



GS-Paletten, Gotthard Schleicher
Eichelberger Dorfstraße 2, 96106 Ebern
09531 – 94 00 44 – GSPaletten@aol.com

präsentiert das:

gpp – motorsport-info – Ausgabe 7/2016, 22. März 2016, 15. Jahrgang

Behördliche Motorsport-Genehmigung/en:

Hemmschuh oder Hilfe?

(gpp) – „Das Problem sind die Genehmigungsbehörden und die Ordnungshüter! Denn die haben ja so ´was von überhaupt keinerlei Ahnung von dem, was sie zu prüfen und zu genehmigen haben; parlieren aber darüber, als ob sie es schon mit der Muttermilch aufgesogen hätten!“

Am Rande einer historischen Motorsport-Veranstaltung kamen wir in den Genuß des zufälligen Mithörens eines Gesprächs zwischen zwei offensichtlich absolut motorsport-affinen Persönlichkeiten, die sich gegenseitig ihr (offenbar übergroßes) Leid über die gegenüber Motorsport-Veranstaltungen und -Veranstaltern vorgebrachten Einwände und Behinderungen der zahlreichen und verschiedenen Genehmigungsbehörden klagten.

„Da versuchst Du, schon von Dir selber aus, alles Mögliche zu tun, um die Sicherheit von Teilnehmern und Zuschauern so gut wie überhaupt denkbar zu generieren und zu garantieren – und dann bekommen wir Anweisungen und Vorhaltungen von Menschen, die in keinster Weise wissen, wovon sie reden!“

„Und dadurch oftmals den gesamten Ablauf durcheinanderbringen!“

„Ja, und dank ihrer Positionen können Sie uns das Leben so lange und so schwer machen – bis wir uns total genervt und unserer Anstrengungen müde vom ´Geschäft` zurückziehen – jedenfalls scheint´s oft so, als würde es von deren Seite aus direkt darauf angelegt.“

„Ja klar, dann hat sich für sie die Angelegenheit erledigt und kann ohne großen Verwaltungsaufwand (in dem ja zudem auch noch immer irgendwelche Vorgesetzte und deren zusätzliche, unvorhersehbare Meinung/en Einfluß nehmen) zu den Akten, am besten der Ablage rund (sprich: Papierkorb) übereignet werden.“

Der langen Einführung so kurzer wie prägnanter Sinn ist die Tatsache, dass vor einer (möglicherweise) gelungenen Veranstaltung die Götter (in diesem Fall die Behörden) den langen und mühevollen Weg der Genehmigung durch die Mühlen dieser ´Verwalter` (um nicht zu sagen ´Sesself....`); Anm. d Verf.) gesetzt haben.

„Die darüber reden wie die Blinden von der Farbe und die Tauben von der Musik, der klassischen!“

Sicher, es kann nicht jeder machen was er will! Es muss Regeln geben, und zwar verbindliche, die für alle gelten und nach denen auch allüberall ´gespielt`, bzw. gefahren wird.

Da sind als erstes die `Regeln` der Motorsport-Behörden, des DMSB (Deutscher Motorsportbund) zu nennen, die – da sie (meist) von sachkundigen Insidern kommen – einigermaßen angemessen und vor allem durchführbar sind. Dann kommen aber schon die Regeln, die in aller Regel von den vor Ort zuständigen Behörden aufgestellt (erlassen) werden, und die in aller Regel vom Tuten und vom Blasen der jeweiligen Motorsportler – leider – keine Ahnung haben. Und die vor allem dann mit all` ihrer `Macht und Weisheit` auf den Plan treten, wenn es (in den Vorjahren, in anderen Gegenden, oder sonstwo) irgendwelche Vorfälle gab, die aus dem üblichen Rahmen gefallen waren.

Grob gilt die Faustregel, dass es den Genehmigungsbehörden relativ egal ist, wenn die Teilnehmer bei der Ausübung ihres (für sie `eh hirnrissigen) Sports zu Schaden kommen; dafür interessiert sich in aller Regel (schon wieder diese Bezeichnung, findet sich keine andere?) nur die Boulevard-Presse und macht darüber für einen Tag ein Riesenfass auf.

Anders sieht es aus, wenn Unbeteiligte, in aller (schon wieder??) Regel (zumeist?) Zuschauer, betroffen sind. Sofort ist neben der Polizei auch der Staatsanwalt zur Stelle und von einer Sekunde auf die andere stehen die Verantwortlichen (allen voran WP-Leiter, Leiter Streckensicherung und Rallye-Leiter) mit dem ersten Fuß schon ein wenig im Gefängnis und die ersten (Regreß-) Attacken auf Hab und Gut, gemeint sind Geld und andere Werte, kommen in Schwung.

Doch zurück zum Problem mit der Genehmigung.

Die Veranstalter einer `etwas anderen` Historic-Rallye machten sich Jahr für Jahr die Arbeit und erstellten ein über-umfangreiches (mehr als 100 Seiten; Anm. d. Verf.) Organisations-Handbuch, mit graphischer und photo-graphischer Darstellung aller Einzelheiten, jeder Durchgangskontrolle, jeder Zeitkontrolle, jeder Sonderprüfung, jeglichen Starts und jedwedem Ziels. Und zwar nicht nur niedergeschrieben, sondern genauestens mit Uhrzeit (von wann bis wann) und den dort eingesetzten Personen versehen, dazu Lage- und Anfahrtspläne sowie detailgenaue Fotos von den örtlichen Gegebenheiten und wo und wie die einzelnen Beschilderungen auszubauen sind.

Diesen Leitzordner präsentierten die Verantwortlichen in den ersten Jahren einem Kontrollgremium bestehend aus Vertretern der Polizei, der zuständigen Städten, Märkten und Gemeinden sowie der betroffenen Landkreisen – und gegen die vorgelegte Übermacht an Papier waren alle Beamten im ersten Moment völlig unerwartet, völlig sprachlos, und konnten in einer (natürlich unerläßlichen!) kurzen Fragerunde zusätzlich mit weiteren, ebenfalls niedergeschriebenen Details ziemlich schnell, ziemlich zufrieden- und ruhiggestellt werden. Keine Frage, dass dieser umfangreiche, geistige Erguss allen Beteiligten danach zur Verfügung gestellt werden mußte – und wir sind uns ziemlich sicher, die einzelnen Ablagen in den jeweils zuständigen Behörden haben vor Freude aufgestöhnt, solche allumfassenden Unterlagen zu bekommen und beherbergen zu können.

Nach zwei, drei Jahren solchen Praktikums wurde das Kontrollgremium von den Kontrolleuren wieder aufgelöst, und die Sachbearbeitung oblag danach nur noch dem im Start- und Zielbereich zuständigen Landratsamt. Alle übergeordneten Behörden gaben (möglicherweise) anhand des überbordenden Materials, ihre anfängliche Genehmigungs- und Prüfungslust schnell und endgültig wieder auf.

Bonmot am Ende: Die alljährlichen Abstecher dieser Veranstaltung in die Tschechische Republik waren – völlig unvorhersehbar – am problemlosesten: denn nach dem Wegfall der Grenzkontrollen zwischen Deutschland und Tschechien war regelmäßig nur einmal ein kurzer Besuch bei den betroffenen tschechischen Polizeidienststellen und Städten (mit ein paar entsprechenden Devotionalien allerdings) anzusetzen – und die Genehmigung, sogar die zum Befahren von eigentlich reinen Fußgängerzonen, war „ohne weitere Erinnerungen“ (so ein amtsdeutscher Ausdruck) erlaubt und problemlos möglich!

Gerd Plietsch



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

Gleich zwei Orientierungsfahrten beim AMC Naila:

Hodel/Schmidt auf den Plätzen vier und sechs

(gpp) – Es scheint, als ob die nord-ost-oberfränkischen Orientierungssportler zur Zeit gar nicht genug bekommen könnten. Und zwar von wahllos auf vielen Blättern vermischten, zahllosen Kartenschnipseln unterschiedlichen Maßstabes, dazu teils nur schwer entzifferbare Chinesenzeichen, zum Teil nach Karte, zum Teil nach Natur, etc., etc., etc. Wie anders ist es zu erklären, dass sie sich nach einer Orientierungsfahrt im Januar, im gerade vergangenen Februar in Wochenfrist gleich zweimal ins sowohl tatsächlich, als auch im übertragenen Sinn, dunkle Orientierungsgewimmel stürzen?

Und waren die vergangenen drei Veranstaltungen der letzten Wochen jeweils eine Einzelveranstaltung, setzte der AMC Naila am vorvergangenen Wochenende gleich noch einen d´rauf, und setzte eine Doppel-Veranstaltung an: vormittags ab 10 Uhr die 13. AMC/AvD Frankenwald-Orie Naila, und am Nachmittag ab 17 Uhr – und damit natürlich auch in der Nacht! – die 34. AMC/AvD Nacht-Orie Naila. Doch es war („Gottseidank!“) nicht so, dass es vom Ziel der vormittäglichen Orie gleich zum Start der Nacht-Orie ging, Fahrtleiter Frank Morgenstern (Bad Lobenstein) gönnte seinen jeweils 14, allerdings unterschiedlichen Teilnehmern schon eine kleine Brotzeit- und Pinkelpause.

Die für den Automobilclub (AC) Hof startenden Helmut Hodel (Hof) und Wolfgang Schmidt (Oberkotzau) machten sich aber den ´Streß`, und gingen bei beiden Orientierungsfahrten an den Start. Am Vormittag kämpften sie sich mit lediglich 70 Strafpunkten in der Klasse der ´Profis` weit nach vorne und hatten die Hand praktisch schon am Siegertreppchen und an den Pokalen, aber die für Punktegleichheit inzwischen bei Orientierungsfahrten immer öfter eingeführte Sollzeitprüfung, in der eine bestimmte Strecke mit einer vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeit befahren werden muss, gab den Ausschlag, dafür, dass Hodel/Schmidt auf den undankbaren vierten Rang zurück fielen.

Nach der eingangs erwähnten, kurzen Verschnaufpause ging´s ab 17 Uhr in die aufgrund der fortgeschrittenen Jahreszeit doch nicht mehr ganz so schnell dunkler werdende Nacht, in der Hodel/Schmidt mit ihrer roten Toyota Corolla allerdings gleich 100 Strafpunkte ausfaßten, und sich mit Rang sechs begnügen mußten.

Die nächste, aber im Veranstaltungskalender des Nord-Ost-Oberfranken-Pokals dann auch gleich letzte Orientierungsfahrt der Saison 2016, findet beim AMC Coburg statt. Und danach stehen die (allerdings zunächst noch inoffiziellen) 2016´er Meister und Platzierten der NOO-Sparte Orientierungsfahrt auch schon wieder fest, denn im Jahresverlauf sind keine weiteren Veranstaltungen mehr geplant.

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

Gerd Plietsch



Gräfs
Party-Minis

Bei uns erwartet Sie:

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

RAUCH'S GALERIE
Distille

Thöläuer 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

Rallye-Auftakt in den neuen Bundesländern:

53. (!) Rallye Lutherstadt Wittenberg

(gpp) – „Apollensdorf“

Was für Erinnerungen kommen bei diesem Namen hoch...

Erinnerungen an die ersten Jahre nach der Wende, als die ost- und westdeutschen Rallye-Fahrer, die Rallye-Veranstalter und die Rallye-Fans, die gesamte Szene halt, zunächst etwas zaghaft, aber im Verlauf der Jahre, immer fester zusammen wuchs, und den langjährigen Traditions-Rallyes im Osten mit Prädikaten und vielerlei Werks-Unterstützung auf die gesamtdeutschen Beine geholfen wurde. Die traditionsreiche „PNEUMANT-Rallye Lutherstadt Wittenberg“ war eine dieser Veranstaltungen, die quasi über Nacht große und medienwirksame Aufmerksamkeit erfuhren, und sich allerhöchster, medialer Wertschätzung sicher sein konnten.

Erinnerungen aber auch daran, wie die Rallye nach den ersten Anfängen am nordöstlichen Stadtrand von Wittenberg in das neu aufgebaute Industriegebiet zu einem großen Mercedes-Händler zog und – natürlich – auch daran, wie manche Wertungsprüfungen Fahrer und Fahrzeuge hin und wieder malträtierten. Und dass die Rallye Lutherstadt-Wittenberg den Beinamen: „Deutsche Akropolis“ bekam.

Und damit sind wir wieder bei „Apollensdorf“.

Sicher, früher hieß es „Apollensdorf-Nord“, aber es ist das gleiche Gebiet, und es ist der gleiche, fast schon märkische, Sandboden, in dem früher so mancher exponierte Traum im wahrsten Sinn des Wortes (ver)sandete. Doch die zahlreichen Teilnehmer des heutigen, bundesweiten Rallye „Schotter-Cups“ (inszeniert vom rührigen Berliner Alfred Gorny; Anm. d. Verf.) sind ganz närrisch darauf, dort zu fahren. Wo früher ein Harald Demuth den Fricker-Mercedes 190 quer und tief fliegen ließ, oder die beiden ostdeutschen Rallyemeister Matthias Kahle auf Toyota und Armin Kremer auf Subaru ihre allradgetriebenen und vielbeachteten Kreise zogen.

Jetzt, in den ersten März-Tagen des Jahres 2016, als mit der inzwischen 53. (!) Rallye Lutherstadt Wittenberg der „Schotter-Cup“ eröffnet wird, und die ehemals zur Deutschen Rallyemeisterschaft zählende Veranstaltung auch heute noch mit Prädikaten geradezu überschüttet wird (zwar keine so ‚großen‘ mehr, aber dafür umso Teilnehmer-intensivere...), drängen auch und vor allem die letzten verbliebenen Rallye-Trabi´s vehement an den Start – und das begeisterte, ostdeutsche Rallye-Volk liebt und feiert diesen Aufmarsch der Trabanten.

Das „Reng-deng-a-deng“ bringt das Blut in Wallung und die und ölgetränkten Auspuffgase heben (wie vormals ‚Dein Freund, der Joint‘) die Stimmung der zahlreichen und überaus sachkundigen Fans auf den Höhepunkt. Da macht es auch nichts aus, wenn der Zweitakter direkt am Start ´mal nicht mehr anspringen will, und Fahrer und Beifahrer ihr Auto unter dem Beifall der Fans durch den Startbogen schieben müssen. Denn, ein paar Meter weiter, gibt der Motor nach, springt an, entledigt sich einer blauen Auspuffwolke und ab geht´s. Die Trabi´s führen im Schotter-Cup das Teilnehmerfeld an („um wenigstens einmal ohne große Löcher und verdreckte Ecken fahren zu können“; so Organisator Gorny), und die gesamte Rallye richtet sich danach, so dass die gesamtsiegbahigen Boliden erst das Ende der langen Rallye-Fahnenstange bilden.

Und dann entdecken wir unter den gut 80 % aus den neuen Bundesländern kommenden Teilnehmern (allerdings waren neben einigen westdeutschen Teams auch welche aus Polen, Tschechen und sogar Finnen (!) mit von der Partie) auch einen, der uns nochmals und nachdrücklich an die goldenen achtziger und neunziger Rallye-Jahre des vorigen Jahrhunderts erinnert: Karl-Friedrich Beck.

„Der Beck?“ „Der ‚Charly‘ Beck?“ – „Den gibt´s noch?“ „Ja, und wie!!!“

Zwar ist er, so wie wir halt alle, um das obere Gesichtsfeld ein wenig weißer geworden, aber das Lächeln ist noch immer das Gleiche, daran erkennt man ihn sofort! Der Ex-Werksfahrer von Opel, Peugeot und VW in der Deutschen Rallyemeisterschaft, Schweizer Rallye-Vize-Meister und Ex-Partner und Ex-Kollege von Rallye-Weltmeister Sebastian Ogier im damaligen 206´er Peugeot – Cup in Frankreich, will´s auf seine ´alten` Tage nochmal wissen („Projekt 60plus“, „...er kann´s nicht lassen!“).

Hier und jetzt bewegt er ein – im Gegensatz zu seinen früheren, meist wesentlich kleineren Fahrzeugen – riesiges Schiff von einem VOLVO 940 VOC, und startet damit im von Jochen Walther (Bad Doberan) gemanagten VOLVO-Original-Cup. Und dieser wird zeitgleich mit Alfred Gorny´s „Schotter-Cup“ ausgefahren, so dass das Geläuf´ in der Hauptsache Fahrer und Fahrzeug schon sehr entgegen kommt. Auf der ersten der drei, jeweils zweimal zu befahrenden, Wertungsprüfung – eben „Apollensdorf“ – zeigt Beck deutlich, dass er nichts, aber überhaupt gar nichts verlernt hat: Ein nicht zu ausufernder, aber dennoch gelungener und vollkommener Drift um´s Eck (der Fotograf sagt: „Danke!“), es klappt also auch mit dem Riesen-VOLVO und am Ende springt für ihn und seinen Beifahrer Sebastian Kröniger (Bayreuth) ein dritter

Platz in der Klasse, ein zweiter im VOLVO-Cup und ein 15. ter im Gesamtklassement der 69 Starter ´raus. („Gar nicht daran zu denken, wenn uns das Maleur mit dem Getriebedefekt nicht dazwischen gekommen wäre und wir zu allen Zeiten über alle WP´s auch über alle Gänge hätten verfügen können! – ´hätte, hätte, Fahrradkette; – richtig aber ist, dass Beck/Kröniger gleich in der ersten WP – womit wir schon wieder bei „Apollensdorf“ sind – eine um gute zehn Sekunden schnellere Klassenbestzeit in den märkischen Sand geackert hatten als alle ihre Mit-Bewerber und die Top Ten des Gesamtklassements vor sich her getrieben hatten. Was nicht nur den beiden ganz gewiß große Lust auf mehr gemacht hatte Anm. d. Verf.).

„Für einen ´alten` Mann nicht schlecht, oder ?“ grinst der Beck Charly im Ziel und die Erinnerung springt schon wieder zurück, nach „Apollensdorf“, und damit in die gute alte Rallye-Zeit.

Im Übrigen sagte eine ungenannt bleiben wollende Dame im typischen Rallye-Strampler-Anzug schon vor dem Start: „Der Charly, das ist das Beste was dem VOLVO-Cup und uns passieren konnte!“

Das gehört aber jetzt nicht mehr zu den „Äuollensdorf“-Erinnerungen.....

Sieger der 53. Rallye Lutherstadt wurden übrigens Jari Latvala (Vater von Jari-Matti Latvala, der zum gleichen Zeitpunkt die WM-Rallye in Mexiko gewann; Anm. d. Verf.) und Kari Mustalahti auf Mitsubishi Lancer EVO 3, die mit der Startnummer 74 als letzte in den Wettbewerb gegangen waren und wie im Sprichwort am Ende die Ersten waren. Auf Platz zwei kamen Christ/Krajewski vom Chemnitzer AC (Mitsubishi Lancer EVO 9) und Dritte wurden Tsiflidis/Müller auf Subaru Impreza GT.

Gerd Plietsch



→ *Termin-Vorschau:*

Europäische Langstreckenfahrt für historische Fahrzeuge:

12. Coppa d`Europe fährt auf dem Schleizer Dreieck und im Steinwald

(gpp) – Vor vier Jahren waren sie schon einmal hier im ehemaligen Dreiländereck aus Deutschland, der DDR und Tschechien, die knall- und knochenharten Männer (pardon, natürlich sind auch ein paar Frauen mit dabei! Anm. d. Verf.) in ihren zum Teil offenen, fahrenden ´Kisten` (z. B. die Niederländer Krugers/Sluiters mit ihrem Excalibur Phaeton IV, ihre Landsleute Van Bentum/Van Bentum mit einem Bentley Azure Convertible, oder die Belgier Ceuppens/Van Geel mit einem Ferrari Mondial) und fuhren auf Spuren früherer Tour d`Europe und anderer großer und internationaler Rallye-Veranstaltungen, die auch schon in ganz früher Vorwende-Zeit das nordöstliche Bayern und die westböhmisches Nachbargebiete automotorsportlich durcheilten.

Heute eilen sie nicht mehr ganz soo sehr, vielmehr geht's darum, die vom Veranstalter gestellten Orientierungsaufgaben zu lösen, die ermittelten Strecken in der Natur zu finden – und sie in der richtigen Reihenfolge zu befahren; nur hin und wieder, meist auf abgesperrten Strecken, gilt es dann, so genannte Gleichmäßigkeits- oder Sollzeitprüfungen zu absolvieren.

Die 12. Ausgabe der Coppa d`Europa 2016 bringt dabei erneut Teams in und durch diese Region, die – sollten sie nicht schon 2012 dabei gewesen sein – diese deutsch-tschechischen Landstriche sicher noch nie gesehen haben. Insgesamt sind es 89 Teilnehmer, 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.

Von Donnerstag, den **7. April** bis Samstag, **9. April** legen sie vom Startort im niederländischen Vaals aus über Belgien und Luxemburg bis ins Ziel nach Prag in Tschechien gute 1.500 Kilometer zurück und berühren dabei

nach einer Rundfahrt durch die Benelux-Staaten in Deutschland unter anderem das Sauerland, den Edersee und erreichen im hessischen Kassel die erste Übernachtungspause. Dann führt die Route nach Thüringen, und die Teilnehmer erreichen Ruhla und Oberhof, bevor sie in Saalfeld an der Saale-Talsperre eine Mittagsrast einlegen. Am Nachmittag wird auf der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands, dem Schleizer Dreieck, eine Gleichmäßigkeitsprüfung gefahren und über Baiersdorf und Frankendorf wird die zweite Übernachtungspause in Herzogenaurach angesteuert. Am Samstag geht es dann in's fichtelgebirgisch-steinwäldische Grenzgebiet von Deutschland und Tschechien, und über den legendären Grenzübergang Schirnding-Pomezi wird schließlich die letzte Mittagspause im tschechischen Kurort Frantiskovy Lazne erreicht. Am Nachmittag führt die Route schließlich durch den tiefen Böhmerwald und nach etwa 230 Kilometern weiterer Rundfahrt durch Tschechien erreichen die Teams `endlich` den Zielort Prag und dort das Dorint Hotel „Don Giovanni“, wo am gleichen Abend im Rahmen eines Galadiners auch die Siegerehrung stattfinden wird.

Der gesamte Zeitplan der diesjährigen Coppa, wie sie kurz genannt wird, ist unter www.coppa-europa.org bereits seit geraumer Zeit im Internet einsehbar. In Schleiz werden sie am Freitagnachmittag (**8. April**) ab etwa 15 Uhr zu bewundern sein, im oberpfälzischen Steinwald wird die Coppa-Kolonne am Samstagvormittag (**9. April**) ab 10:25 Uhr in Lochau sein, eine gute Stunde später wird die Grenze nach Tschechien überquert und fast genau um 12 Uhr werden die Teilnehmer dann zum Mittagessen in Frantiskovy Lazne erwartet.

Auch eine durchaus ansehnliche Teilnehmerliste ist bereits abgedruckt, aus der (neben den eingangs erwähnten) vor allem noch Fahrzeuge wie zum Beispiel ein MG B V8, ein Saab 96V 4 rally, ein Ford Mustang, ein Lotus Elan oder eine AC Cobra 427 SC, etc. etc., - aber auch zahlreiche Alfa-Romeo-, BMW-, Mercedes-, Porsche und andere Youngtimer-Fahrzeuge herausragen, so dass den Oldtimerfans der Region schon jetzt das Wasser im Munde zusammen laufen wird.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.coppa-europa.org.

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)

→ 1. und 2. April 2016 Veterama; www.veterama.de

→ 2. April 2016; ADAC Westfalenfahrt; 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 markt-leuthen – fon: 09285/913191 – fax: 09285/913192 – mob: 0172/86 08 310

Rallye-Auftakt bei der „Deutschen Akropolis“:

Platz drei für Beck/Kröniger bei der Rallye Lutherstadt Wittenberg

(gpp) – In den goldenen achtziger und neunziger Rallye-Jahren des vorigen Jahrhunderts fuhr der Albstädter Karl-Friedrich (genannt „Charly“) Beck in der Deutschen Rallyemeisterschaft Werkswagen von Opel, Peugeot und VW. Später fuhr er viele Jahre im Ausland, nahm am Peugeot 206-Cup in Frankreich teil (war dort Mitbewerber neben Sebastian Ogier; Anm. d. Verf.) und war sogar Schweizer Rallye-Vizemeister. 2014 kam er zum bundesweiten „VOLVO-Original-Cup“ und hat sich dafür einen VOLVO 940 VOC zugelegt. Zwar ist er um die obere Gesichtshälfte ein wenig ´weißer´ geworden, aber das Lächeln ist so wie immer, daran erkennt man den ehemaligen Sieger im Opel-Kadett-Cup (1983) und Sieger im Peugeot-Löwen-Pokal (1987) sofort. An seiner Seite sitzt seit 2015 der Bayreuther Sebastian Kröniger (Sohn von Manfred Kröniger, der schon Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre als Beifahrer europaweit auftrat, und seine Copiloten-Gene offensichtlich gut an seinen Junior weitergegeben hat). Denn auch er war mit seinem Fahrer Beck schon dreimal bei VOLVO-Cup-Läufen in der Heimat dieses Autos, in Schweden, erfolgreich am Start.

Auf den drei, jeweils zweimal zu befahrenden, Wertungsprüfungen (WP) der inzwischen 53. (!) Rallye Lutherstadt Wittenberg, die seit Jahren den Saisonauftakt, nicht nur im VOLVO-Original-Cup, sondern allgemein in der Rallye-Szene der Neuen Bundesländer bildet, wechseln sich Schotter und Märkischer Sandboden ab, nur ganze acht Prozent werden auf Asphalt ausgefahren – „das ist unser Ding, da fühlen wir uns wohl!“ so die beiden am Start in der Wittenberger Altstadt.

Und schon auf der ersten Wertungsprüfung („Apollensdorf“, einer Prüfung, die seit Jahrzehnten zum Standard-Repertoire der Wittenberger Rallye gehört; Anm. d. Verf.) zeigte der Albstädter Steuerberater, dass er nichts von seinem Können verlernt hat: Die Zeitnehmer notierten eine deutliche Klassenbestzeit mit ca. 10 Sekunden Vorsprung auf die Mitbewerber – „und die elfte Gesamtzeit!“ merkte Copilot Sebastian Kröniger zufrieden an. Doch dann zeigte sich, dass der alljährliche, brandenburgische Rallye-Saison-Auftakt seinen Beinamen „Deutsche Akropolis“ nicht zu Unrecht trägt, denn kurz vor dem Ziel der zweiten Prüfung setzte der VOLVO 940 VOC nach einigen Bodenwellen so heftig auf – dass sich Beck/Kröniger ein handfestes Problem mit dem Getriebe einhandelten.

„Zunächst ging der dritte Gang verloren, doch wir konnten unsere Führung in der Klasse bis ins Zwischenziel und sogar noch bis über den zweiten Durchgang der WP eins retten“, so Sebastian Kröniger. Dann klemmte hin und wieder auch noch die zweite Gangstufe und das schwäbisch-oberfränkische Duo wurde in der Klasse nach hinten durchgereicht.

Am Ende konnte Routinier Beck jedoch retten, was zu retten war und brachte das Fahrzeug sicher in Wertung ins Ziel und die beiden freuten sich wie die Schotter-´Könige` über einen dritten Platz in ihrer Klasse, immerhin noch den zweiten im VOLVO-Original-Cup „und sogar den 15. Rang im Gesamtklassement!“.

„Damit war nach den heftigen Malaisen im Getriebe nicht unbedingt mehr zu rechnen gewesen“, freuten sich die beiden unisono im Ziel und können kaum die nächste Veranstaltung am 23. April im thüringischen Nordhausen erwarten.

Gerd Plietsch

→ hier könnte Ihre (durchaus auch mehrzeilige) Werbung stehen!!! ←

Klassen- und Gruppensieg für Klaus Braun und Mareen Morgenroth

(gpp) – Am ersten März-Wochenende feierte die deutsche Rallyeszene allenthalben ihren diesjährigen Saisonauftakt. Und während im Südwesten die Teams um Punkte für die Deutsche Meisterschaft und das ADAC-Rallye-Masters fuhren, versammelte sich die nationale Szene in der Lutherstadt Wittenberg, um unter anderem, im bundesweiten „Schotter-Cup“ die erste Standortbestimmung vorzunehmen. Die früher als deutsche „Akropolis“ betitulierte, und nach der Wende ebenfalls etliche Jahr zur Deutschen Rallyemeisterschaft zählende Veranstaltung ist seit Jahren nicht nur der Auftakt der Schotter-Fraktion, sondern auch vieler anderer, bundesweiter Nachwuchs-Cups und –Meisterschaften.

In einer dieser Meisterschaften, dem international ausgeschriebenen Rallye „Schotter-Cup“, sind mit dem Geroldsgrüner Klaus Braun und der Untersiemauerin Mareen Morgenroth seit fünf Jahren auch zwei Oberfranken vertreten, die mit ihrem allradgetriebenen, ansonsten jedoch seriennah verbliebenen Opel Vectra im Jahr 2013 bereits einmal als bestes deutsches Team auf dem Jahresabschluss-Siegerpodest standen.

Bei der inzwischen 53. (!) Ausgabe der Rallye Lutherstadt Wittenberg gingen beide mit der Startnummer 26 der insgesamt 69 gestarteten Teams aus Deutschland, Finnland, Polen und der Tschechoslowakei in den Wettbewerb, und fanden auf dem ersten Durchgang über die drei, jeweils zweimal zu befahrenden Wertungsprüfungen (WP), noch „einigermaßen gute Bedingungen“ vor. Die sehr anspruchsvollen WP's, in der Hauptsache auf märkischem Sandboden, verlangten nicht nur ein top-vorbereitetes Fahrzeug, sondern auch eine perfekte Zusammenarbeit zwischen Fahrer und Beifahrer/in.

Der zweite Durchgang über die gleichen WP's gestaltete sich für das oberfränkische Mixed-Team schon etwas schwieriger, denn inzwischen verhinderten große Löcher sowie herausgefahrene Steine eine optimale Linie, „aber unsere neuen AVON-Reifen boten auch in den extrem matschigen Passagen guten Grip!“. bilanzierte Klaus Braun. Trotz bester Vorbereitungen hatten die beiden dann dennoch mit technischen Malaisen zu kämpfen, denn zunächst riß eine Schlauchschelle der Benzinleitung ab, dann lockerte sich auch ein Halter des Benzintanks und zu allem Überflus ging dann auch noch Kühlflüssigkeit verloren. Doch Klaus Braun und Mareen Morgenroth konnten reparieren und sich notdürftig behelfen und kassierten vier Strafminuten für zu spätes Erscheinen an der nächsten Zeitkontrolle. Dennoch sicherten sich beide den verdienten Klassensieg und den Sieg in der Gruppe der seriennahen Fahrzeuge, „obwohl wir die letzte und längste Wertungsprüfungen nur noch auf Sicherheit gefahren sind, um keine weiteren technischen Defekte auszulösen!“

„Damit ist uns ein sehr zufrieden stellender Saisonauftakt gelungen“, freuten sich beide beim Sektempfang im Ziel und plauderten mit Sprecher Alfred Gorny (Berlin) angeregt über ihre Rallye-Erlebnisse.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.locksmith-racingteam.de.

Gerd Plietsch

LINK – LISTE und Media-Daten:

Wie bereits im vergangenen Jahr mehrfach gewünscht, haben wir an dieser Stelle eine so genannte **LINK – Liste** eingerichtet, mittels derer Sie schnell und problemlos auf die betreffenden Internet-Seiten klicken können. Sie enthält zunächst noch einmal und im direkten Überblick all unsere Inserenten und künftig und weiterhin all diejenigen **Privatpersonen**, welche sich für **25 €** (pro halbes Jahr) aufnehmen lassen möchten (dazu bitte den entsprechenden Betrag mit Ihrer Mitteilung auf 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

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

Angemerkt...

Liebe Leser,
Liebe Motorsportfreunde,
Liebe Kunden,

liebe Freunde und Betreiber des Motorsports mit dem historischen Automobil:

in diesen Tagen werden allenthalben Garagen, Schuppen, etc. geöffnet, und das automobiler Schätzchen in aller Vorsicht ins Freie gebracht. Die Zeit ist reif, eine technische Kontrolle vorzunehmen, bevor der Alltag im klassischen Motorsport wieder beginnt. In diesem Zusammenhang haben wir eine gute Nachricht für all´ diejenigen, die sich – entgegen allen Apps und Hightech-Trends – noch immer mit Trip- oder Twinmaster sowie Speedpilot ausrüsten wollen: wir haben wieder einiges im Rohr für Sie, Melden Sie sich, wenn Sie mehr wissen wollen.

Aber nicht nur die Fahrer sollten sich um die Überprüfung und evtl. Erneuerung ihres Equipments kümmern, sondern und vor allem, auch die Beifahrer.

Batterien erneuern, auch wenn die vorhandenen noch Leistung haben könnten – diese geht mit Sicherheit dann zu Ende oder ganz verloren, wenn´s wirklich wichtig ist. Wenn Sie sich z. B. mitten in der Sollzeit- oder Gleichmäßigkeitsprüfung befinden.

Für die ´schnellen` Copiloten haben wir erstmals stabile Ringbuch-Blocks für das Gebetbuch im Angebot, und zwar in DIN A 4 (für diejenigen Co´s, die „etwas größer schreiben müssen, weil sie das kleine nicht mehr optimal entziffern“ können, wie ein ungenannt bleibender Beifahrer jüngst erklärte) und in DIN A 5. Und zwar für die Kostenbewußten im preisgünstigen *gpp* – desing, und für die anspruchsvollen im originalen omp-outfit.

Aber auch die Zeitmessung per Triple-Timer, eine historische Zeittabelle und ein ordentliches Klapp-Klemmbrett müssen irgendwann ´mal ergänzt werden, und vielleicht tut´s auch der bisherige Umhänge-Kugelschreiber nicht mehr – alles bei uns, unter www.gerdplietschpresse.de erhältlich. Klicken Sie sich bitte in das „classic-center“ und von dort aus weiter in die „Orderliste“ – wir haben alles ´was Sie brauchen.

Nach dem alten Werbespruch: „Was wir nicht haben, brauchen Sie auch nicht!“

Für die Neu- und Wiedereinsteiger haben wir etliches an Lese- und Unterrichts-Material, von Broschüren („Leitfaden für Orientierungsfahrten“, „3-2-1-0-Los!!“, „Tipps und Tricks für Beifahrer im historischen Rallyesport“, etc., etc.) auf Papier, aber auch eine Powerpoint-Präsentation, die Sie sich mittels Beamer in ihrem Freundeskreis oder dem Verein gemeinsam erarbeiten können. Sollten Sie einem Rallye-Beifahrer ein Geschenk (wozu auch immer) machen wollen, ein entsprechendes Set finden Sie ebenfalls bei uns.

Und wenn Sie den eingangs erwähnten Trip- oder Twinmaster endlich Ihr eigen nennen können, haben wir für Sie auch noch eine umfangreiche Einbau- und Betriebsanleitung für diese traditionellen Rallye-Geräte.

Der langen Rede kurzer Sinn, vor dem Start in die neue Saison 2016, wofür wir Ihnen alles Gute und mindestens den von Ihnen selbst erhofften Erfolg gönnen, schauen Sie bei uns ´rein, Sie werden es sicher nicht bereuen!

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!!
