

gpp – motorsport-info – Ausgabe 11/2019, 21. Mai 2019, 18. Jahrgang

Nach drei Tagen, zwei Ländern und 1.100 Kilometer Strecke:

Willy und Christa Eisinger gewinnen 42. Int. Rallye Wiesbaden

(gpp) – Es gibt noch ein paar wenige, die damals dabei waren, in den goldenen sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, als der Rallyesport eine Blüte erlebte – und vor allem immer wieder und immer wieder gerne in der damaligen Tschechoslowakei ausgefahren wurde. Das war unter anderem die Int. Bayer. Winterrallye des Motorsportclubs (MSC) Marktredwitz, oder die Int. Rallye Wiesbaden, deren Start- und Zielorte in Deutschland lagen, dazwischen aber hunderte von Kilometern in Westböhmen von Nord nach Süd und von Süd nach Nord ausgefahren wurden.

Und wenn ehemalige Teilnehmer, wie zum Beispiel der Thiersheimer Unternehmer Gerd König, davon erzählen, schleicht sich ein breites Grinsen über das Gesicht und die Augen leuchten: „Nachts, wenn das Volk schlief, jagten wir durch Stadt und Land, und es gab eigentlich kein halten. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen waren nachts ja aufgehoben – auch und vor allem in den Städten, Märkten, Gemeinden und Dörfern – und so man über einen entsprechenden Beifahrer verfügte, der entweder die Strecken schon vorher kannte oder deren genauen Kurvenverlauf aus den Karten herauslesen konnte, war´s Fahren am Limit – und manchmal natürlich auch darüber hinaus!“

Im Jahr 1976 ging auch der neue Rallyesport-Stern Walter Röhl mit seinem ´Entdecker` und langjährigen Förderer Herbert Marecek auf einem Ford Capri RS aus dem norddeutschen Hause Kleint an den Start – und gewann, natürlich! „Hier trennt sich die Spreu vom Weizen“ urteilte der spätere zweimalige Rallye-Weltmeister und hat nachgerade die Int. Rallye Wiesbaden nach wie vor in sein Herz geschlossen. Das zeigt seine Teilnahmen ab und zu, auch wenn er mit die nach seinen Worten „Dipflscheißerei“ – gemeint ist das Fahren auf Sollzeit und Gleichmäßigkeit – eigentlich verabscheut.

Seit 2011 wird die Int. Rallye Wiesbaden, wie viele frühere Deutsche Rallyemeisterschafts-Läufe als Classic- oder Historic-Veranstaltung wieder aufgelegt und ausgefahren, und das Gruseln, welches mancher bei der Erinnerung an Rallyes wie die „Vorderpfalz“, die „Bayerwald“, die „METZ“, die „Histo-Monte“ und vieler anderer, großer und bedeutsamer Rallyes der vergangenen Jahrzehnte bekommt, kommt den heutigen Organisatoren durchaus recht gelegen, schließlich kann man selbst als heutiger Teilnehmer noch ein wenig davon erahnen.

Zum wiederholten Male trafen sich die fast fünfzig Teilnehmer im Eschenfeldener „Speedtreibhaus“ der Hersbrucker Rallye-Brüder Rudolf und Horst Linn und gingen von dort aus auf die gut 1.100 km lange Strecke durch Deutschland und Tschechien und absolvierten an den drei Rallye-Tagen (bis Samstag) etwa 300 Kilometer Sollzeitprüfungen, zum Teil auf den Originalstrecken der früheren, legendären Int. Rallye Wiesbaden.

Der Chronist ´erwischte` die Teams kurz nach dem Grenzübertritt vom oberpfälzischen Mähring in die Tschechische Republik, wo von Broumov aus die fünfte Wertungsprüfung nach Chodovska Hut ausgefahren wurde.

Da die Veranstaltung gerade erst einmal dreieinviertel Stunden alt war, waren die meisten Teams noch guter Dinge, auch wenn die Reihenfolge der Startnummern schon ein wenig durcheinander geraten war. Eine gewisse Nervosität waren eigentlich nur bei manchen Beifahrern/innen feststellbar – kein Wunder, was sich nach vielen Blicken in die Cockpits offenbarte: elektronische Technik, als wäre man in der Concorde. Und nicht jede/r Copilot/in erweckte den Eindruck, als beherrsche er / oder sie das Sammelsurium an Wegstreckenzählern, Countdown-Timern, Tablets und anderen Anzeige-Instrumenten, die unsereinem bislang noch gar nicht vor die Augen gekommen sind, aus dem Eff-Eff.

Aber über das Thema bis auf die letzte Schraube originale Oldtimer und dann digitale Technik im Cockpit haben wir ja schon rasoniert – deshalb wenden wir uns wieder der 42. Ausgabe der Int. Rallye Wiesbaden zu, die nach dem Grenzübertritt am Donnerstag-Nachmittag nach Tschechien zuerst das Etappenziel Plzen ansteuerte und deren Teilnehmer danach aufgeregte Blicke auf die Ergebnisse der ersten Etappe warfen.

Nach acht WP's (davon eine geheime) rangierten Willy und Christa Eisingen mit ihrem 1985'er Porsche 911 Carrera mit lediglich 0:00:00,44 min. Abweichung auf Platz eins vor Gerd Lambert und Normen Schulze auf einem 1970'er Porsche 911 SC Targa und 0:00:00,65 min. Abweichung sowie Frank und Rolf Jungnickel auf einem 1985'er BMW 325 iX und einer Abweichung von 0:00:00,79 min. Auf Rang vier das für den AC Hersbruck startende Ehepaar Dr. Roland und Vera Wittmann, Mercedes 190E 2,3 16V (1985) und 0:00:00,81 min. Der Nürnberger Violin-Bauer und jahrelange Seriensieger bei Classic- und Historic-Veranstaltungen, Hans-Werner Wirth lag mit seinem Fahrer Eberhard Hess auf einem Porsche Carrera RS (1973) mit einer Abweichung von 0:00:01,44 min. auf Rang fünf. Der Mitbesitzer des „Speedtreibhauses“ in Eschenfelden, Rudolf Linn, war zu diesem frühen Zeitpunkt mit seinem Fahrer Andreas Götz in einem 1987'er Porsche 911 Carrera und einer Abweichung von 0:00:03,54 min. auf Gesamtrang 15 unter den 42 Startern, die allesamt diese erste Etappe in Wertung beendeten.

Der zweite Tag war die Mammutetappe von Plzen aus über Klatovy zurück ins bayerische Rittsteig und der zweiten Übernachtungspause in Regensburg. Und nachdem sich die verbliebenen 40 Teams das Abendessen im „Best Western Premier“ schmecken ließen, erarbeiteten die unermüdlichen Zeitnehmer im Hintergrund ein neues Ergebnis, inzwischen nach insgesamt zwanzig (davon jetzt zwei geheime) Prüfungen. Willy und Christa Eisinger hatten ihren Vorsprung verteidigt (Abw.: 0:00:01,50 min.) das Hersbrucker Ehepaar Dr. Roland und Vera Wittmann hatte sich mit ihrem Mercedes bis auf Rang zwei nach vorne gearbeitet (Abw.: 0:00:01,64 min.) und kam damit ihrem Vorjahressieg ein wenig näher. Gerd Lambert und Normen Schulz waren mit ihrem Porsche 911 Targa auf Rang drei abgerutscht (Abw.: 0:00:01,84 min.) und die am Vortag noch dritten, Frank und Rolf Jungnickel waren mit ihrem BMW 325 iX nun Vierte (Abw.: 0:00:02,86 min.). Rudolf Linn und Fahrer Andreas Götz hatten sich auf Rang 16 nach vorne gefahren (Abw.: 00:00:10,81 min.) und Hans-Werner Wirth war mit seinem Fahrer Eberhard Hess mit einer Gesamt-Abweichung von 0:00:13,64 min. auf Rang 19 nach hinten durchgereicht worden, direkt vor dem ehemaligen Rad-Querfeldein-Weltmeister und seit Jahrzehnten bekennenden Oldtimer- und Historic-Fan Klaus-Peter Thaler der mit Beifahrer Udo Volckmann mit einem Opel Commodore B GSE und eine Abweichung von 0:00:14,49 min. auf Platz zwanzig rangierten. Die Samstagsetappe führte die verbliebenen Teams dann über eine Mittagsrast in Riedbach zurück nach Wiesbaden, wo im abendlichen „Wintergarten“ des Kurhauses Wiesbaden im Rahmen einer Gala ähnlichen Abendveranstaltung die Siegerehrung durchgeführt wurde.

Mit einer Gesamt-Abweichung von 0:00:01,83 min. nach insgesamt 26 Prüfungen (dabei zwei Geheime) fingen Willy und Christa Eisinger mit ihrem 1985'er Porsche 911 Carrera die Vorjahressieger Dr. Roland und Vera Wittmann (Mercedes 190E 2.3 16V, ebenfalls 1985) und einer nur äußerst geringfügig größeren Abweichung von 0:00:01,96 min. noch ab und verwiesen sie hinter sich auf Gesamtrang zwei. Dritte wurden Frank und Rolf Jungnickel (BMW 325 ix aus 1986) mit einer Gesamtabweichung von 0:00:03,66 min. „Speedtreibhaus“-Mitbesitzer Rudolf Linn lotste seinen Fahrer Andreas Götz und dessen 1987'er Porsche 911 Carrera mit einer Gesamtabweichung von 0:00:13,56 min. auf Platz 16 und der Nürnberger Violin-Bauer Hans-Werner Wirth fuhr mit Eberhard Hess im 1973'er Porsche Carrera RS und einer Gesamtabweichung von 0:00:15,53 min. auf Platz 18, gefolgt von Klaus-Peter Thaler und Udo Volckmann im 1972'er Opel Commodore B GSE und einer Gesamtabweichung von 0:00:16,55 min.

Von den 42 gestartete Teams erreichen 38 das Wiesbadener Ziel in Wertung, und die meisten von ihnen: „kommen wieder!“

Weitere Informationen und alle Ergebnisse im Detail gibt es im Internet unter www.rallye-wiesbaden.com.

Gerd Plietsch



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

Kommen, fahren, sehen und gesehen werden:

11. Youngtimer-Treffen des Automobilclubs Hof

(gpp) – Der Planet strahlte, die zahlreichen, meist chromblitzenden Youngtimer sowieso und die zahllosen Fahrzeug-Besitzer, –Fahrer und Fans die sich rund um das Hofer Autohaus *engel* in der Hohensaas tummelten, erst recht!

Es ist der alljährlich nicht erste, aber doch durchaus wichtigste Termin und Auftritt für die nord-ost-oberfränkischen und südthüringischen Automobilsportler mit ihren historischen Fahrzeugen. Den meisten fehlt es zwar noch an der letztendlichen ‘Anerkennung’ als Oldtimer (Alter mindestens 30 Jahre; Anm. d. Verf.), aber auch und gerade deren Besitzer nutzen gerne und reichlich die Gelegenheit/en, die sich ihnen vor der endgültigen Anerkennung als Oldtimer bieten, sich mit ihren fahrbaren Untersätzen mit Gleichgesinnten zum Gedankenaustausch zu treffen.

Deshalb erfreut sich das Youngtimer-Treffen, welches der rührige Automobilclub (AC) Hof alljährlich ausrichtet immer größer werdender Beliebtheit, so dass selbst die große Außenfläche des Hofer Autohauses *engel* alljährlich ein wenig weniger Platz für alle Interessierten bietet.

Etliche Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, ihren fahrbaren Untersatz auch mittels der angebotenen, kleinen Ausfahrt einem ersten ‘Test’ zu unterziehen und die Alltagstauglichkeit auszutesten. Die Strecke führte von Hof aus über Haidt nach Schloßgattendorf, dann weiter nach Nentschau und über Regnitzlosau, Kautendorf und Tauperlitz wieder zurück nach Hof. Unterwegs waren ein paar Sonderaufgaben zu erfüllen, ähnlich wie der geforderte Seitenabstand vom rechten hinteren Rad von 25 cm zu einem auf dem Boden liegenden Balken, gleich nach dem Start. Nach der Zielankunft waren weitere, verschiedene Abstände zu Gattern vorne bzw. hinten einzuhalten und aufgrund der daraus resultierenden Strafpunkte, denn nur die allerwenigsten der 41 Teilnehmer an der Ausfahrt konnten die Abstände genau einhalten, ergab sich anschließend eine Wertung und Anita Schumacher, Oldtimer-Referentin beim AC Hof sowie Friedhelm Engel, ‘Hausherr’ des Youngtimer-Geländes, der auch den gesamten Tag über als Moderator und sachkundiger Ratgeber gefordert war, übergaben an die Sieger kleine Pokale der Anerkennung.

Bei den Motorrädern siegte Herbert Horstmann (Hof) mit seiner Puch FF 250 aus 1950, die Gruppe der PKW’s gewann der Haag’er Herbert Hofmann auf einem Opel Kadett C-L von 1974 mit lediglich 9 Strafpunkten vor Sebastian Barthel (Eschenbach) auf einem 1982’er Mercedes W 201 mit 15 Strafpunkten und dem Rehauer Günter Dunkel, der einen BMW 535 i aus 1990 fuhr und ganze 18 Strafpunkte eingefahren hatte. Aufgrund des Einsehens des Wettergottes konnte die Veranstaltung am späten Nachmittag ohne jegliche Regenschauer beendet werden, und die Verantwortlichen des AC Hof um Anita Schumacher dankten allen Teilnehmern für das sportliche-faire Verhalten, der Familie Engel für die Zur-Verfügung-Stellung des Geländes und der Räumlichkeiten des Autohauses sowie bei den Genehmigungsbehörden und allen Helfern aus dem eigenen Verein, „die allesamt maßgeblich zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben!“

Weitere Informationen und alle Ergebnisse im Detail gibt es im Internet unter www.ac-hof.de.

Gerd Plietsch



www.koenig-porzellan.de

Vogtland IFA Fahrzeugfestival

Test- und Einstellfahrten für jedermann

(gpp) – Bereits zum 20. Mal wurde es ausgetragen, das Vogtland IFA-Fahrzeugfestival rund um das Mitsubishi Autohaus Strobel in Rebesgrüb/Auerbach. Die zweitägige Veranstaltung beinhaltet am Samstag eine Ausfahrt und am Sonntag im für den öffentlichen Straßenverkehr gesperrten Rebesgrüner Gewerbegebiet Test- und Einstellfahrten für jedermann – so als ob man sich auf der Nordschleife des Nürburgringes auf die anstehenden Läufe der alljährlichen VLN-Langstreckenmeisterschaft vorbereitet.

Schon der Blick in das Bordbuch für die samstägliche Ausfahrt beweist hohe Professionalität, denn es ist nach den Richtlinien für Chinesenzeichen angelegt, in Farbe und mit Fotos, Verkehrszeichen und weiteren Hinweisen versehen!

Am Sonntag brannte aber dann wirklich die Luft, denn zahllose zwei-, drei- und vierrädrige automobile Preziosen umrundeten das Viereck im Rebesgrüner Gewerbegebiet und schafften eine Atmosphäre wie bei einem Rundstrecken-Rennen in Frohburg, Schleiz oder sonstwo.

Im Zehn-Minuten-Takt wechselten sich Motorräder, Karts und Rennwagen immer wieder ab, und zogen eine Heerschar von Zuschauern an – der Motorsport im Vogtland hat Interessenten, Zuschauer zuhauf – und Bewunderer!

Der Chronist, der zum ersten Mal bei dieser Veranstaltung weilte, war auf jeden Fall stark beeindruckt!

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.vogtland-ifa.de.

Gerd Plietsch



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

→ 24. / 25.05.2019; Rally SVN); www.mitropa-rally-cup.de

→ 24. / 25.05.2019; AvD-Sachsen-Rallye; www.rallye-dm.de

→ 24. – 26.05.2019; Liepaja-Rallye (LV); www.fia.com

→ 26.05.2019; Slalom MSC Nordhalben; www.msc-nordhalben.de → 31.05. / 1.06.2019; Int. Saar-Lor-Lux-Classique; www.dcs-rallye.de

→ 31.05. / 2.06.2019; Rallye Portugal; www.fia.com

→ 31.05. / 2.06.2019; ADAC-Bavaria-Historic; www.bavaria-historic.de

→ 2.06.2019; Cross-Slalom AMC Naila; www.amc-naila.de

Gerd Plietsch

gpp – classic-center
beratung & support im historischen Motorsport

wir...

- erarbeiten hochwertige Foto-Dokumentationen,
- ´besorgen` Beifahrer für historische Veranstaltungen,
- sorgen für erfolgreiche Wettbewerbs-Teilnahmen,
 - liefern entsprechendes Rallye-Zubehör,
 - vermitteln praxisbezogene Lehrstoffe,
 - erledigen logistische Planungsarbeiten,
 - sorgen für Schulung der Streckenposten,
- kümmern uns um die Ausgestaltung winterlicher Vereinsabende, und...
- erledigen zuverlässig und seriös die notwendigen Presse- und Archivarbeit

Ihr verlässlicher und umfassender Ansprechpartner im historischen Motorsport

gerd plietsch presse – kleingäßlein 1 – 95618 markt-leuthen – fon: 09285/913191 – fax: 09285/913192 – mob: 0172/86 08 310

VERBEUGUNG vor

Dr. Werner Rottenberg

(gpp) – Gottseidank einmal eine Gelegenheit, vor einer noch lebenden Person eine aufrichtige und durchaus verdiente Verbeugung zu machen:

Vor dem ehem. Zahnarzt Dr. Werner Rottenberg einer tatsächlichen und wirklichen motorsportlichen Legende!

Am 15. März 1952 gründet er mit einigen Gleichgesinnten den Vespa Club Berlin, dem es in seiner Wiege garantiert nicht gesungen wurde, dass er einst mit vierrädrigen Fahrzeugen für motorsportliche Furore sorgen sollte.

Bereits 1954 wählte man Dr. Werner Rottenberg zum Vorsitzenden (in einem Jahr, in dem der Chronist gerade ´mal geboren wurde) und mit der tatkräftigen und nie endenden Unterstützung seiner Ehefrau Brigitte leitete er den „vcb“ sage und schreibe 66 (!) Jahre. (Da muss selbst der leider inzwischen verstorbene Hans Schwägerl passen und in der Reihung der am längsten wirkenden Vereins-Vorsitzenden hinter Dr. Rottenberg zurückstehen. Und lt. ADAC Berlin-Brandenburg gibt es bundesweit niemanden in den ganzen angeschlossenen Ortsclubs, der auf eine ähnlich lange Vorstandsarbeit zurückblicken kann; Anm. d. Verf.)

Am 20. Februar 2016 trat er das Führungsamt im vcb an Monika Weber ab und ein gutes Jahr später, als der vcb seinen 67. Geburtstag feierte, gab Dr. Werner Rottenberg (der sogar bis ins hohe Alter immer wieder einmal mit seinem Suzuki Swift bei nationalen Rallye gesehen wurde!) auch das Amt als stellvertretender Vorsitzender ab – und wird sich nun wohl dem seit Jahrzehnten verdienten ´Un`-ruhestand widmen.

Dass ihm dies mit einer weiterhin stabilen Gesundheit und noch lange gelingen möge, wünscht Ihnen, lieber Dr. Rottenberg

Ihr

Gerd PLIETSCH



Erste und wohl einzige Int. Fahrrad-Rallye der Welt?

Int. Rallye der Stadt Mainz 1974

(gpp) – „By the way“, wie die Anglistiker sagen, sind wir bei den Recherchen und Berichtserarbeitungen (mein Gott, Welch´ ein Wortungetüm?) zur Int. Rallye Wiesbaden zu einer einst in unmittelbarer Nachbarschaft stattgefundenen ehem. Rallye gestoßen, nämlich der „Int. Rallye der Stadt Mainz“. Damals ein Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft, aber mit Sicherheit nicht in allen Köpfen noch vorhanden.

Die Ausgabe des Jahres 1974 verdient aber eine besondere Erwähnung!

Warum?

Sie erinnern sich doch noch an das Jahr 1974? An die Ölkrise, das Sonntags-Fahrverbot und das Verbot zahlreicher Veranstaltungen – worunter die Motorsportler aus bekannten Gründen natürlich ganz besonders zu leiden hatten. Der Veranstaltungstermin am 6. und 7. Januar 1974 fiel nun gerade sehr genau in diese Zeit, und der Motorsport ganz m besonderen,

Doch die Verantwortlichen um den damaligen Fahrtleiter Helmut Rehberg sagten ihre Rallye nicht ab – sondern ´widmeten` sie um in die erste Int. Fahrrad-Rallye der Welt!

„In einer kritischen Zeit werden wir Motorsportler beweisen, dass wir Sport betreiben wollen. Und wenn man uns unsere ´Geräte` verbietet, werden wir zur Demonstration zu anderen Waffen greifen!“ so das damalige Credo der Veranstalter.

„Die Waffe waren dann ganz fürchterlich: Serientourenräder, Spezialtourenräder mit Schaltung und Rennräder. Unterteilt in jeweils drei Klassen: bis 25 Jahre, bis 40 Jahre und darüber.“ schrieb der inzwischen leider verstorbene Jochen Berger (ehem. Beifahrer von Walter Röhrl und später Opel-Sportchef; Anm. d. Verf.) in der Abteilung „Deutsche Rallyemeisterschaft 1974“ des Rallye-Jahrbuchs „Tiefflieger“ des österreichischen Kult-Autors Herbert Volker, überaus plastisch und anschaulich.

183 (!) Starter nahmen teil und versuchten, die 35 km lange, in sieben Zeitabschnitte unterteilte und mit einer etwa 2000 Meter langen – oder besser – hohen Bergprüfung gespickt, Veranstaltung zu überstehen. „Wie lange sind 35 km wirklich?“ Per Pedes sicher länger als im PS-befeuerten Rallye-Auto. Und es gab, wie immer, welche die versuchten, sich (über-)perfekt vorzubereiten. Walter Röhrl soll nach ein paar Fahrrad-Runden für das Fernsehen angeblich in die Notaufnahme verbracht worden sein, die Opel-Truppe hatte zusätzliche Tafeln an die Räder montieren lassen, „um die Werbeaufkleber der Sponsoren zur Geltung zu bringen“, und hatte auch ein Service-Fahrzeug mit Reserverädern vorbereitet. Allerdings fanden sich im Wettbewerb in diesem Fahrzeug keinerlei Teile – sondern nur ein paar Kästen Bier.

Beim abschließenden ´Rundstreckenrennen` in der Mainzer Innenstadt streuten die Zuschauer für Fahrer wie Rauno Aaltonen oder Walter Röhrl Sand in die Kurven, „damit die wenigstens einen Hauch von Schotter unter ihren Rädern spüren!“.

Nach fünf Stunden Fahrt erreichten immerhin 167 Fahrer das Ziel in Wertung – und hatten letztlich die allergrößten Schwierigkeiten die 57 Stufen des Städtischen Theaters zur Siegerehrung zu erklimmen.

Der damalige Chronist, Jochen Berger, nahm an diesem Rennen ebenfalls teil, aber ein Plattfuß verhinderte frühzeitig die Weiterfahrt und hinter etlichen vorgehaltenen Händen wurde kolportiert, „*er habe dies vorher mit dem Ventil verabredet!*“.

Die ganze, wirklich anekdotische Geschichte findet sich wie gesagt im Buch „Tiefflieger“ des Österreicher Herbert Völker mit dem Untertitel „Stories aus dem Rallyesport 74“. Es ist noch zu haben, vielleicht nicht mehr zum damals ausgelobten Preis, aber auch Antiquariats-Sonderpreise lohnen, denn neben dieser Geschichte gibt´s noch etliche weitere, die den damaligen, weltweiten Rallyesport interessant, spannend und überaus humoristisch beleuchten.

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.koenig-porzellan.com
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 – Kurierdienst-Blumreich@gmx.de
edgarblumreich@online.de

www.gerdplietschpresse.de

- Aktuell erreicht unser 14-tägiges ***gpp – motorsport-info*** zur Zeit 617 Erstbezieher.
→ Dazu kommt eine uns leider nicht bekannte 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
- **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, ganz neu: unsere im Eigenverlag hergestellten, gedruckten Broschüren über die Olympia-Rallye 1972 (70 Seiten, zum Preis von 14,99 €), über den Rallyeclub von Deutschland**

(80 Seiten, zum Preis von 16,99 €), über die ADAC-3-Städte-Rallye (106 Seiten, zum Preis von 19,99 €) über den Rallyesport des vergangenen Jahrhunderts unter dem Titel „Wie´s früher war...“ (70 Seiten, zum Preis von 14,99 €) sowie das Haupt- und Standardwerk „Von ZK´s, OE´s und Gebetbüchern“ (200 Seiten, zum Preis von 29,99 €) zuzüglich einer kleinen Porto- und Versandkostenpauschale. Wenn Sie jedoch mehr der Computer-Typ sind, können Sie diese Broschüren auch als komprimierte PDF-Dateien bekommen – zu einem ermäßigten Preis, selbstverständlich.

Einzelheiten unter: www.gerdplietschpresse.de/gpp-classic-center

Angemerkt...

Liebe Leser,
Liebe Motorsportfreunde,
Liebe Kunden,

soeben hat uns – und sicherlich auch Sie – die Nachricht vom Tod des Niki Lauda erreicht, eines Ausnahme-Motorportlers der ganz besonderen Art. Und einer, der gezeigt und vorgelebt hat, dass ´Aufgeben` keine Option ist!

Man möchte sich nicht vorstellen, wie ein solches Leben – mit verbrannter Haut rund um den Kopf – neben den Auftritten als Formel 1-Experte im kleinen, täglichen Leben ausgesehen hat, und welchen Beeinträchtigungen und Beschwerden „unser Niki“ in seinem Alltag ausgesetzt war – und von denen vor laufender Kamera keine Rede war.

In den letzten Monaten wurde er bei den Formel 1-Rennen nicht mehr vor Ort gesehen, Nierenprobleme, wurde kolportiert, hätten ihn im Krankenhaus, bzw. zu Hause ´gehalten`, und der Mann mit dem „Kapperl“ mit seinen sachkundigen Analysen wurde mit Sicherheit nicht nur von den Fans, sondern vor allem auch von seinem gesamten Team sehr vermisst.

Wie es hieß, sei er im Alter von 70 Jahren friedlich im Kreise seiner Familie eingeschlafen – die letztlich-endliche Ruhe sei ihm vergönnt, auch wenn er sie sich selber wohl kaum so vorgestellt haben dürfte.

Leider haben wir kein „Kapperl“, aber wir ziehen es vor Niki Lauda trotzdem – und mit einer tiefen Verneigung!

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!!
