



autohaus engel GmbH

engel

TOYOTA

hofer straße 45 fon: 0 92 32 / 99 79 0  
95632 wunsiedel fax: 0 92 32 / 99 79 99

[www.toyota-engel.de](http://www.toyota-engel.de)

präsentiert das:

## **gpp – motorsport-info** – Ausgabe 20/2011, 27. September 2011, 10. Jahrgang

Über 100 Teilnehmer und ca. 2.500 Zuschauer bei Int. Berg-Gleichmäßigkeitsprüfung:

### **Klassensieg an der Würgauer Wand für Bamberger Michael Höllein**

(gpp) – Kaiserwetter, anfangs sogar richtig brütende Hitze, herrschte rings um das Städtchen Würgau, als sich am (vor-)gestrigen Sonntag höchst seltene automobiler Preziosen aus der gesamten Republik – und dem benachbarten Ausland – an der ehemaligen Bergrennstrecke zur Internationalen Berg-Gleichmäßigkeitsprüfung einfanden, und in ihrem Schlepptau Tausende von Zuschauern an den Wolscherberg am Rande der Fränkischen Schweiz brachten. Der 1. Automobilclub (AC) Bamberg in Person des Rennleiters Hans Schrüfer (Bamberg) hatte im wahrsten Sinn des Wortes geladen, und diesem motorsportlichen 'Ritterschlag' folgten die Geladenen nur zu gerne. „Schließlich kann man hier – nicht wie anderswo – einfach eine Nennung abgeben, sondern muss darauf warten und hoffen, dass das eigene Fahrzeug irgendwann ins Portfolio des Veranstalters passt!“, so ein in diesem Jahr zum Zuge gekommener, jedoch ungenannt bleiben wollender Teilnehmer.

Schon ab dem Samstag strömten die ersten, weiter angereisten Teilnehmer in die kleine Gemeinde Würgau, und brachten ihre wertvollen Schätze auf offenen Anhängern oder in geschlossenen Trailern vor die Würgauer Wand, und als am Sonntagvormittag auch die Teilnehmer aus der Region und vor allem die Zuschauer nach Würgau strömten, war das kleine Dorf bald von Motorsportler 'überschwemmt'. „Aber alle zwei Jahr geht das schon in Ordnung“, so einer der Haus- und Hofbesitzer, bei dem sich manche 'alteingesessenen' Teilnehmer ihr ganz persönliches Fahrerlager schon seit Jahren mitten im Hof, und wenn es sein muss, auch vor den Garagenein- und -ausfahrt einrichten dürfen und können.

Die etwas später gekommenen bestrafte zwar nicht das Leben, doch sie mussten mit der großen Wiese am Ortsrand oberhalb von Würgau vorlieb nehmen und dort Fahrerlager und Picknickecke aufschlagen. Das war dann die große Flaniermeile für die Zuschauer, und man konnte sich gar nicht satt sehen, was Hans Schrüfer für diese seine elfte Ausgabe wieder an automobilen Highlights aufgeboten hatte. Der direkte Kontakt zwischen Publikum und Rennfahrern war gewollt und gegeben und manch einer vergaß, sich an die Rennstrecke zu begeben und parlierte lieber mit den Besitzern und Fahrern der historischen zwei-, drei- und vierrädrigen Rennfahrzeuge.

Und dann, kurz vor zwölf Uhr war es soweit, die Protagonisten wurden in acht verschiedenen Klassen von der Leine gelassen, und nach dem ersten Trainingslauf versuchten diese, ihre im ersten Wertungslauf gefahrene Zeit im zweiten so gut wie möglich zu wiederholen. An der Startflagge stand bei den ersten drei Klassen niemand anders, als Schirmherr und MdL, Heinrich Rudrof (Scheßlitz) selbst, um die Teilnehmer auf die knapp 1,6 km lange Reise zu schicken.

Und sie 'knatterten' denn auch los, als gäbe es kein Morgen, und in der Klasse 1, bei den Motorrädern bis Baujahr 1975 war es der Regensburger Kurt Hofmann, der seine 1957'er Triton 650 mit 45 PS und lediglich

15 Hundertstel Sekunden Abweichung zwischen dem ersten und dem zweiten Lauf zum Klassensieg pilotierte. Auf die Plätze zwei und drei kamen Michael Pabst (Pegnitz) auf Honda CB 750 von 1973 und Helmut Reichel (Weißenburg) auf NSU Max OS B251 aus 1954. Die Klasse 2 (Automobile und Rennwagen bis 1950) dominierten gleich zwei Fahrzeuge mit der gleichen Abweichung von 42 Hundertstel Sekunden, wonach dem Raublinger Horst Fitsch mit seinem Alvis Special von 1934 mit der insgesamt schnelleren Zeit der Klassensieg vor dem Niesetaler Rainer Giel auf einem Riley Sprite Sepcial von 1938 zukam. Dritter wurde der Dachauer Hans Böck auf einem massigen Bentley Le Mans aus 1929. In der Beiwagenklasse 3, wo sich Rennmotorräder mit Beiwagen bis 1950 tummelten, gewannen die Bendorfer Werner Kneip und Klaus Mangner auf einem BMW Renngespann R 509 aus 1958 vor Siegfried Richter und Thomas Schultheiss aus Frankenthal auf BMW R 50/16 aus 1957 und Thomas von der Bey und Mike Rösner aus Ratingen auf einer BMW R 73 aus 1947.

Die letzten im ersten Durchgang waren die Teilnehmer der Klasse 4, der Tourenwagen von 1965 bis 1970, wo sich etliche NSU TT, Fiat Abarth und Steyr Puch-Fahrzeuge drängelten. Hier war es der Uttenreuther Hans-Georg Tröltzsch, der seinen Steyr Puch 650 TR I aus 1967 mit lediglich 11 Hundertstel Sekunden Abweichung zum Klassensieg fuhr, vor dem Bamberger Johann Mirkwitz auf NSU TT und dem Scheßlitzer Georg Stenglein, ebenfalls auf NSU TT.

Nach einer kurzen Pause eroberte die Klasse 5 (GranTourismo-, Sport- und Rennwagen von 1951 bis 1964) die knapp zwei Kilometer lange Strecke, und mit unfassbar wenigen vier (!) Hundertstel Sekunden Abweichung fuhr der Nürnberger Dr. Bertram Fischer seinen, ansonsten im Feld der zahlreichen Motorsport-Fahrzeuge eigentlich recht harmlos aussehenden Jaguar E-Type Roadster von 1962 zum Klassensieg, vor Dr. Michael Eckert (Nürnberg) auf einem Enzmann-Porsche 506 Spider aus 1957 und Rainer Schläger (Zirndorf) auf einer bildschönen Ginetta G 4 R aus 1963.

Da sich mittlerweile der Himmel zugezogen hatte, Wind aufkam und der angekündigte Regen erwartet wurde, reagierte Rennleiter Hans Schrüfer und schickte zunächst die Teilnehmer der Klasse 7 (Formel-, zweisitzige und Gruppe C-Rennwagen bis 1971) und die der Klasse 8 (Formel-, zweisitzige und Gruppe C-Rennwagen nach 1972), an den Start. Und jetzt zitterte die Würzgauer Wand tatsächlich, denn im Vergleich dazu war die Geräuschkulisse der Solomaschinen wirklich nur 'Geknatter'! Angeführt vom Nürnberger Dr. Bernhard Knöchlein eroberten die historischen Boliden die Bergrennstrecke und die Herzen der Zuschauer. Auch und vor allem deswegen, da in diesen beiden Klassen jede Menge Starter aus dem gastgebenden AC Bamberg und aus Bamberg und der Region selbst dabei waren. Das größte Pech hatte dabei wohl die Enkeltochter von Rennleiter Hans Schrüfer, Ramona Schrüfer, denn ihr 1971'er Formel Super Vau gab noch während des Trainingslaufes seinen 'Geist' auf, so dass ihr die beiden Rennläufe verwehrt blieben. Dafür revanchierte sich der Bamberger Michael Höllein mit seinem Fuchs Formel V aus dem Jahr 1966, der mit ganzen 60 PS das schwächste Autos dieser Klasse war – und dennoch mit einer Abweichung von nur 24 Hunderstel Sekunden die Klasse vor Peter Wagner aus Unterschofen auf einem 1968'er Mahag Olympik und dem oben genannten Dr. Bernhard Knöchlein auf einem BMW 328 Sport von 1938 gewann. Bei den PS starken Boliden der Klasse 8 dominierte schließlich der aus Birmingham kommende Engländer Keith Harris auf einem Chevron Formel 2-Fahrzeug, welches in den siebziger Jahren in der Formel 2 – Europameisterschaft am Start war, mit 59 Hundertstel Sekunden Abweichung vor dem Bamberger Frank Dennert, der seinen 350 (!) PS BMW Gruppe C 3 von 1985 auf den zweiten Platz fuhr. Dritter wurde der Schwaig'er Maximilian Schmidt mit dem Ferrari P4 Sbarro aus dem Jahr 1975, der mit seinen 300 PS das zweitstärkste Auto war. Der Allgäuer Klaus Trella wurde in dieser Klasse Fünfter, und fuhr mit seinem GRD-Toyota Formel im Übrigen mit 53,23 Sekunden die schnellste Einzel-Zeit vor der Würzgauer Wand.

Mittlerweile hatte sich das Wetter wieder beruhigt, die Sonne kam noch einmal heraus, und zum Abschluss wurden schließlich die 21 Fahrzeuge der Klasse 6 (GranTourismo-, Sport- und Rennwagen von 1965 bis 1975) den Berg hinauf geschickt. Und hier tummelten sich nun all' die Fahrzeuge, die viele der gut 2.500 Zuschauer schon selbst einmal in ihrem Besitz hatten, oder sogar selbst in der einen oder anderen Motorsportsparte bewegt hatten: Ford Escort RS 2000, Porsche 911 S, BMW 2002 RS, Porsche RSR oder Renault 5 GT turbo. Aber auch Exoten wie ein Lotus Elan S 3/SE, ein giftgrüner, zweitaktgetriebener Wartburg 353, die sogenannte „Grüne Mamba“, ein TVR Vixen 2500, ein Maserati Sebring 3500 Gti sowie ein Merlin aus 1974 der Bambergerin Manuela Brodmerkel und etliche Triumph-Fahrzeuge, darunter auch der Spitfire aus dem Jahr 1971 des Strullendorfers Thomas Käppner. Den Klassensieg holte sich Josef Kogler (Rosenheim) auf Porsche 911 S (Bj. 1975) mit einer Abweichung von erneut nur 4 Hundertstel Sekunden Abweichung vor Axel Lippold (Köln) auf Triumph STAG aus 1977 und eben oben genannter Manuela Brodmerkel.

Nach mehr als sechs Stunden bei fast allen Beteiligten schweißtreibenden Rennens, traten sowohl die Akteure als auch die Zuschauer mit teilweise übergroßen Pokalen und zahlreichen guten Eindrücken die Heimreise an – doch der nächste Termin, in zwei Jahren, im Jahr 2013, ist für die meisten schon im Kopf vermerkt

*Gerd Plietsch*



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

---

---

*Ebern-Klassik:*

### **Klassensieg und Platz zwei für Weidhausener Familie Autsch**

(gpp) – Am vorvergangenen Wochenende veranstaltete der Automobilclub (AC) Ebern seine inzwischen traditionelle Ebern-Klassik, mit von der Partie auch das Weidhausener Ehepaar Jochen und Inge Autsch. Mit ihrem 1977'er Porsche 911 SC 3,0 starteten die beiden Routiniers in der Sanduhrklasse, das sind diejenigen Teilnehmer, die ohne jedwede elektronischen Hilfsmittel auskommen und lediglich mit den traditionellen HALDA-Wegstreckenzählern, ganz normalen Stoppuhren und papierenen Schnitttabellen arbeiten.

Die erste der insgesamt acht Sonderprüfungen fand wie immer auf dem ehem. Bundeswehrgelände statt, und trotz des sehr schnell abgesteckten Kurses, „der fast Rundstreckenfeeling aufkommen ließ!“, waren die gefahrenen Zeiten, sprich die Abweichungen von den Veranstalter-Vorgaben, für das Team des AMC Coburg im ADAC enttäuschend, „da wir offensichtlich die Lichtschrankehöhe falsch eingeschätzt hatten und diese somit immer konstant um 0,4 Sekunden zu spät durchfahren“. Bei fünf Lichtschranken summierte sich dies am Ende zu einer Gesamtabweichung von über 2 Sekunden.

In den anderen Sonderprüfungen waren Autsch/Autsch wesentlich konstanter, hatten in der SP zwei eine Abweichung von 0,28 sec., in der SP drei 0,36 sec. zu wenig und verfehlten die sechs Lichtschranken in der SP vier um insgesamt 1,97 Sekunden. An den neun Lichtschranken der WP fünf sammelte das Weidhausener Mixed-Team insgesamt 3,43 Sekunden und gab danach die Hoffnung auf einen Podiumsplatz in der mit elf Teilnehmern besetzten Sanduhrklasse schon auf.

Doch in den SP sechs und sieben waren Autsch/Autsch mit 0,97 sec. und 0,43 sec. Abweichung plötzlich wieder ´bei der Musik`, kassierten aber im zweiten Durchgang auf dem ehem. Eberner Bundeswehrgelände erneut eine Strafzeit von 1,88 Sekunden. Doch da auch im historischen Rallyesport erst ganz am Ende zusammengezählt wird, hatte das Weidhausener Porsche-Team im Ziel mit knappen 0,10 Sekunden die Nase doch noch in ihrer Klasse vor den anderen Konkurrenten vorn und belegte im Gesamtklassement mit Rang neun auch noch einen Platz unter den Top Ten.

Bei der innerhalb dieser Veranstaltung durchgeführten Orientierungsfahrt belegten Autsch/Autsch außerdem noch Rang zwei.

*Gerd Plietsch*

---

---

→ **Sport Shop – Pokal World – Mode- und Freizeit-Treff** ←

Horst Seidel, Kreuzsteinstr. 6, 95028 Hof; Telefon: 09281/794700; Telefax: 09281/794701

→ eMail: [info@sport-shop-seidel.de](mailto:info@sport-shop-seidel.de); Internet: [www.sport-shop-seidel.de](http://www.sport-shop-seidel.de) + [www.jugend-kart.de](http://www.jugend-kart.de) ←

---

---

*Rallye im Bamberger Land:*

### **Platz zwei für Hofer Team Hodel/Plank**

(gpp) – Es war bereits die 38. Ausgabe der Rallye durch das Bamberger Land, die der Motorsportclub (MSC) Schesslitz am vergangenen Wochenende veranstaltete, und unter den 61 Startern aus fast dem gesamten Bundesgebiet waren auch die für den Automobilclub (AC) Hof startenden Helmut Hodel und Wolfgang Plank. Mit ihrem knallroten VW Golf GTI nahmen die beiden Hofer die insgesamt sieben Wertungsprüfungen (WP), worunter sich zwei neue WP's befanden, in der Klasse der verbesserten Fahrzeuge bis 2 L Hubraum unter die Räder.

Bereits in der Auftaktprüfung, einer Sprint-WP, rückten die beiden dem späteren Klassensieger bis auf zwei Zehntel-Sekunden nahe, doch im weiteren Verlauf der Rallye konnten diese mit ihrem ehem. Werksauto dann jedoch doch davon ziehen. Hodel/Plank mußten sich nun darauf konzentrieren, ihren zweiten Platz zu behaupten, denn es rückte ein Team aus Unterfranken nach. Das Hofer VW-Team lieferte sich mit seinen Kontrahenten nun einen sehenswerten Sekundenkrimi, den Hodel/Plank bis auf die beiden letzten WP's, wenn auch manchmal äußerst knapp, letztlich doch für sich entscheiden konnten.

Im Ziel auf dem Schesslitzer Festplatz hatten Hodel/Plank nach 135 Rallye-Kilometern einen 14-Sekunden Vorsprung herausgefahren und sich damit den zweiten 'Stockerl'-Platz in ihrer Klasse gesichert. Im Gesamtklassement, in dem nur ganze 42 Teams das Ziel in Wertung erreichten, erreichten Hodel/Plank immerhin noch den letzten Top-Ten-Platz.

*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](http://www.worldvision.de)

Deutscher  
Zwerchhohlraum  
für ungeliebte  
Prägnanz

World Vision  
Zukunft für Kinder!

---

---

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

- 9./10. Okt. 2011; Histo Day + Night Challenge Zellingen; [www.HDNC.de](http://www.HDNC.de)
- 9. Okt. 2011; Doppel-Cross-Slalom AMC Naila; [www.amc-naila.de](http://www.amc-naila.de)
- 13.-15. Okt. 2011; ADMV-Lausitz-Rallye; [www.admv-lausitz.de](http://www.admv-lausitz.de)
- 15. Okt. 2011; DMV-250-Meilen-Rennen; [www.vln.de](http://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
- 
-

*Die Leiden und die Freuden des Bergrennfahrers Ronny Hering:*

### **Getriebeschaden und Platz zwei**

(gpp) – Zwei anstrengende Rennwochenenden und eine noch stressigere Woche dazwischen, prägten die letzten Tage des Lengenfelder Bergrennfahrers Ronny Hering. Beim Int. ADAC-Glasbachbergrennen, einem Lauf zur Deutschen und Europäischen Berg-Meisterschaft zwischen Bad Liebenstein und Steinbach, ging der 37-Jährige Kfz-Servicemechaniker überaus hoffnungsvoll und zuversichtlich auf die 2,2 km lange, mit neuem Asphalt und Doppelleitplanken versehene, sehr steile, kurvenreiche und daher höchst anspruchsvolle Strecke, „schließlich kannte ich sie schon von einer früheren Wartburgallie her!“

Und tatsächlich ließ er schon im samstäglichem Training bei bestem Wetter mit einer Zeit von 1:11,010 min. den Führenden in der Meisterschaft, den Allgäuer Andreas Gmeinder, mit 1,07 sec. hinter sich zurück. In der Nacht zum Rennsonntag wurden gemeinsam mit Mechaniker Frank Köhler Fahrzeug und Reifen optimal vorbereitet – und dieser Rennsonntag begann, wie alle anderen in dieser Saison auch schon, mit Regen. Wegen des jedoch geringen Ausmaßes war die Reifenwahl äußerst knifflig. Hering entschied sich für Regenreifen und kam mit einer Zeit von 1:19,264 auf Platz zwei, während Haupt-Konkurrenten Gmeinder, der mit Slickreifen gestartet war, damit total ´verwacht` hatte und sechs Sekunden zurückfiel. Der zweite Lauf war dann wieder trocken und Hering war hinter Gmeinder auf Bestzeitkurs, als sich gut 500 m vor dem Ziel der 5. Gang verabschiedete. Zwar schlug mit 1:14,029 min, noch die zweitbeste Zeit für Hering zu Buche, aber der Schock kam, als man hinterher das Getriebe öffnete und einen kapitalen Getriebeschaden diagnostizieren musste. Mit Tränen in den Augen lud Hering seinen VW Scirocco auf und trat früher als erhofft, die Heimreise an.

In den wenigen Tagen zwischen den beiden Rennen, wurde in der heimischen Werkstatt dann ein neues Renngetriebe eingebaut, und eine kurze Testfahrt durchgeführt. Beim Unterfranken-Bergrennen in Eichenbühl fand der letzte Lauf der Classic-Touring-Cars statt, und Hering ging vorsichtig auf die 3,05 km lange, im unteren Teil kurvenreiche, weiter oben extrem schnelle Strecke. Trotz verminderter Höchstdrehzahl („nur 7.500 U/min., um den Motor zu schonen!“) stellte Hering den Horizont-Riedel VW-Scirocco im sehr heißen Samstagstraining mit 1:43,6 min. dennoch auf den dritten Platz.

Am Rennsonntag nieselte es leicht, doch die Bergrennfahrer gingen mit Slicks auf volles Risiko, und in Absprache mit Motorentechniker Mario Kalf wurde eine Erhöhung der Höchstdrehzahl auf 8.500 U/min. vereinbart. Trotzdem kam Hering nicht an die zum Teil mit 35 und mehr PS wesentlich leistungsstärkeren Konkurrenten heran und wollte im weiteren Verlauf auch nicht zu viel riskieren, „lediglich meine Linie verbessern!“ Doch dann schieden die beiden Top-Favoriten Detlef Schröder auf VW Polo und Andreas Gmeinder (VW Scirocco) jeweils mit technischen Defekten aus, und Ronny Hering fand sich am Ende des Rennens auf Platz zwei hinter dem Gründauer Klassensieger Jürgen Fechter (VW Golf) wieder. „Ein wie ich finde, gerechter Ausgleich zu meinem Pech eine Woche vorher“, konstatierte Hering bei der Siegerehrung und freut sich nun auf den letzten Lauf am kommenden Wochenende beim Bergrennen in Mühlwand, „wo ich mich dann ´endlich` auch einmal meinem Heimpublikum zeigen 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.

INSERTENTEN im **gpp – motorsport-info**:

[www.sport-shop-seidel.de](http://www.sport-shop-seidel.de) -  
[www.toyota-engel.de](http://www.toyota-engel.de) - [www.sechsaemterland-classic.de](http://www.sechsaemterland-classic.de) - [www.ernst-auto.de](http://www.ernst-auto.de)

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

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

PRESSEKUNDEN von **gerdplietschpresse**:

[www.amc-coburg.de](http://www.amc-coburg.de) - [www.amc-sonnefeld.de](http://www.amc-sonnefeld.de)  
[www.ac-eborn.de](http://www.ac-eborn.de) - [www.ac-hof.de](http://www.ac-hof.de)

SONSTIGE:

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

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

- Aktuell erreicht unser 14-tägiges **gpp – motorsport-info** zur Zeit 614 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!!!

---



Die ´etwas andere` HISTORIC-Rallye

[www.sechsaemterland-classic.de](http://www.sechsaemterland-classic.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 natürlich jedwedem weitere Zubehör dazu, wie etwa Tachowellen, Verteilergetriebe (so genannte T-Stücke), Reserve-Bedienungsknöpfe, etc.; und selbstverständlich auch Bedienungsanleitungen mit Bildern, Formeln und Tabellen, etc., etc., pp....

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

---

---

### Angemerkt...

Liebe Leser,  
Liebe Motorsportfreunde,  
Liebe Kunden,

der Endspurt ist eingeläutet, die Saison 2011 biegt auf die Zielgerade ein, und wer noch nicht all' die Ergebnisse und Punkte beisammen hat, die er braucht, gerne hätte oder wem auch immer vorweisen muss – sollte sich ´ranhalten.

Für alle anderen, denen der Motorsport, das Hobby, die Freizeit versüßt, bleibt das Vergnügen, seinen Lieblingssport in einer der zur Zeit schönsten, ausüben zu können.

Hoffen wir also, dass dieser wunderschöne Herbst noch weit über das kommende Wochenende hinaus anhält, und Ihnen viel Freude mit Ihrem Sport bringt.

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!!**

---

---