wolfgang Bareuther berichtete von den sportlichen Veranstaltungen (z. B. Slalom, Jugendkart-Slalom und Euregio-Egrensis-Classic) des MSC im Detail und strich dann die neuerlichen Erfolge der Marktredwitzer Motorsportler auf der regionalen und nationalen Bühne heraus. Holger Fabian tat dies dann für den Nachwuchs-Bereich, der sich vor allem in einem starken Zulauf an neuen Mitgliedern positiv darstellt, „und uns hoffnungsvoll in die motorsportliche Zukunft blicken läßt!“. Gerhard Fikentscher informierte schließlich noch über die gesellschaftlichen und verkehrlichen MSC-Veranstaltungen und gab bekannt, dass der diesjährige Vereinsausflug voraussichtlich an den Bodensee führen wird. Kassier Herbert Brunner berichtete von einer ausgeglichenen Kassenlage und davon, dass der Altersdurchschnitt beim MSC bei 50 Jahren liege, und das jüngste MSC-Mitglied gerade ´mal fünf Jahre alt ist, das älteste jedoch schon 99 (!). Er danke allen Freunden, Förderern, Partnern und Sponsoren für ihre Unterstützung, und berichtete vom Kauf einer Zeitmeßanlage, für deren Bedienung noch geprüfte Zeitnehmer gesucht würden. Nachdem Kassenrevisor Peter Linke eine einwandfreie Kassenführung bescheinigt hatte, erteilte die Versammlung dem Kassier und der gesamten Vorstandschaft Entlastung, woraufhin die Neuwahlen abgehalten werden konnten.

Diese verliefen problemlos und so wurden Dr. Gerald Rauch als 1. Vorsitzender, Wolfgang Bareuther als Sportleiter, Gerhard Fikentscher als Beirat für Verkehr und Heinz und Peter Linke als Revisoren von der Versammlung einstimmig in ihren Ämtern bestätigt. Neu gewählt wurde Heinz Pogrzeba als Beirat für Jugend und Sport. Als Delegierte für die Hauptversammlung des ADAC Nordbayern wurden Dr. Gerald Rauch und Gerhard Fikentscher bestimmt, Vertreter sind Helmut Krämer und Wolfgang Bareuther. Nicht besetzt wurde das Amt des Schriftführers.

Nach der Intronisation der alten und neuen Vorstandschaft teilte Vorsitzender Dr. Rauch mit, dass ab dem Jahr 2017 die einzelnen Mitglieds-Beiträge um jeweils 5 EUR (Jahresbeitrag) erhöht werden sollen. Nach einer kurzen Aussprache stimmten alle Anwesenden einstimmig für diese Erhöhung, auch vor dem Hintergrund, weil zur noch besseren Ausbildung des vorhandenen Nachwuchses neue Jugendkarts angeschafft werden sollen.

Hohepunkt und Abschluss der ordentlichen Mitglieder-Versammlung waren die Ehrungen langjähriger Vereins- und ADAC-Mitglieder. Für 10 Jahre Mitgliedschaft im MSC wurden Stefan, Marvin und Yannik Degenkolb, Marita Macht und Alexander Rupprecht geehrt; für 25 Jahre Klaus Gottfried, Gerhard Schwarz, Andreas Krämer, Andreas und Rainer jun. Ziegler; für 40 Jahre Bernhard Deubzer, Johannes Fischer und Klaus Schelske und für 50 (!) Jahre Ralf Engel, Ludwig Kleemeier und Gerhard Sommerer. Für 40 Jahre Mitgliedschaft im ADAC überreichte Ludwig Heining die entsprechenden Isignien an Klaus Schelske und Gerhard Wolfrum, entschuldigt waren Bernhard und Bruno Deubzer sowie Michael Neubauer.

Beim Ausblick auf das kommende Jahr 2016 verwies Dr. Gerald Rauch auf den neuen Internet-Auftritt des MSC Marktredwitz und darauf, dass für dessen Pflege nun Andrea Hensel zuständig sei und dort alle kommenden Veranstaltungen zeitnah präsentiere. Am Ende bedankte er sich für das zahlreiche Erscheinen, für die Ausdauer bei der Erstattung der einzelnen Berichte und bat, dem MSC Marktredwitz weiterhin die Treue zu halten.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.msc-marktredwitz.de.

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 unser Konto 620 656 009 bei der Spk. Hochfranken (BLZ 780 500 00) 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.schnapsmuseum.de
www.airportliner.com

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

www.motorsport-guide.com

PRESSEKUNDEN von **gerdplietschpresse**:

<http://www.amc-coburg.de/www.ac-hof.de>

SONSTIGE:

www.tuningcars.de

www.gerdplietschpresse.de

→ Aktuell erreicht unser 14-tägiges **gpp – motorsport-info** zur Zeit 831 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!!!

**Hubertus –
Herbst-Ausfahrt**

gpp – classic-center

HUBERTUS – HERBST-Ausfahrt

die Einladungs-Veranstaltung

zum Saisonausklang

www.gerdplietschpresse.de

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, nachdem wir unsere Kontakte nach Schweden erneuert haben, auch wieder zu haben:

→ **originale HALDA Twinmaster und Speedpilot/en**, mit 'Gebrauchsspuren', natürlich, aber voll funktionsfähig! (allerdings nur in begrenzter Anzahl, deshalb fängt nur der frühe Vogel einen echten HALDA-Wurm!!!!);

→ 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

Angemerkt...

Liebe Leser,
Liebe Motorsportfreunde,
Liebe Kunden,

so, der in diesem Jahr leider wieder nicht wirklich vorhandene Winter ist nun tatsächlich vorbei, das fröhliche Ostereier suchen auch, die Bäume (und vieles andere `Grün`) schlagen bzw. schlägt wieder aus – und wir holen (oder haben???) unser hoffentlich gut eingemottetes, automobiles Schätzchen aus der Garage (geholt).

Gehen Sie es langsam an, denn genauso wie die meisten automobilgeschichtlichen Raritäten schon weit mehr als fünfzig oder gar sechzig Lenze auf dem patinierten Buckel haben, sind die meisten Besitzer kaum jünger – wenn nicht sogar noch älter...

Also, gönnen Sie ihrem classischen Oldtimer einen behutsamen Start in die Saison – Sie selbst springen ja des morgens auch nicht mehr wie der sprichwörtliche Sprungteufel aus den Boxspring-Federn und reißen gleich meterhohe Bäume aus- oder???

Ganz dem von (unserem Otto Waalkes?) bekannten Spruch:

Einen guten und erfolgreichen Start in die Saison 2016 wünscht

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!!