



präsentiert das:

gpp – motorsport-info – Ausgabe 9/2016, 19. April 2016, 15. Jahrgang

Mini-Rallye-Team Urs Hunziker und Bernd Hartbauer mischen die Szene auf:

Gesamtsieg in der mittelfränkischen Jura und Ausfall im österreichischen Lavanttal

(gpp) – In den letzten Jahren war er fast ausschließlich mit dem Schwarzenbacher Bernd Michel unterwegs, und holte mit ihm von 2008 bis 2010 dreimal in Folge den Titel des Nordbayerischen ADAC-Rallye-Meisters, doch jetzt startet der ehemalige Helmbrechtser und jetzige Sargans´er (Sargans, ca. 15 km südlich von Vaduz; Anm. d. Verf.) Bernd Hartbauer auch noch eine internationale Beifahrer-Karriere.

Mit dem Schweizer Urs Hunziker (nicht verwandt und nicht verschwägert mit der Glamour dame gleichen Nachnamens) startet Hartbauer in der gerade beginnenden Saison 2016 bei ausgesuchten Rallyes in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz, in Frankreich und in Spanien. Den Auftakt bildete die zur Deutschen NAVC-Rallyemeisterschaft zählende Fürst-von-Wrede-Rallye des Motorsportclubs Jura, deren diesjährige, 14. Ausgabe, am ersten April-Sonntag rund um Ellingen bei Weißenburg stattfand.

Auf drei, jeweils zweimal zu befahrenden, Wertungsprüfungen (WP) mit einem Schotteranteil von über 40 %, gingen Hunziker/Hartbauer mit der Startnummer 19 auf ihrem britischen Ex-Werks Mini WRC John Cooper an den Start. Nach dem ersten Durchgang über die einzelnen WP´s („den wir in der äußerst rutschigen WP eins noch etwas verhalten begonnen haben!“) waren die beiden noch nicht wirklich zufrieden: „Zwar haben wir unser Aufschrieb-System verfeinert und angepasst, aber im superschnellen Rundkurs der WP zwei wurden wir von einem langsameren Teilnehmer aufgehalten und hatten zudem kurzzeitig einen Motoraussetzer!“ Doch der 300 PS-starke Ex-Werks Mini-WRC kam schnell wieder zum Laufen und in der mittäglichen Pause wurden die Zweifel der beiden beim Aushang des Zwischenergebnisses schnell ad acta gelegt: denn Hunziker/Hartbauer rangierten auf Gesamttrang zwei!

Im zweiten Durchgang konnten sich die beiden sogar noch steigern, obwohl die drei WP´s naturgemäß von den fast 100 weiteren Teilnehmern vor allem in den Kurven durch das im Rallyesport übliche Kurvenschneiden sehr verdreckt waren. Hunziker/Hartbauer fuhren jeweils die schnellsten Zeiten und am Ende reichte es mit insgesamt fünf (!) WP-Bestzeiten zu einem „nicht wirklich erwarteten“ Klassen-, Gruppen- und Gesamtsieg mit fast einer Minute Vorsprung vor den weiteren Verfolgern! Und Bernd Hartbauer strahlte bei der Siegerehrung: „Es ist ein Wahnsinnsgefühl, in einem World-Rallye-Car (WRC) zu sitzen und dessen phantastische Beschleunigung und grandiose Traktion zu erleben!“

Nach nur eine Woche Pause ging´s für das schweizerische Team ins österreichische Kärnten, wo rund um Wolfsberg (ca. 60 km nordöstlich Klagenfurt) die Jubiläums-Ausgabe (40 Jahre!) der Lavanttal-Rallye anstand, ein Lauf zur Österreichischen Staatsmeisterschaft sowie ein Lauf zum Mitropa-Rally-Cup, der inoffiziellen Europameisterschaft der Amateure und Privatfahrer. Daher trafen Hunziker/Hartbauer an den eineinhalb Rallye-Tagen auch auf ausgesuchte Konkurrenz nicht nur aus Österreich und Deutschland, sondern vor allem auch aus Italien, Ungarn, der Tschechischen Republik und Slowenien. Und sie stellten am

Vormittag des zweiten Rallyetages leidvoll fest, wie eng Sieg und Niederlage auch im Rallyesport zusammen liegen können.

Der freitägliche Auftakt war von heftigem Regen begleitet, zudem spielte die Technik des über 300 PS starken World-Rally-Cars den beiden Fahrern erhebliche Streiche. Mit einem kleinen Notservice konnten diese jedoch schnell beseitigt werden, so dass sich Hunziker/Hartbauer im Feld der 93 Teilnehmer peu á peu nach vorne arbeiten konnten. Nach dem zweiten Durchgängen über die beiden WP's „Arlinggraben“ und „Vorderlimberg“ konnten sich beide am Ende des ersten Tages in ihrer Gruppe immerhin auf Top Ten-Platz zehn und im Gesamtklassement auf Rang 14 einreihen. Nach diesem etwas harzigen Auftakt waren sich beide jedoch sicher: „Da geht schon noch ´was, da ist schon Luft nach vorn!“.

Mit dieser Maxime traten sie am am früher Samstagmorgen tatsächlich ihren weiteren Weg nach vorne an – als sie in der dritten Prüfung des Samstages, der WP sieben, in einer Rechtskurve auf viel Schotter in einen Graben rutschten und nur noch durch die Feuerwehr geborgen werden konnten. „Auf dem vielen Schotter gabs praktisch keine Verzögerung und auch das Einlenken brachte nicht die gewünschte Wirkung!“, rapportierte Bernd Hartbauer, den Helfern, die jedoch erst nachdem alle Teilnehmer diese Wertungsprüfung absolviert hatten, aktiv werden konnten. „Und damit war die Rallye für uns zu Ende, obwohl die Schäden am Mini nur kosmetisch sind!“

Mit den Worten: „Es war eine tolle Rallye mit überaus anspruchsvollen Prüfungen, auf denen aber langjährige Kenntnis sehr von Vorteil sind – weswegen wir mit Sicherheit wiederkommen werden!“ verabschiedeten sich Urs Hunziker und Bernd Hartbauer aus Österreich und bereiten sich schon auf ihre nächste gemeinsame Rallye, Ende Mai im Tessin, vor.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.hpstechnik.ch und www.beberallyeteam.de.to.

Gerd Plietsch



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

N a c h r u f:

Hubertus Ernst

(gpp) – Seinen Rallye-Käfer (dass er rot war, erfuhr ich erst, als die damaligen Motorsport-Zeitschriften wie Sportfahrer und Rallye Racing auch den breitensportlichen Mittelteil in Farbe druckten) kannte ich lange von Fotos und fragte mich immer, was das wohl für einer wäre, der aus meinem näheren Umgebung quer durch die Republik nach Westen fuhr, um an Rallyes sowie an den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring teilzunehmen.

Als ich endlich seinen Namen erfuhr (bei einer der frühen Coburger Veste-Rallyes, wo er mit seinem roten Käfer als Vorausfahrzeug auftrat), machte ich mir noch größere Gedanken um diese Person, denn: wer heißt schon Hubertus?

Doch als ich ihn dann endlich kennen lernen durfte, waren alle vorherigen (völlig unnötigen) Bedenken wie weggewischt: Hubertus Ernst war wie eine motorsportliche Vaterfigur mit großer Vorbildfunktion, der mir – vor allem, als wir uns wegen verschiedener Artikel über die legendäre Olympia-Rallye, an der er (natürlich auch, wie an weit über 200 anderen Motorsport-Veranstaltungen) teilgenommen hatte – trafen, einen tiefen Einblick in das Rallye-Nähkästchen, aber auch und vor allem in seinen untadeligen Charakter, erlaubte.

Am geplanten Projekt, der Geschichte des von seinem Vater Willy im Jahr 1926 gegründeten Autohauses Ernst, welches bis zum 100. Geburtstag in zehn Jahren verwirklicht sein soll, wird er nun wohl nicht mehr teilnehmen, aber ich bin mir sicher, dass er in der himmlischen Rallyefamilie einen guten Platz finden und haben wird.

Danke, lieber Hubertus, dass ich Dich kennen und schätzen lernen durfte!



Langstreckenklassiker Coppa d`Europa 2016:

Sehenswerte Oldtimer eilen mit Weile durch Südthüringen und Nordbayern

(gpp) – Es ist still am Schleizer Dreieck, nur ein leichter Wind streift durch die Bäume. Und es ist kühl, denn obwohl schon Frühling, haben die Temperaturen gewaltig Mühe, sich zweistellig zu etablieren.

Die Renn-Saison liegt noch in weiter Ferne, nachgerade hier, an der vor einigen Jahren erst neu gebauten Querspange zwischen „Seng“ und der alten Start- und Ziel-Geraden, die für den öffentlichen Verkehr ohnehin gesperrt ist.

Doch plötzlich kommen zwei Fahrzeuge mit gelben, niederländischen Nummernschildern, die Absperrung wird geöffnet, eines der Fahrzeuge fährt an den rechten Straßenrand und stellt das internationale rote Schild für den Start einer Rallye-Sonderprüfung auf. Das andere stellt rot-weiße Pylonen auf die Straße und wie aus heiterem Himmel tauchen auch zwei, drei mit gelben Warnwesten bekleidete Personen auf – Streckenposten, offensichtlich.

Des Rätsels Lösung ist die diesjährige Coppa d`Europa 2016, die nach vier Jahren nicht nur wieder durch das nordöstliche Franken, sondern erstmals auch durch das Vogtland führt, dabei die älteste Naturrennstrecke Deutschlands, das „Schleizer Dreieck“ berührt – und dort natürlich auch eine kleine Sollzeitprüfung stattfinden lässt.

Die knapp 100 Teilnehmer, vornehmlich aus Deutschland, aber auch aus der Schweiz, aus Belgien, Luxemburg und den Niederlanden, aus England und Schottland, aus Dänemark und Norwegen, sogar aus dem Fürstentum Lichtenstein ist ein Team am Start, waren am Tag vorher im niederländischen Vaals gestartet, und kamen (nach Abstechern in die Benelux-Staaten) über das Sauerland, den Edersee und das hessische Kassel nach Thüringen. Von dort aus erreichten sie Ruhla und Oberhof, bevor sie in Saalfeld an der Saale-Talsperre des Bleiloch-Stausees eine Mittagsrast einlegten und danach das Schleizer Dreieck erreichten. Auf der dortigen Querspange, der Motorrad-Schikane und dem Fahrerlager war eine 1,3 km lange Gleichmäßigkeitsprüfung zu absolvieren, für die die Verantwortlichen der Coppa genau 100 Sekunden Zeit vorgesehen hatten. Eigentlich genug, wenn man – wie fast ein Drittel der Teams – über Fahrzeuge mit der Typ-Bezeichnung 911 aus dem Hause des Stuttgarter Sportwagen-Herstellers verfügt, die ihrerseits über genügend Pferdestärken bestimmen, um solche ‚Hindernisse‘ problemlos zu meistern.

Und die meisten führen auch entsprechend gemächlich, die jeweiligen Copiloten besaßen offensichtlich das notwendige, zeitliche Fingerspitzengefühl (oder auch das entsprechende Equipment?) um nicht am Anfang rasen, und am Ende kurz vor dem Ziel fast stehen bleiben zu müssen – bis die 100 Sekunden heruntergezählt sind. Aber einige sind doch anders unterwegs, und die ‚große Freiheit‘ auf einer Rennstrecke, verbunden mit einem hin und wieder gerade bei sechs- und mehr zylindrigen Maschinen lauthals sich bemerkbar machenden Kraftwerks, lässt den einen oder anderen fahrtechnisch doch etwas über sich hinaus wachsen – was am Kurveneingang nicht selten mit einem brachialen Bremsmanöver endet, bei dem oft auch ordentlich Rauch aufsteigt.

Gute eineinhalb Stunden dauert das ‚Schauspiel‘ – und dann werden die rot-weißen Pylonen wieder eingesammelt, das Start-Schildchen abmontiert, die mit den gelben niederländischen Kennzeichen versehenen Autos bepackt – und der ganze Spuk ist schneller vorbei, als er gedauert hat. Den Zuschauern bleibt nur die Erinnerung – oder eigene Fotos von so zahlreichen wie seltenen Fahrzeugen, wie einem MG B V8, einem Saab 96V 4 rally, einem Ford Mustang, einem Lotus Elan, jeder Menge verschiedener Volvo-Modelle oder einer AC Cobra 427 SC. Das ‚obere‘ Ende bildet sicherlich der mächtige Excalibur Phaeton IV oder der Lancia Aurelia, das untere Ende ein VW Käfer, ein NSU TT und ein paar mehr oder weniger seriennahe, kleine DAF-Modelle. Dazwischen tummeln sich unendliche Porsche 911´er, aber auch zahlreiche Alfa-

Romeo-, BMW- und Mercedes Youngtimer-Fahrzeuge. Eindruck schinden aber auch die beiden 'Corvetten', eines als Coupe und eines als Cabrio, die immer als Paar ihre Bahnen zogen und ein Jaguar XJ6C Lynx Convertible.....

Die Teilnehmer sind derweil über das oberfränkische Zettlitz auf dem Rückweg nach Mittelfranken, wo in Herzogenaurach die Übernachtungspause ansteht und ab dem nächsten Morgen, dem Samstag, die letzte Etappe in die tschechische Hauptstadt Prag in Angriff genommen wird.

Auf dem Weg zum deutsch-tschechischen Grenzübergang bei Schirnding-Pomezi wird – natürlich – auch der oberpfälzische Steinwald passiert und was liegt dort näher als eine 8,3 km lange und nur zehn Minuten dauern dürfende Orientierungsetappe ausfahren zu lassen?! Schließlich sammelten und sammeln unzählige Copiloten in diesem Wald seit Jahrzehnten ungeahnte Orientierungs-Erfahrungen, warum nicht auch die Teilnehmer der Coppa, die auch schon vor vier Jahren zwischen Zinst und Oberwappenöst unendlich kreisten – und doch nur wenig Erfolgserlebnisse gebaren.

Entsprechend gestaltete sich die Zufahrt zur Zeitkontrolle (ZK) auf einem Parkplatz an der Staatsstraße 2181 entlang der Fichtelnaab bei Lochau, wo bei weitem nicht alle Fahrzeuge langsam und mit offensichtlich entsprechend großer Vorzeit anrollten, und sich brav zu ihrer Stempelzeit anstellten. Mitunter drängelten sich Fahrzeuge und vor allem Beifahrer an dem kleinen Tisch vor einem weiteren Fahrzeug mit gelbem, niederländischen Kennzeichen, wo die jeweiligen Durchfahrtszeiten auf der Bordkarte dokumentiert wurden. Und die Orientierung schien weiterhin einigen unklar zu sein, denn unmittelbar nach der ZK sammelten sich immer wieder Fahrzeuge am Straßenrand, um ihren Copiloten die entsprechende Sammlung zur Enträtselung der kartographischen Fahratanweisungen zu ermöglichen.

Doch auch hier war nach gut zwei Stunden Schluss, die beiden Holländer packten ihren fünf Siebensachen zusammen und verschwanden in Richtung Tschechische Republik, wo sich die meisten Teilnehmer inzwischen schon beim mittäglichen Lunch im INGO-Casino von Frantiskovy Lazne von den vormittäglichen Coppa-Strapazen zu erholen versuchten.

Am Abend wurde schließlich das Ziel in Prag erreicht und im dortigen Dorint Hotel „Don Giovanni“, die Sieger geehrt. Es gewannen Klaus Schepper und Fabian Mohr vom ibh-Team auf Porsche 911 SC vor Peter und Johanna Wieden auf Volvo P 1800 S (Coppa-Touring-Sieger) und Christof Schirra und Andreas Kopp (Coppa Sport-Sieger) auf Alfa Romeo 1300 GT

Weitere Informationen sowie alle Ergebnisse im Detail dieser insgesamt 1.500 km langen Veranstaltung gibt es unter: www.coppa-europa.org.

Gerd Plietsch



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



Erinnerungen an längst vergessene Rallye-Helden:

Rallyefahrer aus Oberfranken bei 1971'er Int. AvD-Rallyes Wiesbaden vorn platziert

(gpp) – Im Rahmen einer winterlichen Recherche über die von zunächst 1921 bis 1933 und nach dem Krieg erneut von 1951 bis 1971 durchgeführte Int. AvD-Rallye Wiesbaden (die seit 2011 als Oldtimer-Veranstaltung ein gelungenes Comeback feiert, und heuer am letzten April-Wochenende [26. bis 28. April] stattfindet; Anm. d. Verf.), die schon in ihrer Blütezeit (1968 bis 1971) in die damalige Tschechoslowakei führte, fanden sich in den (leider nur noch sehr begrenzt) vorhandenen Ergebnislisten – wie könnte es anders sein – auch etliche, noch heute namhafte Motorsportler aus unserer Region, die in ihrer Jugend überaus rege und noch dazu erfolgreich im internationalen Rallyesport agiert hatten.

In der Hauptsache waren es natürlich Mitglieder des schon in dieser Zeit überaus aktiven Motorsportclubs (MSC) Marktredwitz, die sich die ab 1968 bietende Gelegenheit, die ansonsten „dicht verrammelte“ Tschechoslowakei mit Rallye-Autos zu erkunden, nicht entgehen lassen wollten. Möglicherweise hatten aber auch benachbarte Motorsportler, wie z. B. der Münchberger Klaus Reichel, der zusammen mit seinem Pirmasenser Beifahrer Günter Schanne schon 1966 die 'Wiesbaden' gefahren, und mit seinem BMW 1800 ti ausgefallen war, von dieser außergewöhnlichen Rallye ausführlich berichtet. Sicher berichtet, hatten aber auch die beiden Marktredwitzer Rallyefahrer Armin Rossner und Heinz Kreuzer, die mit ihrem Porsche 911 ein Jahr später (1968, beim CSSR-Auftakt, der auch ein Lauf zur Rallye-Europameisterschaft war und deshalb auch Ausländer wie Pauli Toivonen oder Sobieslaw Zasada 'anlockte'; Anm. d. Verf.) in der Klasse der Tourenwagen bis 2000 ccm Hubraum zwar mit Rang vier das Siegetreppchen knapp verpaßten, aber aufgrund der 25 (!) Starter) doch noch eine der damals viel wertvolleren und wichtigeren Gold-Medaillen erhielten. Rainer Walta aus Weiden kam als Beifahrer im Austin Mini des Neunkirchener Kurt Lehner ebenfalls auf einen vierten Platz, da in dieser Klasse jedoch nur 6 Teilnehmer an den Start gegangen waren, reichte es für diese beiden 'nur' zu Bronze.

Und 1969 standen dann jede Menge Rallye-Teams aus dem gesamten nord-ost-oberfränkischen Raum Schlange an der Nürnberger Startlinie: Die 'Wiederholungstäter' Rossner/Kreuzer brachten ihren Porsche 911 T auf einen fünften Platz nach der Abenteuerfahrt durch Böhmen zurück nach Wiesbaden, während der heute noch amtierende Vorsitzende, Dr. Gerald Rauch zusammen mit seinem Kemnather Fahrer Erhard Memmel in einem Opel Rallye Kadett auf einen ausgezeichnete dritten Platz in seiner Klasse kam. Sogar einen Klassensieg konnten zudem die beiden Weidener Josef Feller und Werner Niedermeier auf BMW 2002 ti, und die beiden Bayreuther Hans Stöhr und Manfred Kröniger auf einem BMW 2500 feiern. Alle anderen Teilnehmer aus der Region kamen leider nicht in Wertung ins Ziel, unter ihnen: Peter Neubauer und Peter Zwerenz (beide Marktredwitz) auf BMW 2002, Gerhard Malzer (Groschlattengrün) und Manfred Wolf (Weiden) auf Opel Rallye Kadett, der Kronacher Wilfried Zametzer als Beifahrer im BMW 700 S des Neunkirchener Kurt Lehner, der Marktredwitzer Michael Neubauer als Beifahrer im Saab Sport 96 des Kasseler Hartmut Gros und last but not at least 'Rallyepabst' Hans Schwägerl mit seiner Kemnather Beifahrerin Roswitha Memmel.

1970 wurden Memmel/Dr. Rauch in der Klasse der Serientourenwagen bis 2000 ccm Hubraum Zweite, und gelangten im Gesamtklassement der 146 Starter mit Rang acht sogar deutlich in die Top Ten. Einen Rang im Gesamtklassement hinter Memmel/Dr. Rauch platzierten sich die beiden Bayreuther Hans Stöhr und Manfred Kröniger (der seine motorsportlichen Gene mittlerweile recht erfolgreich auf seinen Sohn Sebastian weitergegeben hat) auf einem BMW 2002 ti.

Wieder einen vierten Platz in der Klasse der Spezial-Grand-Tourisme-Wagen bis 2000 ccm holten sich Armin Rossner und Heinz Kreuzer, diesmal auf Porsche 914 (ja, schon richtig, kein 911'er, einen der eher selteneren 914'er bewegten beide damals; Anm. d. Verf.), und einen zehnten Platz in der Klasse der Spezial-Tourenwagen bis 2000 ccm Hubraum erreichte das Team Hans Schwägerl und August Rössler auf einem BMW 2002. Nicht ins Ziel kamen dagegen der Wunsiedler Jörg Bähring und sein Selber Beifahrer Horst Küspert auf Opel Rallye Kadett sowie die beiden Marktredwitzer Hans-Jürgen Moosmaier und Klaus Wiegand, die ihren NSU TT ebenfalls vorzeitig abstellen mußten.

An dieser Stelle sollte vielleicht kurz auf die damaligen Anforderungen eingegangen werden: Die Int. AvD-Rallye Wiesbaden führte ja seit 1968 groß- und weiträumig deshalb in die damalige Tschechoslowakei, weil dort nächstens von 22 Uhr bis 5 Uhr morgens in allen Ortschaften nicht nur die nicht vorhandenen Gehsteige hochgeklappt wurden, sondern tatsächlich auch sämtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgehoben waren (wer hätte das gedacht?). „Stauend beobachteten wir bei unserer ersten, noch etwas zögerlichen Ortsdurchfahrt, wie uns die tschechischen Polizisten mit auffordernden Gesten zum vehementen Gasgeben

aufforderten und erst zufrieden waren, wenn wir die Haftgrenze unserer Reifen bis – und manchmal über – das Limit beanspruchten!“ so ein nicht genannt werden wollender, damaliger Teilnehmer.

Zum Beispiel führte die XXXIII. Ausgabe (1971) der Int. AvD-Rallye Wiesbaden an zwei Veranstaltungstagen (Freitagmittag bis Samstagnachmittag) von Nürnberg aus über Furth im Wald nach Klatovy, wo in mehreren 400 bis 500 km langen Schleifen rund um das nächtliche Klattau die unterschiedlichsten Best- und Sollzeitprüfungen auf die 246 Teilnehmer warteten, von denen nur 127 nach der ersten Runde ins Zwischenziel kamen, und von denen nach der zweiten und dritten Etappe, welche am frühen Samstagmorgen wieder bis zurück nach Deutschland führte, ganze 90 (!) das Ziel in Wertung erreichten. „Vor allem gegen Morgen machten sich bei vielen Teilnehmern Konditions- und Konzentrationsprobleme bemerkbar!“, denn beim schlussendlichen Blick auf den Kilometerzähler stellte man „völlig überrascht“ fest, dass, so es in der nächtlichen CSSR keine ‚Verfranzer gegeben haben sollte,‘ tatsächlich doch weit über 1.500 (!) Kilometer abgespult worden waren! „Und das alles ohne richtige Pausen, denn um das immer wieder auseinander brechende Feld zusammen zu führen, wurden manche von ihnen rigoros gekürzt. Nur die nächtliche Tankpause, für die vom Veranstalter extra ein Tankwagen aufgeboden worden war, konnte nicht wirklich verkürzt werden!“

1971 also, als sich die rallyemäßig in der Tschechoslowakei zu erledigenden, ruhmreichen Heldentaten weiter im nord-ost-oberfränkischen Grenzland herumgesprochen hatten, ermunterte diese Tatsache weitere Starter:

Der Marktredwitzer Heizungsbauer Werner Thoma und sein Wunsiedler Beifahrer Hans Dumler gewinnen auf Opel Commodore GS die Klasse der Serien-Tourenwagen über 2l Hubraum und etablierten sich im Gesamtklassament der 246 (!) Starter, auf Rang 18. Zwei Plätze vor ihnen, auf 16, rangieren der Lichtenberger Friedrich Rosenberger und sein Selber Beifahrer Horst Küspert auf einem VOLVO 122 S, mit dem sie in der Klasse der Spezial-Tourenwagen bis 2000 ccm Hubraum Vierter geworden waren. (Beim Training verbogen die beiden Ihren VOLVO 122 S, fanden aber im nächtlichen Klatovy eine Winde, mit deren Hilfe sie den Schwedenkracher wieder „einigermaßen“ gerade ziehen konnten; Anm. d. Verf.). Den 19. Platz im Gesamtklassament belegen die im Vorjahr ausgefallenen Hans-Jürgen Moosmaier (jetzt Bamberg) und sein Marktredwitzer Beifahrer Klaus Wiegand auf Porsche 911 T.

Einen zweiten Platz bei den Serien-Tourenwagen bis 1150 ccm Hubraum erreichte der Weidensees´er Richard Leinberger auf einem Fiat 128, während der Coburger Helmut Ehrhardt als Beifahrer im Opel Kadett von Heinz Jäger (Nidda) mit Rang vier in der gleichen Klasse das Siegertreppchen knapp verpaßte. Dieses Siegertreppchen erreichten jedoch die beiden Weidener Walter Grünberger und Manfred Wolf auf einem Porsche 911 T als Dritte, während Josef Feller (Weiden) und Werner Niedermeier (Neustadt) mit ihrem Porsche 914 vorzeitig aufgeben mußten.

Ausfälle müssen auch Ludwig Murr und August Rössler (beide Marktredwitz) mit ihrem NSU TT, Harald Baumüller und Michael Neubauer (beide ebenfalls Marktredwitz) mit ihrem BMW 1600 ti, Gerd König (Thiersheim) und Helmut Steiner (Schönwald) mit ihrem BMW 2002 ti sowie Hans Schwägerl (Marktredwitz) mit seinem Mainzer Beifahrer Bodo Grafenhorst auf BMW 2800 CS, hinnehmen.

Eine weitere Ausgabe der Int. AvD-Rallye Wiesbaden kam 1972 nicht mehr zustande, das politische Umfeld hatte sich derart verändert, so dass die bereits angemeldete Veranstaltung ersatzlos gestrichen werden musste. Und auch 1973 gab es keine ‚Wiesbaden‘, im Jahr 1974 schon gleich gar nicht. Da ‚tötete‘ die Ölkrise jedweden Motorsport, vor allem den auf öffentlichen Straßen.

Damit versank die ‚Wiesbaden‘ erneut in der Versenkung, und tauchte erst im Jahr 2011 als Oldtimer-Veranstaltung wieder auf, zwar wieder mit großen Streckenteilen im heutigen Tschechien, aber ausschließlich als Rallye mit Gleichmäßigkeitsprüfungen. Die aktuelle Ausgabe der Int. Rallye Wiesbaden führt über noch immer gut 1.500 km vom **28. bis 30. April** von Eschenfelden bei Nürnberg über Pilsen und Klatovy zurück zum Ziel nach Wiesbaden.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.rallye-wiesbaden.com.

Gerd Plietsch



→ *Termin-Vorschau:*

Heuer eine Woche später:

Automobilslalom des AC Hof findet am 8. Mai 2016 statt

(gpp) – Im vergangenen Jahr mußte er wegen diverser Bauarbeiten innerhalb des Automobil-Zulieferer-Zentrums in Hof-Haidt abgesagt werden, und auch in diesem Jahr können Veranstalter und Teilnehmer den Sonntag, 1. Mai, genießen. Denn die alljährliche Auftakt-Veranstaltung im oberfränkischen (nachdem bereits am 17. April die allererste Veranstaltung vom ATC Weiden im oberpfälzischen Speichersdorf stattfand; Anm. d. Verf.) Automobil-Slalom findet in diesem Jahr erst eine Woche später (**Sonntag, 8. Mai**) statt.

„Grund dafür ist eine Terminkollision mit einem zur Deutschen Meisterschaft zählenden Slalom in Nürnberg“, so AC-Vorsitzender Karl-Heinz Bauer, „und obwohl wir unseren Slalom schon seit mehreren Jahren alljährlich am 1. Mai durchführen, mußten wir verschieben!“

Der Hofer Automobilslalom beginnt ab 10 Uhr mit den Fahrern der serienmäßigen Autos. Ab 13 Uhr folgen die Teilnehmer mit den seriennahen Fahrzeugen und sowohl den Höhepunkt als auch den Abschluss bilden ab etwa 14 Uhr die verbesserten Fahrzeuge, von denen die wenigsten für den öffentlichen Straßenverkehr angemeldet sind und daher auf Hängern nach Hof transportiert werden müssen. Normalerweise werden in diesen unterschiedlichen Hubraumklassen auch die schnellsten Zeiten gefahren, doch gerade der Parcours auf der Ferdinand-Porsche-Straße im Hofer Automobil-Zulieferer-Park „Pole Position“ hat in den vergangenen Jahren schon mehrfach Gesamtsieger gesehen, die mit äußerst schnellen seriennahen, ja sogar serienmäßigen, Fahrzeugen durch die Hofer Pylonen ´wedelten´.

Zuschauer sind willkommen, müssen sich aber den Weisungen der Streckenposten beugen, und können nur an ausgewiesenen Zuschauerplätzen das Slalom-Geschehen verfolgen. Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt, so dass weder Teilnehmer noch Zuschauer dursten oder hungern müssen.

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

Gerd Plietsch



Mit uns beginnt der Urlaub bereits an Ihrer Haustür!

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

...ab 29 €

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

- 22. bis 23. April 2016; METZ-Rallye-Classic; www.metz-rallce-classic.de
- ~~23. April 2016; Doppel-Rallye Sprint AMC Sonnefeld; www.ame-sonnefeld.de~~ abgesagt
- 24. April 2016; Slalom AC Waldershof; www.ac-waldershof.de
- 30. April 2016; DMV-4-Stunden-Rennen; www.vln.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 marktleuthen – fon: 09285/913191 – fax: 09285/913192 – mob: 0172/86 08 310

Über die Besetzung eines Ehrenamtes:

„Mir braung´ aan Schriftführer!“

(gpp) – „Mir braung´ an Schriftführer!, der jetzige koo´s nimmer machng!“

Aus dem staunend-stillen Auditorium (jetzt wäre fast 'Aquarium' aus der Tastatur geflossen...) kommen keinerlei Reaktionen – allerhöchstens steigen zahlreiche Fragezeichen nach oben, und ein jeder vertieft sich in vorhandene (oder auch nicht vorhandene) Unterlagen.

Es ist wie beim Asterix, wenn die Römer-Chefs Freiwillige für Sondereinsätze rund um das gallische Dorf („...vortreten“) brauchen – und alle einen Schritt zurücktreten und nur der doofste vorne stehen bleibt.

Aber in einem Verein gibt's ja keine Doofen, da treten alle einen Schritt zurück – in diesem Fall meldet sich natürlich keiner, denn für das ausgelobte Ehrenamt gibt's eigentlich (leider) nie einen Bewerber. Schon gar nicht einen freiwilligen.

Der Vereinsvorsitzende sieht sich ratlos um, und erblickt eine klägliche Schar von meist älteren Mitgliedern, von denen die meisten schon irgendeinen Posten haben und daher (und auch wegen ihres Alters!) eigentlich in Ruhe gelassen werden sollten, und nicht mehr für ein womöglich weiteres Ehrenamt in Frage kommen.

Um noch einmal auf Asterix zurück zu kommen, dort gibt's ja bei jeder der immer wieder nanstehenden Keilereien auch immer den Zwist zwischen: „Das Alter vor!“ und „Der Jugend eine Chance!!“ – aber hier ist ja auch kein Jugendlicher, und wenn doch – will er auf keinen Fall eine solche Chance....

Alljährlich wiederholten sich solche und ähnliche Szenen, wenn die turnusmäßigen Jahreshauptversammlungen anstehen, und im üblichen Zwei-Jahres-Rhythmus die verschiedenen Positionen in der Vereinshierarchie neu besetzt werden müssen.

Die wenigen Teilnehmer, die – noch – nicht der Vorstandschaft angehören, werden nun direkt angesprochen: „Fritz, Du hast doch Zeit....und wir helfen Dir auch!“ so und ähnlich werden sie gelockt, diejenigen, welche vorstandsmäßig bislang noch unbeleckte Mitglieder waren – wohl wissend, dass die angebotene Hilfe in der später eintretenden Realität nicht selten auf gänzlich „Null“ heruntergefahren wird.

„Geh´ fot, dees ham´s ma bei die Hosazüchta aa versprochnng – und dann woar i am End´ doch ganz allaa!!!“ Vereinsvorstände wissen allerdings schon seit langem, auf keinen Fall nützt es, Ehrenämter erst in der Jahreshauptversammlung besetzen zu wollen. „Dafür musst Du wochen- ja monatelang hinarbeiten!“ so ein ungenannt bleiben wollender Vereinsvorsitzender hinter vorgehaltener Hand.

So sehr wir geeignete Leute für Ehrenämter benötigen – sie werden nicht selten von ihren Mitgliedern in ihrer Verantwortung alleine gelassen und am Ende nach nicht optimal verlaufenen Veranstaltungen nicht selten auch noch gerügt.

Tut man das?

Oder liegt's auch daran, dass man für die Durchführung von Veranstaltungen (und das betrifft nun nachgerade das uns eigene Metier, den Motorsport; Anm. d. Verf.) von den Genehmigungsbehörden, seien es Offizielle oder Vereins-Obere, immer größer und vielfältiger werdende Auflagen und Vorschriften aufgebremst bekommt, die ein normaler Mensch, der tagtäglich neun Stunden in irgendeine Arbeit rennt, im ehrenamtlichen Bereich schon zeitlich gar nicht mehr erfüllen kann???

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 www.koenig-porzellan.com
www.bmp-steuer.de - www.vw-ziegler.de

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 **832 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
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](http://www.gerdplietschpresse.de/gpp-classic-center)

Angemerkt...

Liebe Leser,
Liebe Motorsportfreunde,
Liebe Kunden,

nun also, die Saison ist in vollem Gang, allenthalben finden die unterschiedlichsten Motorsport-Veranstaltungen statt, und manch einer von Ihnen hat womöglich gar nicht so viele Wochenenden zur Verfügung, wie er bräuchte, um an den verschiedensten Rallyes, Slaloms, etc. teilnehmen zu können.

So sehr es gut und richtig ist, sich einer Sache, einer Motorsport-Serie, zu verschreiben und seine ganze Konzentration darauf zu verwenden, so interessant und vor allem abwechslungsreich kann es aber auch sein, sich ohne irgendwelchen Meisterschaftsdruck in den unterschiedlichsten Kategorien zu tummeln und die verschiedensten Menschen zu treffen und immer wieder andere Erfahrungen zu machen. Nicht immer nur die eingefahrenen Wege zu bestreiten – sondern ruhig auch einmal nach links und rechts zu schauen und zu sehen, was anderswo wie geschieht.

Das Ihnen das bei Gelegenheit ´mal durch den Kopf geht, und Sie vielleicht eine etwas gedanklich breitere Motorsport-Aufstellung bekommen,

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!!
