

gpp – motorsport-info – Ausgabe 4/2015, 10. Februar 2015, 14. Jahrgang

Rallyestars bei den `24-Stunden` auf dem Nürburgring:

`Kreisfahren` einmal anders

(gpp) – Ein längerer, motorsportlich ziemlich ereignisloser und daher langweiliger, Winter „zwang“ uns mehr oder weniger dazu, das seit langem im Bücherregal stehende Buch über die ersten 40 Jahre der 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgringes doch endlich herauszuziehen und lesetechnisch unwiderruflich in Angriff zu nehmen. Und gründlich wie wir sind, schauten wir uns nicht nur die vielen Bilder intensiv an, sondern studierten neben den informativen Texten auch genauso gründlich die abgedruckten Ergebnislisten (ein beeindruckendes Chapeau im Übrigen an den- bzw. diejenigen, die sich dieser „Sisyphos“-Arbeit unterzogen haben. Ergebnisse `abzuklopfen` ist – die – Strafarbeit für Autoren schlechthin; wir wissen, wovon wir reden!). Und dabei fiel uns auf, welche unterschiedliche Mitfahrer manche Teilnehmer hatten, und es entstand die Idee zu nachfolgenden Zeilen:

Normalerweise nehmen ja die meisten (viele, sicherlich nicht alle!) Rallyefahrer keine allzu große Notiz von `Kreisfahren`. Sie blicken auf die `Schönwetterfahrer` etwas von oben herab, da sich diese bei der Ausübung ihrer Tätigkeit nur selten dreckig machen; weder sich, noch ihren fahrbaren Untersatz. Aber – wenn die Rede auf die Nordschleife des Nürburgringes kommt und dann auch noch das alljährliche Highlight, die 24-Stunden, thematisch aufgerufen werden, dann hören auch die (meisten) Rallyefahrer mit aufmerksam gespitzten Ohren zu. Denn schon von Anfang an wurden sie von manchen Fahrern zusätzlich `eingekauft`, und zwar hauptsächlich und explizit für die Nachtstunden. Der zweifache Deutsche Rallyemeister Harald Demuth machte es einst daran fest, „dass wir offensichtlich auch in der Nacht fast die gleichen Zeiten fahren konnten, wie am hellen lichten Tag“.

Im ersten Jahr, 1970, machten Rainer Altenheimer (Deutscher Rallyemeister 1975), Holger Bohne, Peter Brink und Reiner „Zachi“ Zweibäumer (Deutscher Rallyemeister 1972) den Anfang, ihnen folgten in den nächsten Jahren Joachim „Candy Knollmann; Reinhard Hainbach (Deutscher Rallyemeister 1978 und 1979), Karl „Kalli“ Richter und der erst vor kurzem verstorbene, vormalige Fußballprofi des FC Kaiserslautern, Klaus Fritzing. Und obwohl diese Aufzählung schon recht ordentlich erscheint - `überschwemmen` die Rallyefahrer in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die 24-Stunden-Starter- und Ergebnislisten noch mehr.

Neben deutschen Spitzen-Rallyefahrern wie dem Doppel-Weltmeister Walter Röhrl, der Doppel-Damen-Weltmeisterin Isolde Holderied und dem zweifachen Deutschen Rallyemeister (1982 und 1984) Harald Demuth tauchten in diesen Jahren auch noch Jutta Kleinschmidt, Klaus-Joachim „Jochi“ Kleint, Alfons Stock (Deutscher Rallyemeister 1981) und Erwin Weber (Deutscher Rallyemeister 1983 und 1991) in der „Grünen Hölle“ der Eifel auf – und sorgten mit ihren Einsätzen für Furore. Aber auch europäische, ja internationale Spitzenrallyefahrer und Rallye-Weltmeister wie Sebastian Loeb, Carlos Sainz, `Professor` Rauno Aaltonen, der mehrfache österreichische Staatsmeister Raimund („Mundl“) Baumschlager, Francois Delecour oder Ari Vatanen sowie Timo Mäkinen lieferten enorme Aufmerksamkeit/en und verstärkten die Medien-Präsenz der in dieser Zeit immer bedeutender werdenden 24-Stunden-Rennen in der „Grünen Hölle“ der Eifel. Mit dem ehemaligen Subaru-Pilot Chris Atkinson kamen die ersten Teilnehmer sogar aus Australien nach Deutschland. Etliche von ihnen bekamen für einmal gar nicht genug und gingen bei einer Veranstaltung sogar gleich mehrfach, auf zwei verschiedenen Autos – und auch manchmal mit verschiedenen Fahrern – an den Start.

Und auch Journalisten und Schauspieler drängten mit unterschiedlichen Motiven in die 24-Stunden-Fahrzeuge. Die einen (unter etlichen anderen Christian Schön und Thomas Voigt, beide damals „Rallye Racing“-Mitarbeiter sowie Peter Wyss, damals Redakteur von der schweizerischen „Motorsport aktuell“ zum Beispiel), um möglichst authentisch vom „Ort des Geschehens“ berichten zu können, die anderen, wie etwa „Matula“, Claus-Theo Gärtner oder der `Filmbösewicht` und Hamburger Großstadttrevier-Streifenpolizist

„Block“, Arthur Brauss, um hauptsächlich ihrem Hobby zu fröhnen. Aber auch Manager von Rallye-Teams, wie etwa der leider viel zu früh verstorbene Opel-Mann Jochen Berger, Ingolf Raiss (Mitsubishi) und Nikolaus Reichert (Skoda), fanden sich in den seitenlangen 24-Stunden-Ergebnislisten.

Doch nach der Jahrtausendwende begann die Situation zu kippen. Mehr und mehr lösten professionelle Teams die 'Hobby-Rennfahrer' der vergangenen Jahr ab, und es begann die Zeit, in der sich auch und vor allem die Automobil-Werke samt ihren Werksfahrern professionell am Nürburgring zu engagieren, und zu präsentieren begannen. Dadurch, und auch durch den peu á peu vorgenommenen Wegfall der kleineren Klassen (bis Ende der neunziger Jahre waren noch Fahrzeuge bis 1000 ccm, bzw. 1300 ccm Hubraum mit von der 24-Stunden-Renn-Party; nach dem Millenium entfielen diese jedoch, um die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen diesen und den PS-starken Boliden zumindest 'ein wenig' zu minimieren) wurde das Starterfeld zwar nicht kleiner – ganz im Gegenteil – aber doch immer 'schneller' und 'professioneller'. Heute gibt es eigentlich keine der früheren 'Schönwetterfahrer' mehr, und ihre heutigen 'Nachfolger' (werksabhängige Langstrecken- oder DTM-Piloten besetzen die meisten Cockpits) sind weitgehend unter sich. Und sie haben insoweit zu den 'Allwetterfahrern' aufgeschlossen, als die Profi-Werksfahrer, die die gesamtstiegsfähigen ja alle sind, nun auch in der Nacht – fast – die gleichen Zeiten fahren können wie am Tag. Zudem lassen sich Aufwand und Kosten einer Teilnahme an einem 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring offensichtlich nur noch dann generieren, wenn – zumindest vorher und auf dem Papier – eine mögliche Siegchance oder hohe Medienpräsenz zu erwarten ist.

Schade, denn so ging ein (aus unserer – natürlich unmaßgeblichen – Sicht) nicht unwichtiger Teil der Geschichte des 24-Stunden-Rennes auf der Nordschleife des Nürburgringes unwiederbringlich verloren (darunter vor allem die kleinen Fahrzeuge, die auch mit 'kleinem' Geld bewegt werden konnten). Auch wenn uns deswegen mancher für rückständig, nostalgisch oder gar hinterwäldlerisch halten wird – wir stehen (und das gern!) zu unserer Auffassung: „Schade um die 'Kleinen'!“

Gerd Plietsch



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

Anspruchsvoller Parcours beim Automobilclub Hof:

Helmut Hodel Schnellster beim Auftakt zum oberfränkischen EisPokal 2015

(gpp) – Mit dreiwöchiger Verspätung begann am vergangenen Sonntag unter tatkräftiger Mithilfe von Frau Holle und Väterchen Frost beim Automobilclub (AC) Hof „endlich!“ die diesjährige EisPokal-Saison. Nach der Absage der Läufe in Marktleuthen, Naila und Presseck hätte man schwer vermutet, dass die oberfränkischen EisPokal-Fahrer den Hofern ihren Parcoursplatz überrennen würden – doch offensichtlich trauten nicht alle dem nur einige wenige Nullgrade produzierenden Wetter. Doch die Hofer AC'ler hatten auf einem nicht genutzten Gelände der ehemaligen Spedition Militzer & Münch einen guten, zwar etwas engen, aber dennoch anspruchsvollen, Parcours gestaltet, der den ambitionierten Erwartungen der einzelnen Protagonisten durchaus gerecht wurde. Sogar Teilnehmer aus Schweinfurt und Bad Neustadt an der Saale hatten den Weg nach Bayern ganz oben gefunden – dienten den EisPokal-Profis der Region allerdings eigentlich nur als 'Klassenfutter' und brachten den Siegern und Platzierten wichtige Zusatzpunkte für – so es noch zwei weitere EisPokal-Veranstaltungen geben sollte – eine dann eigene EisPokal-Wertung.

Doch zunächst galt es, den Hofer Parcours fehlerfrei zu bewältigen, was sich in der vorher prognostizierten Theorie des öfteren einfacher prophezeien ließ, als es später am Volant auch umzusetzen war. Als die 15 Startern der Klasse der heckgetriebenen Fahrzeuge die Veranstaltung am Vormittag eröffneten zeigte sich immer wieder die Sonne zwischen den Wolken und der Untergrund präsentierte sich äußerst glatt. Während der beiden Läufe, von denen jeweils der bessere gewertet wurde, waren deshalb nicht selten helfende Hände der Streckenposten oder gar weiterer Zuschauer nötig, um ins Abseits gerutschte Fahrzeuge wieder zurück auf

den rechten Weg zu bringen. Am Ende siegte der für den MSC Naila startende Thomas Sassel vor Alexander Stey vom MSC Nordhalben und dem EisPokal-Organisator Oliver Wirth, ebenfalls MSC Naila.

Am Mittag, als Wolken die Sonne wieder verdeckten, gingen die 30 (!) Starter der Klasse der frontgetriebenen Fahrzeuge auf den Parcours, der sich in Teilen etwas griffiger präsentierte und es war der für den AC Hof startende Robert Plietsch (Röslau), der mit seinem Engel-Starlet mit 47,720 sec. und einer fehlerfreien Fahrt die Bestzeit setzte. Doch die Konkurrenz ließ nicht locker und im zweiten Durchgang fuhren einige von ihnen vehement gegen diese Zeit an. Zwar des öfteren erfolgreich – doch bei den meisten, denen es gelang, diese Zeit zu unterbieten, wurden Fehler in Form von verschobenen oder gar geworfenen Pylonen gemeldet, was automatisch Strafsekunden für die Wertung nach sich zog und einen Absturz ans Ende des Klassements bedeutete. Dennoch gelang es noch drei Fahrern, die Bestzeit des ersten Laufes zu unterbieten und dabei auch fehlerfrei zu bleiben. Den Sieg holte sich schließlich der für den AMC Naila startende Frank Hornfeck vor dem für den gastgebenden AC Hof startenden Münchberger Stefan Lindemann und René Köhler vom MSC Sparneck. Robert Plietsch kam letztlich knapp geschlagen auf Rang vier.

Bei den Allrad-Fahrzeugen schlug dann Stunde des Hofer Ausnahme-Motorsportlers Helmut Hodel, der bei den frontgetriebenen Fahrzeugen ´nur` auf Platz sieben eingelaufen, und entsprechend unzufrieden war: Mit 42,850 sec. fuhr er die absolut schnellste Zeit dieses Tages, blieb dabei auch fehlerfrei und gewann diese Klasse mit deutlichen eineinhalb Sekunden Vorsprung vor den beiden Nailaern Tobias und Rudolf Hornfeck. Thomas Lindemann vom AC Hof rundete die guten Leistungen der Hofer Motorsportler mit einem weiteren vierten Platz ab. Die Sonderklasse Geländewagen gewann der Selber Manfred Jauda vor Manfred Hoffmann vom AMC Naila.

Und auch die Kombinationswertung aus zwei Einzelwertungen ging an zwei Hofer AC´ler, nämlich Stefan Lindemann vor Helmut Hodel, Dritter wurde der Nailaer Frank Weitere Informationen und alle Ergebnisse im Detail gibt es im Internet unter www.ac-hof.de oder www.eispokal-oberfranken.de.

Gerd Plietsch



Gräfs
Party-Minis

Bei uns erwartet Sie:

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

RAUCH'S GALERIE

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

Destille

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



Nachruf

Klaus Fritzing

(gpp) – Nicht nur seine Fahrzeuge waren stets Topp vorbereitet und lieferten einen Topp-Auftritt – nein, auch Klaus Fritzing selbst trat immer Topp gekleidet auf, egal ob im Fahreranzug, oder in ´zivil`.

Der ehemalige Kicker vom Betzenberg, der seine Karriere noch zu Zeiten von Fritz Walter in Kaiserslautern begonnen hatte, mußte nach einem schweren Autounfall die Fußballer-Laufbahn an den Nagel hängen. Trotz oder gerade wegen des schweren Unfalles stieg der Lauterer in den Motorsport um und machte dort Karriere.

Von 1966 bis 1974 'kreiste' Fritzing in Tourenwagen und holte sich 1972 den Titel des Deutschen Rennsport-Meisters. Danach begann er Rallyes zu fahren, und zwar auf den Fahrzeugen, die er auch privat als Händler verkaufte: auf Toyotas. Er war ständiger Gast und Mitfavorit in der damaligen Deutschen Rallyemeisterschaft und zudem auch Teilnehmer der damals noch überaus anspruchsvollen Tour d'Europe, die er 1978, 1979 und 1985 sogar gewinnen konnte.

Der clevere Fritzing holte sich dabei die Formel 1-Moderatorin Stefanie Tücking ins Toyota-Cockpit, was ihm die mediale Aufmerksamkeit der gesamten Yellow-Press sicherte.

Klaus Fritzing verstarb am 9. Januar einen Tag nach seinem 78. Geburtstag.

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

Deutscher
Zentralrat
für ausländische
Kinder (DZJ)

World Vision
Zukunft für Kinder!

→ *Termin-Vorschau:*

Durch den dunklen oberpfälzischen Steinwald:

Winter-Orientierungsfahrt des MSC Marktedwitz

(gpp) – Nur 14 Tage nach dem motorsportlichen Saisonauftakt mit dem Lauf zum oberfränkischen EisPokal ist die ehemals rallyefreundlichste Stadt Deutschlands schon wieder Gastgeber für die nordbayerischen Motorsportler: Auf dem Programm steht nun die inzwischen fünfte Winter-Orientierungsfahrt des rührigen und ruhmreichen Marktedwitzer Motorsportclubs.

Unter Federführung von Wolfgang Bareuther und seinen zahlreichen Helfern wurde in den letzten Wochen nicht nur eine gut 120 km lange und anspruchsvolle Strecke gesucht, sondern auch und vor allem versucht, eine entsprechende Aufgabenstellung zu erarbeiten, die den gerade in dieser Motorsport-Sparte dringend notwendigen Nachwuchs nicht übermäßig strapaziert, aber auch die 'Profis' nicht unterfordert.

„Dazu werden wir unsere Teilnehmer in 'Anfänger' und 'Profis' unterteilen“, so Fahrleiter Bareuther bei einem Pressegespräch, „und auch die Aufgabenstellungen und die geforderten Fahrzeiten entsprechend anpassen!“ In der Hauptsache werden unkilometrierte Chinesenzeichen nach Natur oder Karte sowie Pfeil- und Punktskizzen die Fahraufgaben bilden, wobei das notwendige Kartenmaterial vom Veranstalter gestellt wird.

Ab 14 Uhr beginnt in den Räumen des Marktedwitzer Bär-Hotels sowohl die administrative als auch die technische Abnahme, bis 15 Uhr können noch Nachnennungen abgegeben werden und nach einer Fahrerbesprechung um 15:30 Uhr geht das erste Fahrzeug pünktlich ab 16:01 Uhr auf die Strecke. Nach gut vier Stunden Fahrzeit werden die ersten Teilnehmer ab 20 Uhr wieder am Ziel im Marktedwitzer Bär-Hotel erwartet. Nach der Auswertung werden die Ergebnisse ab etwa 22 Uhr ausgehängt und so es keine Proteste oder Einsprüche gibt, folgt anschließend sofort die Siegerehrung.

Das Nenngeld beträgt 30 € Preise und Pokale werden für 30 % der in beiden Gruppen gestarteten Teilnehmer vergeben. Die 5. ADAC Winter-Orientierungsfahrt des MSC Marktedwitz zählt zum Bayerischen Ori-Cup, zum Nord-Ost-Oberfranken-Pokal (NOO) und zum Regional-Pokal Oberfranken (RPO) und ist vom ADAC und der lokalen Straßenverkehrsbehörde genehmigt.

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

Gerd Plietsch

ROAD

→ TT – Sucht nach Geschwindigkeit ←

Liam Neeson erzählt die packende und atemberaubende Story der DUNLOP Road Racing Dynastie

Mit Adrenalin gefüllt und emotional erschöpfend

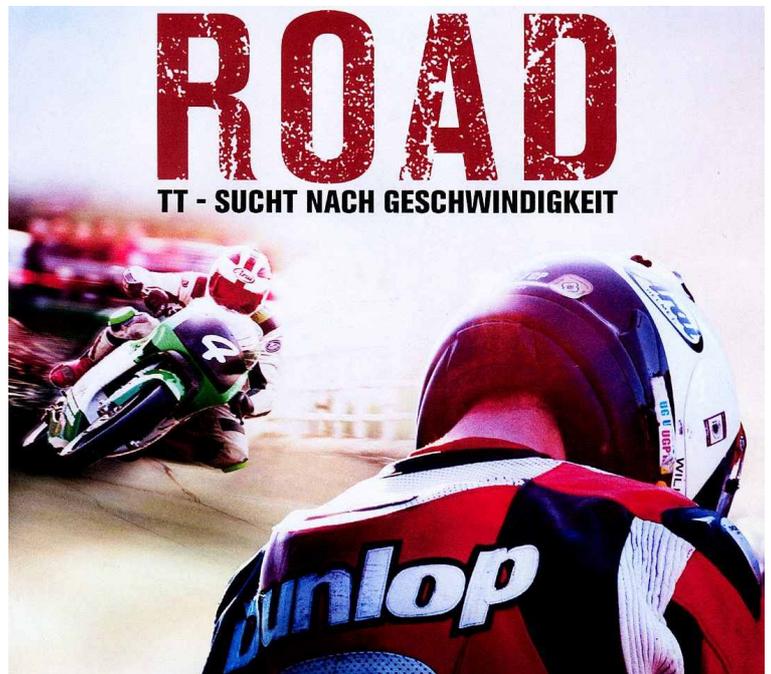
„Cineastisch genial und einzigartig!“,

auf DVD und Blu-ray

Ein Muss für jeden Motorsport-Fan

Ab 9. September überall im Handel!

ASCOT ELITE
Home Entertainment
www.ascot-elite.de



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

→ 15. Februar 2015; EisPokal, MSC Marktredwitz; www.msc-marktredwitz.de

→ 22. Februar 2015; EisPokal, MSC Sparneck; www.msc-sparneck.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

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.ascot-elite.de - www.schnapsmuseum.de

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

www.motorsport-guide.com

PRESSEKUNDEN von **gerdplietschpresse**:

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 775 Erstbezieher.
→ Dazu kommt eine uns leider nicht bekannt Zahl von Zweit- und Drittbeziehern, die unser **gpp – motorsport-info** als Anhang anderer eMail-Verteiler- und – Gruppen erhalten.

HINWEIS: Jede auch nur auszugsweise (Weiter-)-Verwendung von Texten, Textteilen oder Fotos aus diesem Internet-Newsletter bedarf in allen Fällen unserer schriftlichen Einwilligung und ist honorarpflichtig!!!

**Hubertus –
Herbst-Ausfahrt**

gpp – classic-center

HUBERTUS – HERBST-Ausfahrt

die Einladungs-Veranstaltung
zum Saisonausklang

www.gerdplietschpresse.de

gpp – classic-center – shop:

heute im Angebot:

- Original Zeit-Tabellen (aus den 70er Jahren des vorigen Jahrtausends) für den 'stilbewußten' Beifahrer;
- Moderne Countdown-Zähler (so genannte TRIPLE TIMER) mit drei separaten Zählwerken (zur Bewältigung auch höchst anspruchsvoller Sonderprüfungen); oder auch Countdown-Zähler mit nur einem Zählwerk sowie moderne, digitale Stoppuhren
- Schnittcomputer (zum Abgleich der gefahrenen Strecke und Zeit mit dem Trip- oder Twinmaster und dabei der Überwachung und Einhaltung der von den Veranstaltern vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten)

→ weiteres Zubehör für Rallye-Beifahrer (wie Unterleg- und Klemm-Mappen, Bleistift- und Stoppuhr-Halter, stabile, drahtgebundene DIN A 5-Notizblöcke, etc.);

→ diverse (gebundene!) Vorlagen, Scripts, Tipps & Tricks sowie Einbau- und Einstell-Vorschriften (für HARDWARE wie Speedpilot, Trip- und Twinmaster; oder „SOFTWARE“, wie nützliche Hinweise und Anleitungen für Beifahrer im historischen Rallyesport)

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

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

→ **und, ganz neu: unsere im Eigenverlag hergestellten, gedruckten Broschüren über die Olympia-Rallye 1972 (70 Seiten, zum Preis von 14,99 €), über den Rallyeclub von Deutschland (80 Seiten, zum Preis von 16,99 €), über die ADAC-3-Städte-Rallye (106 Seiten, zum Preis von 19,99 €) über den Rallyesport des vergangenen Jahrhunderts unter dem Titel „Wie´s früher war...“ (70 Seiten, zum Preis von 14,99 €) sowie das Haupt- und Standardwerk „Von ZK´s, OE´s und Gebetbüchern“ (200 Seiten, zum Preis von 29,99 €) zuzüglich einer kleinen Porto- und Versandkostenpauschale. Wenn Sie jedoch mehr der Computer-Typ sind, können Sie diese Broschüren auch als komprimierte PDF-Dateien bekommen – zu einem ermäßigten Preis, selbstverständlich.**

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

Angemerkt...

Liebe Leser,
Liebe Motorsportfreunde,
Liebe Kunden,

mein Freund Harald Demuth – ich hoffe, ich darf ihn so nennen ?! – hat auf die in einem Text der vorigen ***gpp – motorsport-info***‘s getroffene Feststellung: „Das Gehirn sitzt rechts!“ stets behauptet, dies käme ganz darauf an, wo sich in einem Rallye-Auto das Lenkrad befinden würde.

Ja, gut, ich weiß; diese Debatte hatten wir, und sie wird langsam langweilig.

Doch nun hat der sich bereits im Rentenalter befindliche ´Marathon-Mann` aus der waldreichen Gegend am nördlichen Rand des oberpfälzischen Steinwaldes eine neue Version ins Gespräch gebracht, von der er (angeblich) schon seit Beginn seiner Karriere in den dunklen, halt nein, goldenen, sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts „felsenfest“ überzeugt ist: Nämlich dass die ganze Angelegenheit ein Hör- oder Schreibfehler sei!

In Wahrheit würde es heißen: „Das Gewicht sitzt rechts!“

Auf eine solche Aussage kann natürlich nur jemand kommen, der wie er, nur eine schmale Silhouette wirft.

Dass gegen einen wie ihn (um nicht zu sagen „Hänfling“) jeder andere Mann, der von Geburt an mit ´normal schweren` Knochen und vielleicht genauso normal schweren ´Bauchmuskeln` ´geschlagen` ist, wie ein schwergewichtiger Riese erscheint, sollte in diesem, seinem Fall nicht überbewertet werden.

Vor allem deshalb nicht, weil dieses ´viele Gehirn` ja auch irgendwo untergebracht werden will!

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!!
