

## **gpp – motorsport-info** – Ausgabe 8/2022, 5. April 2022, 21. Jahrgang

*Vor 50 Jahren:*

### **Die AvD-Ostmark-Rallye des ATC Weiden zählt erstmals zur Deutschen Rallyemeisterschaft – und ist auch gleichzeitig die letzte Veranstaltung ihrer Art**

(gpp) – Die Bayerische Ostmarkstraße (benannt nach der Bezeichnung Österreich´s nach dessen ´Heimholung` in´s Reich) war die zentrale Verbindung des damaligen Gaues Bayerische Ostmark und diente insbesondere der schnellen Verlegbarkeit von Truppen an der damaligen deutschen Ostgrenze zur Tschechoslowakei. Die 275 Kilometer lange Straße wurde bereits 1938 fertiggestellt. Sie verläuft über die einstigen Reichs- und heutigen Bundesstraßen Bundesstraße 85 (Passau–Cham), Bundesstraße 22 (Cham–Altenstadt an der Waldnaab) und Bundesstraße 15 (Altenstadt–Marktredwitz–Hof).

Und da in (den gern als golden bezeichneten) sechziger Jahres des vorigen Jahrhunderts diese Straßen und die weitaus kleineren Straßen rundherum bis hin zur damaligen Grenze zur CSSR wenig bis gar nicht befahren wurden, kamen Motorsportler aus dieser Region auf die Idee, diese kleinen und kleinsten Straßen einmal im Jahr für ein paar Stunden zu sperren und eine Rallye auszutragen – die „Ostmark-Rallye“ war geboren.

Erstmals durchgeführt im Jahr 1967 war die AvD-Ostmark-Rallye 402 km lang, und nach den ONS-Mitteilungen von diesem Jahr wurden 17 Teilnehmer gelistet. Ein Jahr später war die Rallye bereits 420 km lang und das Teilnehmerfeld schon auf 50 Teams angewachsen. 1969 waren schon 430 km zu absolvieren, darin eingeschlossen 3,0 km einer Sprintprüfung und das Teilnehmerfeld vergrößerte sich auf 53 Teams, von denen allerdings nur 22 das Ziel in Wertung erreichten.

In den nächsten zwei Jahren wuchs zwar die Teilnehmerzahl von 68 auf 77 Teams an, doch nach den jeweils immer noch nicht mehr als etwa 430 Kilometern Streckenlänge, kamen 1970 nur 22, und 1971 nicht mehr als 48 Teams im Ziel in Weiden in Wertung an. Bemerkenswert daran war sicher, die Zahl der Teilnehmer, die unter der Bewerbung „V 10 Team-Kleber, Mettmann“ antraten, denn dies waren, man lese und staune: 18 (!) Teams.

Für die 6. Ausgabe vom 21. bis 23. April 1972 traf sich dann die gesammelte deutsche Rallye-Elite im Osten Bayerns, um einen Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft zu absolvieren. Und obwohl das Interesse der Protagonisten anfangs eher mäßig war, waren sich am Ende alle einig: „...das war eine der schönsten Veranstaltungen der letzten Jahre auf deutschem Boden!“

Warum, soll nachstehend versucht werden zu erklären:

Als erstes schossen die Teilnehmerzahlen dramatisch in die Höhe, das Programm listete 143 startwillige Teams auf, von der kompletten deutschen Rallye-Elite über alle im Raum Nordbayern bislang bei kleineren Rallyes aktiven Teams, die sich „endlich“ den Traum von einer großen Rallye erfüllen wollten, bis zu denjenigen, die sich neben Punkten für die verschiedenen Sportabzeichen vor allem für die zahlreichen Industrie- und Markenpokale interessierten.

Bei den Teilnehmern, die sich vor allem um das deutsche Championat balgten, war es zunächst wichtig, die ´angeblich` geheimen Spezialetappen herauszubekommen – und dann zu erkunden. Doch die Männer um und hinter Fahrleiter Werner Niedermeier (Neustadt) hielten dicht, so dass die ´üblichen Verdächtigen` trotz eines ganzen Wochenendes in den Wäldern Ostbayerns „keine einzige Spezialetappe hundertprozentig herausgebracht haben“, dafür aber viel Zeit mit dem Studium des Nachtlebens in der ´Drehscheibe Europas`, (Zeuge war Hans Schwägerl, der Marktredwitzer ´Bahnhofswirt`) verbrachten.

Keiner der ´gut unterrichteten Kreise` konnte also mit handfesten Informationen aufwarten, als es am Freitagabend auf den ersten Teil der 1234 km langen Reise ging, die mit sage und schreibe 60 (!) Spezialetappen – wie es damals hieß – gespickt war und von denen 48 reine Bestzeitprüfungen und ganze

zwölf mit Orientierungsaufgaben für die Beifahrer angereichert waren. Für die Fahrer gab es Abzweigungssymbole (Chinesenzeichen) für die Beifahrer Klarsichtfolien. Und das alles bei äußerst knappen Sollzeiten. Ausgabe der Folien für die Verbindungsetappen war 30 min. vor dem Start und die Detailbeschreibungen der Spezialetappen wurden erst direkt beim Start auf der Rampe in der Weidener Altstadt überreicht.

Der erste Teil der Strecke führte zunächst in den Norden bis ins Fichtelgebirge, dann nach Osten bis an die Grenze zur Tschechoslowakei und danach wieder nach Süden bis zum Umkehrpunkt in Cham, wo die Teilnehmer am Samstagmorgen ankamen. Bis hierher hatten sie die ersten Spezialetappen in den tiefen Wäldern des Oberpfälzer Waldes und etlichen anderen, abgelegenen, einsamen Gebieten bewältigt. Die Veranstalter hatten bewußt und vorbildlicherweise alle größeren Dörfer und Städte umfahren, um die Belästigung der Bevölkerung so gering wie möglich zu halten. „Das war ein toller Beitrag zum Umweltschutz!“, resümierte ein zeitgenössischer Berichterstatter lobend.

Nachdem am Samstag erst den fahrbaren Untersätzen und dann den Piloten die notwendige Restaurierung und Erholung zugestanden worden war, fragte man sich, wohin nun wohl der zweite Teil der Rallye, wohin die noch fehlenden 600 Kilometer führen würden....Große Überraschung, mit der kaum einer gerechnet hatte – es ging auf der gleichen Strecke wieder zurück! Und wie anders Straßen und Strecken aussehen können und welche Überraschungen sie bieten können, kann jeder nachvollziehen, der heutzutage bei einer der Rallye Köln-Ahrweiler erstmals den Nürburgring in Gegenrichtung befahren hat.

Natürlich wurde nicht wörtlich ´rückwärts` gefahren, wie dies so mancher Spaßvogel annahmte, sondern die komplette Strecke der Freitagnacht in der Nacht zum Sonntag in Gegenrichtung befahren. Und nachdem auch die zweite Nacht bewältigt war, trafen sich die ´Überlebenden` am Start- und Zielort bei Zwack in Weiden und leckten ihre Wunden. Schließlich hatten nicht nur die Fahrer den einen oder anderen Ausrutscher mit Folgeschäden an den fahrbaren Untersätzen zu verantworten, sondern auch die Beifahrer, bis hinauf zur Copilot-Legende Wulf Biebinger, hatten sich im Verlauf der ´Rückwärts`-Etappe nicht mit Ruhm bekleckert und die eine und / oder andere gute Platzierung ´vergeigt`!

Und am Ende gewannen nicht die ´üblichen Sieger`, sondern mit dem Porsche-Team Peter Ottensmann/Horst Blesinger eine Besatzung eher aus der zweiten Reihe der deutschen Rallye-Prominenz, obwohl auch sie ihren Porsche im Verlauf der beiden Nächte tatkräftig onduliert hatten. Den zweiten Platz belegte das Matter-Team Gerd Raschig/Peter Linzen auf BMW 2800 CS vor dem V10-Kleber-Team Volker Löw/Jürgen Illig (Opel Ascona 16 SR) und Rainer Zweibäumer/Günter Schons (BMW 1600/2). Von den 143 Teilnehmern kamen ganze 70 in Wertung ins Ziel und alle (!) waren sich einig, „diese Ostmark-Rallye war eine der sportlich härtesten, aber auch für Fahrer und Beifahrer schönsten Veranstaltungen der letzten Jahre auf deutschem Boden!“ Ohne die mit Kartenfehlern behafteten Orientierungsetappen und mit klareren Anweisungen für die Fahrer sowie eine etwas ´ausgefeiltere` Organisation (schließlich mußte auch in Weiden, wie bei den meisten deutschen Meisterschaftsläufen mit verspätet ausgehängten Ergebnissen und noch späteren Siegerehrung leben), „und wir hätten so etwas wie eine deutsche `RAC`-Rallye!“

Viele der mehr oder weniger einheimischen Teams kamen aufgrund technischer Defekte oder wegen Defekten nach Ausrutscher nicht das Ziel in Wertung, einer davon war die spätere Stimme des fast gesamtdeutschen Auto-Cross- und sonstigen Motorsports, der Himmelkroner Erhard F. Eckert, der mit seinem leider bereits verstorbenen Fahrer Wolfgang Tretter (Tirschenreuth) und der Startnummer 143 auf einem Opel Rallye Kadett nicht das Ziel erreichte, „weil mein guter Wolfgang, Gott hab´ ihn selig! gleich in der ersten Fahrer-SE in die Böschung krachte und wir schon aus dem Rennen waren, noch bevor es richtig begonnen hatte!“

Ein anderer Lokalmatador, der Kemnather Erhard Memmel zertrümmerte in der ersten Nacht seine Fahrertür, die aber während des Samstages gegen eine andere aus dem heimischen Autohaus-Fundus ersetzt werden konnte. Am Ende belegten er und sein Beifahrer Manfred Strößenreuther, der spätere Kunstflug-Weltmeister, mit ihrem Opel Kadett in ihrer Klasse Platz vier und errangen damit die begehrte Gold-Plakette. Die beiden Wunsiedler Brüder Helmut und Jörg Bähring, später stolze Besitzer von Opel-Autohäusern, gingen damals gemeinsam in einem Opel Ascona 19 SR an den Start, fielen aber ebenso aus, wie das Lichtenberg/Selber Duo Friedrich Rosenberger/Horst Küspert mit ihrem Volvo 122 S. Auch die beiden Coburger Elmar Borowik und Helmut Ehrhardt erreichten mit ihrem VW 1302 nicht das Ziel, genauso wie das Marktredwitz-Wunsiedler Team Werner Thoma und Hans Dumler (Opel Commodore GS/E). Einen vierten Platz konnten dagegen die beiden Selber Thomas Neumann und Helmut Vogl mit ihrem BMW 2002 ti feiern.

Interessant war am Rande beim Durchsehen der Ergebnisse die Feststellung, dass schon damals ein Team aus Bad Godesberg unter der Bewerbung „Haribo-Lakritz-RT Bonn“ an den Start ging, ein Vorläufer des in den Jahren nach dem Millennium am Nürburgring startenden „Haribo-Racing-Teams“?

Warum es nach dieser hochgelobten Veranstaltung keine weitere im Jahr 1973 gab, konnte nicht eruiert werden, da fast alle der damals Verantwortlichen leider bereits verstorben sind und sich niemand finden ließ, der darüber Auskünfte erteilen konnte – oder wollte...

Allerdings veranstaltete ein Weidener Automobilclub (auch der ATC?) ab etwa Mitte der siebziger Jahre das später traditionell gewordene Friedenfelser Bergrennen – sollten es dieselben `Macher` gewesen sein, würde das erklären, dass für zwei so große Veranstaltungen keine Kapazitäten zur Verfügung standen und ein Bergrennen auf einer permanenten Strecke wohl auch einfacher zu organisieren und durchzuführen ist.

*Gerd Plietsch*



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

---

---

*Ansturm auf:*

### **Berg-Classic Würgau**

(gpp) – Sie haben seinen postalischen und auch seinen Internet-Briefkasten überschwemmt; diejenigen, welche an Hans Schrüfers legendärer Berg-Classic Würgau teilnehmen wollen. Die zunächst für den Monat Mai terminierte Traditions—Veranstaltung mußte wegen der notwendigen Parkplätze auf September (**11. September**) verschoben werden, da die dafür notwendigen Wiesen im Frühjahr nicht – oder nur zu horrenden Kosten – zur Verfügung gestanden hätten.

Nun also erst im Herbst, doch die einschlägigen Fahrerinnen und Fahrer ficht dies nicht an, alle wollen in Würgau an den Start und die traditionsreiche „Wand“ erklimmen.

„Aber ich mache keine Nacht-Veranstaltung“, stellt der rührig-rüstige Fahrtleiter Hans Schrüfer (Bamberg) klar und ist seit Wochen dabei, das fast 150 Fahrer starke Nennungsfeld auszuschieben und auf die „organisatorisch maximalen“ 100 bis 110 Teilnehmer einzudampfen. „Keine schöne Arbeit“, so Schrüfer, „aber sie ist – leider – unverzichtbar!!!“

Ansonsten wird es so sein, wie es in Würgau in allen Jahren vorher auch war, ab 11 Uhr wird die Bundesstraße 22 von Würgau aus in Richtung Osten gesperrt und die verschiedenen, zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeuge werden die Würgauer Wand erklimmen um in den acht verschiedenen Klassen (div. Motorräder, Tourenwagen, Sportwagen und historische Rennsportwagen, etc.) Sieger und Platzierte zu ermitteln. Wobei es nicht um Bestzeiten geht, sondern darum die beiden Wertungsläufe so zeitgleich (bis womöglich auf die Hundertstel-Sekunde) zu absolvieren. Allerdings sind nicht alle Fahrer dermaßen ehrgeizig, viele der Teilnehmer wollen es einfach genießen, ihr automobiles Schätzchen bewegen zu dürfen und sich mit Fans und Freunden vor- und nachher ausgiebig auszutauschen.

Zu der seit 32 Jahren durchgeführten Veranstaltung haben Kinder bis 14 Jahre freien Eintritt, Erwachsene zahlen 7 €.

Weitere Informationen gibt es per Mail bei Fahrtleiter Schrüfer unter [wuergauerberg@hotmail.de](mailto:wuergauerberg@hotmail.de).

*Gerd Plietsch*



Termin-Vorschau:

„Zwei Jahre Pause sind genug!“:

## Rallyesprint des Automobilclubs Hof kann wieder stattfinden!

(gpp) – Darauf haben die Veranstalter, die Teilnehmer und vor allem auch die Rallye-Fans der Region lange gewartet, nämlich dass in und rund um das Örtchen Schwand (b. Weischlitz, Nähe Plauen) endlich wieder Rallye-Autos zu bewundern sein werden.

Am Sonntag, den **10. April**, kann der Automobilclub (AC) Hof nach zwei Jahren CORONA-Pause (und vorher noch nach zwei Pausen wegen Bauarbeiten!) endlich wieder mit seinem Rallyesprint gastieren und die Nord-Ost-Oberfränkischen und die Vogtländischen Rallyesportler zur Zeitenhatz über die anspruchsvolle Asphalt-Wertungsprüfung einladen. Dreh- und Angelpunkt des inzwischen neunten. Hofer Rallyesprints ist wie gewohnt das Schwand´er Feuerwehrhaus, wo sich die Teilnehmer mit den Verantwortlichen der Veranstalter, mit ihren Mitbewerbern sowie den Fans und den Vertretern der Presse treffen und am späten Sonntagnachmittag auch ihre Sieger ehren und feiern werden. Aber es sind beileibe nicht nur die Schwand´er Feuerwehrler, die sich mit um den Rallyesport des AC Hof verantwortlich kümmern, es sind auch die Feuerwehrleute aus Kemnitz dabei sowie die Mitarbeiter des Roten Kreuz-Zentrums aus dem vogtländischen Plauen – und last but not at least: die Schwand´er Bürger selbst, denen an diesem Tag der Rallyesport und ihre Protagonisten hautnah begegnet.

Doch bevor es soweit ist, muss die ebenfalls schon zur Tradition gewordene Strecke von Schwand aus in Richtung Geilsdorf, dann weiter Richtung Ruderitz, zurück Richtung Schwand und schließlich nach links in Richtung Kemnitz in Angriff genommen werden. Daher müssen diese Straßen an diesem Sonntag für den öffentlichen Verkehr gesperrt werden.

Die Teilnehmer müssen diese Wertungsprüfung an diesem Tag insgesamt dreimal auf Bestzeit befahren, und der AC Hof hat die Streckenführung wieder so gelegt, dass am südlichen Ortsende von Schwand ein Zuschauerpunkt eingerichtet werden konnte, von dem aus die Aktionen der Aktiven ausgiebig begutachtet werden können. Zudem ist dieser Zuschauerpunkt mit einem Verpflegungsstand versehen, so dass die Rallyefans auch mit Essen und Trinken versorgt werden können. Zudem besteht die Möglichkeit, mit den einen oder anderen Fahrern ins Gespräch zu kommen, denn die Zwangspause, die zwischen jeder Befahrung eingerichtet ist, von vielen Fahrern genutzt wird, um sich nach einem dreiminütigen Spaziergang zum Zuschauerpunkt davon zu überzeugen, wie ihre Mitbewerber diesen Teil der Strecke befahren.

Zudem besteht auch die Möglichkeit rund um das Schwand´er Feuerwehrhaus mit den Fahrern und Beifahrern in Kontakt zu kommen, da auch dort für das leibliche Wohl aller Beteiligten, Veranstalter, Fahrer und Zuschauer gesorgt ist.

Ab 8 Uhr können sich die Teilnehmer der administrativen und technischen Abnahme unterziehen und gleichzeitig kann auch die 5 km lange, asphaltierte Strecke besichtigt werden. Die Besichtigungen enden pünktlich um 10 Uhr, um 10:30 Uhr erfolgt der Aushang der Startliste und pünktlich ab 11:01 Uhr startet das erste Fahrzeug zur ersten von den drei geplanten Durchgängen.

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

Gerd Plietsch

---



**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)

- 2.04.2022; Stiftland-Orientierungsfahrt MSC Wiesau; [www.msc-wiesau.de](http://www.msc-wiesau.de)
- 8./ 9.04.2022; Lavanttal-Rallye (AUT); [www.mitrop-rally-cup.de](http://www.mitrop-rally-cup.de)
- 9.04.2022; DMV-4-Stunden-Rennen; [www.vln.de](http://www.vln.de)
- 9.04.2022; Roland-Rallye Nordhausen; [www.admv-rallye.de](http://www.admv-rallye.de)
- 9.04.2022; Slalom MSC Schesslitz; [www.msc-schesslitz.de](http://www.msc-schesslitz.de)
- 10.04.2022; Rallyesprint AC Hof; [www.ac-hof.de](http://www.ac-hof.de)
- 10.04.2022; Slalom AC Ebern; [www.ac-eborn.de](http://www.ac-eborn.de)
- 16.04.2022; Osterrallye Tiefenbach; [www.asc-tiefenbach.de](http://www.asc-tiefenbach.de)

Gerd Plietsch

---



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

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

09281/860060 – 03741/4844-0

---

Ausfall-Orgie zum Saison-Auftakt:

### **Bach/Seelisch gewinnen souverän 57. Rallye Lutherstadt Wittenberg**

(gpp) – Mit vier absoluten Bestzeiten gewann das Zittendorf/Eisenhüttenstadt'er Team Marc Bach und André Seelisch auf einem lettischen Mitsubishi Lancer E10 den Auftakt zur diesjährigen ADMV-Rallye-Meisterschaft rund um die Lutherstadt Wittenberg. Mit fast einer halben Minute Vorsprung vor ihren finnischen Markenkollegen Petri Reinikainen/Timo Hallia und noch einer weiteren Minute vor den Luckenwaldern Ingmar und Hendrik Waldner, ebenfalls Mitsubishi Lancer.

Anfangs, und eigentlich, ist es wie immer – geschäftiges Treiben rund um und im Rallye-Zentrum am ehemaligen Wittenberger Exerzierhalle und -platz an der Lutherstraße und beim Show-Start auf dem Arsenalplatz, doch halt – :

„Bist Du es – wirklich? Hinter der Maske hätte ich Dich fast nicht erkannt!“

Statt heiteres Berufe raten galt es hin und wieder, bedrückend peinlich, Gesichter zu erraten, die sich hinter meist weißen, aber letztlich in fast allen Regenbogenfarben ausgeführten 'Mund-Nasen-Bedeckungen' versteckten. Gottseidank aber nur noch im geschlossenen Raum, im Rallye-Zentrum in der Exerzierhalle. Draußen war's, siehe oben, fast wie immer, wobei sich viele der Protagonisten aktuell über die hohen Spritpreise echauffierten, die die Kosten für das gemeinsame Hobby immer weiter in die Höhe treiben. Da konnte auch Wittenbergs früherer Pressechef und Inhaber zweier Wittenberger ARAL-Tankstellen, Matthias Derda, ein Lied von singen: „Immer wieder kamen und kommen die Wittenberger Rallyefahrer zu mir und baten und bitten händeringend um Unterstützung. Und ich kann sie ja nicht wegschicken, wengleich meine Möglichkeiten der Hilfeleistung auch nur sehr, sehr eingeschränkt sind!“

...aber wir schweifen wieder einmal ab.

Sorry!!!

Wir wollten eigentlich vom Auftakt des bunten Reigens der diesjährigen ADMV-Rallyemeisterschaften, der 57. ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg berichten, die nach zwei Jahren der Pandemiebedingten Pause

„endlich“ wieder zur Durchführung kam, auch wenn die eingangs geschilderten ‚Hindernisse‘ den normalen Gang ein wenig lähmten. Aber Gottseidank nur wenig.

Doch nun endlich zum Geschehen:

Nach der CORONA-bedingt überaus chaotischen Saison 2021, in der Veranstaltungen abgesagt, andere verschoben und noch einmal verschoben wurden, um am Ende dann doch noch abgesagt zu werden, blickte die ADMV´sische Rallye-Gemeinde in den vergangenen Wochen und Monaten außerordentlich hoffnungsvoll auf eine weitaus stabilere und verlässlichere Saison 2022. Auftrieb dazu gab und gibt die inzwischen 57. Ausgabe der Rallye der Lutherstadt-Wittenberg, die die langjährig, routinierte Rallyeleiterin Marianne Rehahn in gewohnt souveräner Art und Weise vorbereitet hatte – und dann auch trotz einiger keiner ‚Hindernisse‘ problemlos durchführte.

Die ADMV-Verantwortlichen um Remo Palm und Walter Karow hatten einen umfangreichen Terminkalender erarbeitet, der von Anfang an fast ohne Änderungen auskam und so reiste der ostdeutsche Rallye-Troß in gewohnt großer Anzahl nach Sachsen-Anhalt und brachte in seinem Schlepptau sogar ein Team aus Finnland, sowie einen aus den Niederlanden und der Schweiz mit ins Rallye-Zentrum am ehemaligen Wittenberger Exerzierplatz.

Zu den 61 Teams der „35´er“ Rallye gesellten sich - leider nur - noch drei Teilnehmer der Histo-Rallye, die die Saison 2022 dann über den Showstart auf dem Wittenberger Arsenalplatz unter die – *bis auf den Boden reichend konzipierten* (☺ - Scherz!) – Räder nahmen. Zu fahren waren zwei jeweils zweimal zu befahrende Wertungsprüfungen über insgesamt 33,8 Kilometer, von denen alleine 31,1 auf Schotter und nur ganze 2,7 auf Asphalt zurückzulegen waren. Eine Prüfung befand sich im nördlichen Umland bei Mochau und die andere bestand aus dem traditionellen Wittenberger Sand-Schotter-Geläuf´ um den Vorort Apollensdorf, wo sich Rallye-Autos schon zu DDR- und den Nachwende-DRM-Zeiten ausgiebig tummelten und meist vergeblich versuchten den zahllosen Schlaglöchern auszuweichen sowie auf den kleinen, rollenden Steinen und dem märkischen Sand überhaupt in Fahrt zu kommen.

Zu einem Treffpunkt der Ausgefallenen (nicht zu verwechseln mit dem ‚Friedhof der Kuscheltiere‘) entwickelte sich nicht nur die gesamte WP zwei, in der gleich insgesamt 13 (!) Teams Federn lassen mußten, sondern auch der von Matthias Derda betreute VIP-Treff für Gäste und Journalisten vor dem Mochauer Sportplatz, wo ein überaus schneller Rechtsabzweig von Asphalt auf Schotter zu bewältigen war – den viele Teams höchst am bzw. sogar auf dem Rand der Physik hinter sich brachten. Bis zum schwarzen BMW 318ti E36 der Lokalmatadoren Stahl/Hänsch (Wittenberg), die ihren fahrbaren Untersatz ansatzlos an die erste, links neben dem Abzweig stehende, stabile Fichte hämmerten. Baff´ erstaunt beobachtet von den Zuschauern am und auf dem Dach der vulominösen Guerilla-Bar, der die Rallyefans mit Bier, Bratwürsten und Steaks versorgte. Rasch waren beide jedoch und Gottseidank völlig unversehrt aus dem Wrack gegrabbelt, hatten sofort das „OK“-Schild angebracht und die Streckenposten waren auch unverzüglich mit dem Feuerlöscher parat um mögliche Eskalationen im wahrsten Sinn des Wortes im Keim zu ersticken. Auch das Unfallfahrzeug war schnell mittels fremder Hilfe aus der Gefahrenzone befreit, so dass die Prüfung ohne größere Verzögerungen fortgesetzt werden konnte. Danach fand zwischen Fahrer und Beifahrer die unvermeidliche, verbale Aufarbeitung des Geschehens statt: „Ich hab´ Dir doch gesagt.....!“ *Doch wir wollen den beiden die dafür notwendige intime Privatsphäre gönnen und ziehen uns daher diskret an den Verpflegungsstand zurück.* Wohin sich auch sofort nach dem Ausfall des BMW-Teams die VW Golf-Besatzung Ahlert/Müller vom MSC Bad Schmiedeberg begab, nachdem sie ihren VW Golf am Rande dieser Abzweigung mit einem Getriebedefekt abgestellt hatten. „Ich müßte zu jedem Schaltvorgang anhalten!“ resümierte ein sichtlich frustrierter Stephan Ahlert, der zudem genau analysieren konnte, in welchem Graben sich der Schaden am Getriebe zugetragen haben könnte...

Und auch im zweiten Durchgang der WP „Apollensdorf“ blieben noch einmal elf Teilnehmer auf der Strecke, zudem mußte kurz vor dem Ende sogar noch kurzzeitig unterbrochen werden, da sich ein Teilnehmer in einem anderen Graben festgefahren hatte und nur durch allradkräftige Hilfe daraus wieder befreit werden konnte.

Hinter den drei Mitsubishi´isten richteten sich Irmer/Schütte auf dem Audi 90 quattro auf Platz vier ein, danach folgten Broda/Eben auf BMW 318is und Gaumitz/Richter auf dem am Ende Frontschürzenlosen Honda Civic Type R. Die Berliner Thomas und Tanja Leonhardt brachten ihren Audi B5 quattro auf Rang acht ins Ziel und völlig überraschend Neunte im Gesamtklassement wurden die Niederbayern Alois Scheidhammer und August Regner auf dem eigentlich für Schotter-Pfade völlig ungeeigneten Nissan Z 350. Auf die Frage, was treibt Dich denn nach Sachsen-Anhalt antwortete der Kfz-Meister trocken: „Ich wollt´ halt ´mal wieder im Schotter-Cup antreten!“ Auch wenn ihm – wie so vielen anderen (siehe oben) – die Sprit-

Preise die Tränen in die Augen trieben. Doch dessen lange Anreise dürfte sich mit einem Platz unter den Top Ten durchaus gelohnt haben.

Die lange Rallye-Pause hatte wohl einige der Protagonisten zum Übereifer und vielleicht sogar zu Übermut und Überreaktionen geführt, oder hatten die einen oder anderen einfach schlicht ein wenig ´was` vergessen? Vielleicht auch technisches?? Wie sonst ist es zu erklären, dass von 61 Startern nur ganze 34 (!) das Wittenberger Ziel in Wertung erreichten???

Da machten es die – leider nur – drei Histo-Teams (deren Wertung ja im Gegensatz zur Bestzeitenhatz der 35´er Rallye auf der Einhaltung von für jede Prüfung vorgegebenen Sollzeiten beruht; Anm. d. Verf.) ganz anders: sie kamen vollzählig in Wertung an und es gewann das Subaru Impreza Team Reiner und Celina Kopp (Münzenberg) mit einer Gesamtabweichung von 2,62 Sekunden vor Petersilie/Ziemann (Remptenorf) auf Trabant P 801 und einer Abweichung von 4,69 Sekunden sowie dem Fiat Cinquecento-Team Querner/Geisler (Hirschfeld/Zwickau) und einer Abweichung von 9,43 Sekunden.

Von den in den neuen Bundesländern noch immer bei den Rallye-Fans heißgeliebten Trabi´s und Wartburg´s waren neben einem Team bei der Histo-Rallye nur noch zwei Trabi´s bei der Bestzeit-Rallye im Wettbewerb, und wie meinte Start- und Zielsprecher Alfred Gorny launig, man müssen „den jungen Leuten heutzutage schon fast erklären, was es mit diesen Fahrzeugen und vor allem ihrer Geräuschkulisse auf sich hat-te!“...

Weitere Informationen und alle Ergebnisse im Detail gibt es im Internet unter [www.msc-wittenberg.de](http://www.msc-wittenberg.de).

Und bei uns gibt es zudem viele Fotos von den einzelnen Protagonisten – melden Sie sich bitte unter: [info@gerdplietschpresse.de](mailto:info@gerdplietschpresse.de).

*Gerd Plietsch*



---

*NACHRUF:*

### **Klaus Thiermann**

(gpp) – Er saß im Nebenzimmer, als ich meinen Dienst im Wunsiedler Landratsamt im Februar 1973 antrat, und als ich meine erste Rallye im April des gleichen Jahres bestritt, war er derjenige, der mich dahin gebracht hatte. Und er hatte mich auch zu dem von ihm erst im Vorjahr neu gegründeten AC Waldershof gebracht, einem Verein, den er und etliche andere ´Abtrünnige` vom ruhmreichen MSC Marktredwitz neu ins Leben gerufen hatten. Und er, und der AC Waldershof, waren für einige Zeit meine motorsportlichen Wegbegleiter. Obwohl berufliche noch lange Jahre Kollegen, trennten sich dann unsere Wege im Motorsport und der Kontakt beschränkte sich auf den Beruf.

Bei einem Treffen anlässlich eines Besuch eines Waldershofer Slaloms, bei dem auch Klaus zugegen war, berührte mich sein gesundheitlicher Niedergang sehr und dass er seine letzten Jahre in einem Seniorenheim verbringen mußte, macht mich nachdenklich, denn das hätte der „Blitz“, als er seinen giftgrünen BMW immer direkt vor unserem Landratsamt in der Wunsiedler Bezirksamtsstraße publikumswirksam parkte, sicherlich nicht vorausgesehen.

Danke, Klaus Thiermann, dass Du mich zum Motorsport gebracht hast, einem Hobby, dem ich bis heute nicht widerstehen konnte und kann – und bei und mit dem ich mich außerdem noch immer sehr, sehr wohl fühle!

Mach´s gut und bringe Deinen früheren Humor in die himmlische Motorsport-Gemeinde ein!

Gerd Plietsch



Platz sieben beim Saisonauftakt:

### **Köstler/Käppel bei Wiesauer Stiftland-Orientierungsfahrt im Mittelfeld**

(gpp) – Der für den Motorsportclub (MSC) Marktredwitz startende Stefan Käppel (Marktredwitz) und sein Nageler Fahrer Manfred Köstler kamen beim diesjährigen Saisonauftakt, der 6. Stiftland-Orientierungsfahrt des MSC Wiesau mit lediglich 40 Strafpunkten auf den siebten Platz, „...was unter Beweis stellt, wie hoch die Leistungsdichte in dieser Sportart ist!“, so Beifahrer Käppel bei der Siegerehrung.

Mit ihrem VW Golf gingen die beiden in der Klasse A der `Experten` an den Start der fast fünfstündigen Fahrt über gut 150 Kilometer, die ihren Anfang am Mitterteicher Gasthof „Finkenstich“ nahm und dort auch zu Ende ging. Im Verlauf der Orientierungsfahrt wurden unter anderem so markante Punkte wie der Neualbenreuther Grenzlandturm, der deutsch-tschechische Grenzübergangsort Hundsbach sowie die Kappel bei Waldsassen berührt.

Die Aufgabenstellung bestand aus Pfeilskizzen die auf 17 verschiedenen, farbigen Kartenschnipseln verteilt waren und von den Beifahrern entschlüsselt, auf die Natur übertragen und dort gefunden und befahren werden mußten. Die Einhaltung der Originalstrecke wurde durch so genannte `stumme` Kontrollen überwacht, die von den Teams in ihre Bordkarten einzutragen waren und am Ende entsprechend ausgewertet wurden.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter [www.msc-marktredwitz.de](http://www.msc-marktredwitz.de) und alle Ergebnisse im Detail bei [www.msc-wiesau.de](http://www.msc-wiesau.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 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)

**LINK-LISTE-EINTRÄGE im [gpp – motorsport-info](#):**



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,

zum 50-jährigen Jubiläum des Motorsportclubs Wiesau sind uns noch ein paar Weggefährten aus den von uns gerne als die goldenen bezeichneten 70'er Jahren des vorigen Jahrhunderts, also den Gründungsjahren des MSC Wiesau, eingefallen.

Naben dem unvergleichlichen, weil sowohl als Fahrleiter, als Orientierungs-Beifahrer und als Slalom-Fahrer überaus erfolgreichen Horst-Otto Seidel war es auch das Orientierungs-Team Adolf Fichtner und Werner Rosenberger. Zwar fuhren sie mit ihrem 02'er BMW in einer völlig anderen Klasse, aber den etwa gleichen Startnummern geschuldet, trafen wir uns immer wieder an den verschiedenen Zeitkontrollen, wo wir beim Warten auf die vorgegebene Stempelzeit diese mit den unterschiedlichsten "Pläuschchen" verkürzten.

Dazu der mit Opel verheiratet zu scheinende Günther Steinhauser, der Bergrennfahrende Wöfl Sepp, den umtriebigen Lothar Rathfelder und seinen unvergessenen Co Ernst Schirwitz sowie unser geschätzter Reporterkollege Roland Höfer und der unermüdliche Werner Härtl, der sich nach aktiver und Funktionärskarriere auch noch die Aufgabe und Verantwortung einer mehrjährigen und sehr erfolgreichen und gelobten Motorsport-Ausstellung im Marktedwitzer KEC-Einkaufszentrum 'an's Bein` band.

Alles nicht nur Kollegen im Hobby-Geist – nein, 'Bluts`-Verwandte, Freunde.  
Von denen leider nicht mehr alle leben!

In deren Gedenken, und trotzdem oder erst recht – 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.

---

---

***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

---

---