

gpp – motorsport-info – Ausgabe 8/2017, 11. April 2017, 16. Jahrgang

Unbelehrbare Orieteilnehmer in die Schranken weisen?!

„Raser ´raus!“

(gpp) – Im Gegensatz zu den meisten anderen motorsportlichen Spielarten finden Orientierungsfahrten ausnahmslos im, und zusammen mit dem, normalen Straßenverkehr statt. Zwar meist auf Nebenstraßen und (aus Sicht der Teilnehmer) am liebsten auf nicht asphaltierten Flurbereinigungs-Wegen, die vom normalen Autofahrer doch eher selten unter die Räder genommen werden. Doch gerade dort stoßen die Motorsportler auf viele Gegner, angefangen von Bauern die um ihre Flurbereinigungswege fürchten. Aber auch Spaziergänger und Hundeausführer sowie einsame Jogger schätzen es nicht, von in wilder Eile vorbeihastenden Autos eingestaubt zu werden. Die Bauern trauern zudem um die Qualität ihrer Flurbereinigungswege und die Reinhaltung ihrer kleinen, und oftmals engen (warum wohl sind sie bei Motorsportlern wohl so beliebt???) Gemeinde-Verbindungsstraßen.

Und da die weitläufige Bevölkerung aus gutem Grund nicht über die tatsächliche Befahrung ´ihrer` Wege Bescheid weiß, kommt es an den entsprechenden Samstagabenden bis hinein in die Nacht, immer wieder zu Begegnungen dieser ganz besonderen Art.

Und obwohl die Teilnehmer von Orientierungsfahrten bei den einzelnen Fahrerbesprechungen förmlich (eindringlich und „eigentlich unmißverständlich!“) darauf eingeschworen werden, das inzwischen behördlich immer mehr auferlegte Tempolimit von 30 km/h zu beachten (auch wenn der sonstige Straßenverkehr andere Vorschriften zu beachten hat), kommt es im Verlauf einer solchen Veranstaltung – leider, aber auch natürlich – immer wieder dazu, dass die Teilnehmer aus Zeitnot die bekannten Limits überschreiten. Verständlich aus Sicht von Fahrer und Beifahrer, aber aus Sicht der Bevölkerung dazu angetan, sich bei der Polizei zu beschweren. Häufen sich solche Beschwerden, hat der Fahrtleiter im Nachhinein noch hochnotpeinliche Fragen der Genehmiger und der Gesetzeshüter zu beantworten und kann darauf wetten, im kommenden Jahr bei der erneuten Beantragung einer solchen Orientierungsfahrt ganz, ganz schlechte Karten zu haben. Die Genehmigungsbehörden werden die Beschwerden aus dem Vorjahr nur zu gerne präsentieren, um eine Ablehnung einer solchen Motorsport-Veranstaltung begründen zu können und uns Motorsportlern das letzte (Fahr-) Wässerchen auch noch abzugraben.

Wenn es also schon die Teilnehmer selbst nicht schaffen, sich auch bei zeitlichen Schwierigkeiten wenigstens – einigermaßen – im Tempozaum zu halten, „werden wir Veranstalter bei festgestellten Überschreitungen künftig wohl kaum mehr darum herumkommen, solche schwarzen Schafe sofort und unwiderruflich aus der Wertung zu nehmen und dies auch als ´Abschreckung` entsprechend zu kommunizieren!“, so ein diesbezüglich genervter und gestresster Fahrtleiter (dessen Name uns allerdings kurzfristig entfallen ist). „Auch wenn die Verstöße einem Gerichtsverfahren möglicherweise nicht standhalten würden, werden wir die Raser ausschließen, und zwar genauso, wie wir Nennungen ohne Angabe von Gründen ablehnen können! – Auch wenn wir dadurch künftig vielleicht den einen oder anderen Nennungscheck verlieren, wir müssen ´ernst machen` und uns darauf besinnen unseren Sport am Leben zu erhalten – und ihn nicht durch einige wenige Unbelehrbare gefährden zu lassen!“

„Und wir Veranstalter und Fahrtleiter sollten grundsätzlich dazu kommen, uns über schwarze Schafe auch auszutauschen, und zwar nicht nur unserertwegen, sondern im Sinne der regelgerechten Teilnehmer und des Ganzen, von uns überaus geliebten Motorsports selbst, wegen!!!“

Denn wenn immer wieder und immer mehr Teilnehmer an einer Orientierungsfahrt über die behördlichen Stränge schlagen, graben sie sich und uns allen selbst das ´überlebenswichtige`, notwendige ´Fahr-Wasser` ab, weil zu befürchten ist, dass im nächsten Jahr keine Genehmigung mehr erteilt wird!

Ist es das, was wir alle wollen???

Doch sicher nicht – oder?!?!

Gerd Plietsch



„Nord-Ost-Oberfränkische Rallyefahrer im Erzgebirge glücklos“:

Außer Spesen nichts gewesen!

(gpp) – Unter den 55 Teilnehmern der 54. (!) Erzgebirgsrallye des Chemnitzer AMC waren mit den Teams Macht/Roßdeutscher, Michel/Hartbauer und Wittmann/Schneider auch drei Teams aus dem Raum Nord-Ost-Oberfranken am Start – und reihten sich nach drei, jeweils zweimal zu befahrenden Wertungsprüfungen (WP) – leider – unter die 19 nicht in Wertung ins Ziel gekommenen Teilnehmer ein.

Einen furiosen Auftakt vermeldete der Gefreeser John Macht (Sohn des zweifachen Bayer. Rallyemeisters Roland Macht aus Witzleshofen b. Gefrees; Anm. d. Verf.), der sich den routinierten Copiloten seines Vaters, Klaus Roßdeutscher (Hof) in den Mitsubishi Lancer EVO 6 gesetzt hatte. Auf der ersten WP „Oberdorf 1“ mit 11.64 km fuhr er die zweitschnellste Zeit, hinter dem ehemaligen Deutschen Rallyemeisterteam Ruben und Petra Zeltner in einem Mitsubishi Lancer EVO 10. Und da diese eine Strafminute aufgebrummt bekamen, führten Macht/Roßdeutscher „völlig überraschend“ die Wertung an und behielten diese mit einer weiteren, zweitschnellsten Zeit im ersten Durchgang des legendären Stadtrundkurses „Grünhain“ auch bei. In der dritten WP gelang den beiden dann wegen starker Zündaussetzer ´nur` noch eine viertschnellste Zeit und sie mußten die Führung im Klassement mit acht Zehntelsekunden Rückstand auf den Lokalmatador Julius Tannert in einem Ford Fiesta RT 2 abgeben. Nach der Halbzeitpause verzichteten Macht/Roßdeutscher dann aber auf eine Weiterfahrt, „...um den Motor nicht völlig zu zerstören!“ Zu Hause wurde schließlich die Zündspule gewechselt und am darauffolgenden Sonntag zu einem Rallyesprint in die Fränk. Schweiz gefahren. Diesmal mit Ann-Kathrin Sperber aus Ebern auf dem ´heißen` Beifahrersitz, „...wo wir uns mit einer einzigen Sekunde Rückstand auf den Gesamtsieger immerhin noch den zweiten Platz sichern konnten und deswegen am Ende mit dem gesamten Wochenende doch noch recht zufrieden waren!“; so John Macht nach seiner Rückkehr.

Auch die mehrfachen Nordbayerischen Rallyemeister und NOO-Rallyepokal-Gewinner, Bernd Michel und Bernd Hartbauer (Schwarzenbach/Sarganz (CH)) hatten sich zur vogtländischen Traditionsrallye angemeldet und kamen mit ihrem frontgetriebenen Opel Astra GSI 16V in der WP eins gleich auf eine viertschnellste Zeit. Doch im Grünhainer Rundkurs, „wo wir eigentlich angreifen wollten, mußten wir mit gebrochener Antriebswelle vorzeitig aufgeben!“, so ein enttäuschter Bernd Michel. Und auch er ging, kaum zu Hause in Schwarzenbach angekommen, zusammen mit seinem Mechaniker an die Arbeit, tauschte die defekte Antriebswelle und fuhr ebenfalls am darauffolgenden Sonntag zum 1. Rallyesprint in die Fränk. Schweiz. Dort holte er sich zusammen mit seinem Bayreuther Beifahrer Sebastian Kröniger einen souveränen Klassensieg und außerdem den achten Platz im Gesamtklassement der insgesamt 42 Starter.

Ebenfalls glücklos agierten auch die für den AMC Coburg im ADAC startenden André Wittmann und Erik Schneider, deren Motor im SEAT Ibiza Cupra von Anfang „nicht so wollte wie wir?!“ so der eigentlich aus dem Orientierungssport kommende Lautertaler. In der mit 14,43 km längsten WP, dem Rundkurs „Grünhain 1“ mußten beide allerdings wegen eines Plattenfußes einen Reifen wechseln und verloren jede Menge wertvoller Zeit, die sie ans Ende des Klassements zurückwarf. Beim Start zur dritten WP „Grefenau 1“ kollabierte dann eine Antriebswelle und führte zum vorzeitigen Aus für die beiden Herzogstädter.



Opa und Söhne, Enkelin und Urenkel:

Die Motorsport-Dynastie Blumreich

(gpp) – Dass erfolgreiche Motorsportler ihre Gene hin und wieder sehr erfolgreich an ihre Kinder weitergeben, ist – wie in vielen anderen Sportarten auch – im Motorsport natürlich ebenfalls keine Seltenheit. Der Sohn (Mick) des großen Michael Schumacher, oder der Sohn (Luca) des „Königs der Nordschleife“ Klaus Ludwig, sind nur einige wenige aus dem Gros vieler anderer, herausragender Beispiele, die dies dick unterstreichen. Aber dass diese Gene bis in die nächsten Generationen, also bis zu den Enkeln (und im vorliegenden Fall sogar noch eine Generation weiter, nämlich bis zum Urenkel!) reichen, ist äußerst selten – und genau aus diesem Grund ist die Motorsport-Dynastie der Hohenknoden´er (b. Bad Berneck) Familie Blumreich etwas ganz besonderes und soll in den nachfolgenden Zeilen ein wenig aufgehellt werden. Zudem feiert der ‚Ahnherr‘ dieser Motorsport-Dynastie, Edgar Blumreich, im April diesen Jahres seinen **75. Geburtstag** – und das in weitestgehend guter Gesundheit; herzlichen Glückwunsch dazu, Edgar!!! (Und auch dem NSU TTS, der bereits am 23. März 50 (!) Jahre alt geworden ist).

Edgar Blumreich kam mit einem Besuch des Formel 1-Rennens im August des Jahres 1961 zum Motorsport und nachdem er sechs Jahre später dem Motorsportclub (MSC) Gefrees beigetreten war, begann zusammen mit seiner Frau Gudrun und dem dritten Platz bei der clubeigenen Orientierungsfahrt auf einem 40-PS-VW Käfer, seine motorsportliche Karriere. Die nächsten vier Jahre war das Team Blumreich/Blumreich bei vielen Motorsport-Veranstaltungen mit (wie es damals üblich war) den unterschiedlichsten Aufgabenstellungen aktiv, bevor sich Edgar Blumreich ab 1971 dem Slalom-Sport zuwandte, der vor allem nach der Gründung des Nord-Ost-Oberfranken-Pokals im gleichen Jahr, auf Anhieb einen ungeahnten Zulauf bekam.

Mit einem 65-PS-starken 1200´er NSU TT stieg er in die Szene ein, tauschte den gebrauchten TT nach gut zweieinhalb Jahren jedoch gegen ein Neufahrzeug ein und begann, dieses fahrwerkstechnisch aufzurüsten – fuhr aber immer noch mit dem gleichen Auto auch Orientierungsfahrten – und wochentags zur Arbeit (wie wir alle zu dieser Zeit; Anm. d. Verf.). „Das schlimmste war immer, für Orié´s den Unterschutz anzubringen, da der TT ja für die Slalom-Wettbewerbe tiefergelegt war, und danach wieder abzubauen – ohne Bühne oder Grube!“ grinst Edgar Blumreich bei der Erinnerung an diese „dennoch sehr schöne Zeit!!!“. In der er z. B. im Jahr 1973 in der damals noch in Fahrer- und Beifahrer getrennten Wertung in der NOO-Sparte Orientierungsfahrt die Fahrerwertung gewann, und Ehefrau Gudrun den dritten Platz belegte. Doch schon ein Jahr später wurde der NSU TT nur noch bei Slaloms eingesetzt, und es begann eine Siegesserie sondersgleichen:

Nach zwei dritten (1971 und 1973) und einem siebten Platz (1972) gab´s für Edgar Blumreich bei den Bundes-Motorsport-Meisterschaften des Rad- und Kraftfahr-Bundes „Solidarität“ (RKB Soli) bis zum Jahr 1982 ausschließlich erste Plätze, also acht (!) Titel in Folge. Auch wenn er im Jahr 1977 im schwäbischen Lommersheim nicht am Start war. Ansonsten drückte der Gefreeser diesem bundesweiten Wettbewerb mit Vehemenz seinen Stempel auf. Von Hof über Augsburg und Nürnberg sowie Speyer, Lommersheim, Karlsruhe, und von Göppingen bis Moers und sogar nach Lübeck führte die Erfolgs-Spur des Edgar Blumreich kreuz und quer durch die damals noch fest geteilte Republik.

Aber er trat nicht nur in seiner Paradedisziplin, dem Automobil-Slalom-Sport auf den Plan, er fuhr auch PKW-Geschicklichkeitsturniere – und holte sich 1973 in Moers den Titel und war in den Folgejahren in Augsburg (1974), in Offenburg (1975) und im heimischen Hof (1976) jeweils bundesweiter Vize-Meister.

„Am meisten bedeuten mir aber die Titel in der Bayerischen Slalom-Meisterschaft“, so Blumreich im Gespräch, „denn dort trafen sowohl alle Nord- als auch die Südbayerischen Slalom-Spezialisten aufeinander“ – und der oberfränkische NSU-Treter holte sich zweimal den Vize-Meister-Titel (1981 und 1982), nachdem er bereits 1979 und 1980 auf dem Meister-Podest ganz oben gestanden hatte.

In all diesen Jahren kamen natürlich neben diesen überregionalen Erfolgen auch noch jede Menge Titel, zum Beispiel im regionalen Nord-Ost-Oberfranken-Pokal (NOO) zusammen, wo Edgar Blumreich hin und wieder auch noch im Orientierungssport antrat – und (natürlich) ebenfalls als Gewinner 'auffiel'.

Dem Verfasser dahingehend, dass man bei der Orientierungsfahrt „Durchs obere Maintal“ des MSC Bischofsgrün im Herbst 1975 erstmals aufeinandertraf, und beide Teams dabei die gesamte Veranstaltung mit „NULL“ Strafpunkten absolvierten. Was die Veranstalter zu einem nachdenklichen Blick in die Tiefen des Reglements veranlasste, und woraufhin am Ende Edgar Blumreich gewann, weil er mit einem NSU Prinz 1000 C angetreten war (erinnert sich einer unserer geneigten Leser überhaupt an dieses herausragende Rallyeauto?), während sich der Verfasser eines Opel Kadett's bedient hatte und zur damaligen Zeit bei Punktegleichheit das schlechtere Leistungsgewicht – das des 1000'er Prinz – den Ausschlag gab.

1977 legte Edgar Blumreich eine 'Kunstpause' ein, und überlegte sich: „Aufhören, oder aufrüsten???“

Und wie nicht anders zu erwarten, hörte Edgar Blumreich keineswegs auf, sondern ganz im Gegenteil: er rüstete auf!

Und zwar auf einen NSU TTS („Ein Traum wird wahr!“, erzählte Edgar Blumreich voller Stolz jedem, der es hören wollte“), den er allerdings erst wieder auf die Anforderungen und Bedürfnisse des damaligen, nationalen und regionalen Slaloms zurückrüsten mußte. Denn der von der Firma Auto-Hagen KG (Lanzendorf) erhaltene NSU TTS war ein Bergrenn-Fahrzeug, welches für den öffentlichen Straßenverkehr überhaupt nicht zugelassen war. Aufwendige Umbauarbeiten (unter anderem die Abnahme der überbreiten Kotflügel und die Rückrüstung im Motor- und Getriebebereich) waren notwendig, um eine Wiederzulassung für den öffentlichen Straßenverkehr zu erhalten.

Doch pünktlich zum Slalom des „Quelle Racing Teams“ vor der Nürnberger Steintribüne hatte der neue TTS den behördlichen Segen erhalten und Edgar Blumreich holte sich auf Anhieb einen Klassensieg sowie den dritten Rang im Gesamtklassement – obwohl wegen mangelndem Zugfahrzeug samt Hänger, die Fahrt nach und von Nürnberg mit dem TTS angetreten werden mußte?!

Und mit dem Klassen- und Gesamtsieg beim Slalom seines Vereins, des MSC Gefrees auf der still gelegten Autobahn bei Feilitzsch begann die eingangs bereits erwähnte, unglaubliche Siegesserie, die den Namen Blumreich endgültig in die motorsportlichen Steintafeln Nordbayerns prägte: Sieben Klassensiege und ein weiterer Gesamtsieg bei einem Hofer Automobilslalom – wieder auf dem stillgelegten Autobahnstück bei Feilitzsch, rundeten das Jahr 1977 ab.

1978 erzielte Blumreich 18 (!) Klassensiege, war dabei auch wieder dreimal Dritter in der Gesamtwertung, belegte in der Jahresendwertung des damals hoch eingeschätzten, bundesweiten VALVOLINE-SACHS-POKAL den zweiten Platz und feierte bei den Bundes-Motorsport-Meisterschaften der RKB (Rad- und Kraftfahrbund) „Solidarität“ einen weiteren Klassensieg und wurde in der Gesamtwertung Vierter.

Im Jahr 1979 gab es einen kleinen 'Reifenkrieg' in der Slalomszene, als die Konkurrenten Blumreich's versuchten, mit besonderen Pneus die Vormachtstellung des Gefreeser's zu brechen. Doch dank der Hilfe des inzwischen leider bereits verstorbenen Freddy Schütz (ebenfalls nord-ost-oberfränkische Slalom-Legende; Anm. d. Verf.) konnte sich auch Edgar Blumreich die speziellen Michelin und Kleber-Reifen aufschnallen und holte sogar 20 (!) Klassensiege, war dabei zusätzlich zwölfmal (!) mit seinem kleinen NSU sogar Gesamtsieger und zweimal Zweiter. Bei den Bundesmotorsport-Meisterschaften (BMM) gab's einen weiteren Klassensieg, was der inzwischen fünfte (!) Bundesmeister-Titel für Edgar Blumreich war.

In den nächsten beiden Jahren holte sich Edgar Blumreich noch zwei weitere Bundes-Motorsport-Meister-Titel, gewann wieder über zwanzig Mal seine Klasse und holte zusätzlich noch zwölf Gesamtsiege bei den unterschiedlichsten Slalom-Veranstaltung in Nord-Ost-Oberfranken.

1982 unternahm der Gefreeser auch seine weiteste Reise zu einer Bundes-Motorsport-Meisterschaft, denn diese wurde in Lübeck-Ahrensböök ausgefahren. Blumreich gewann seinen achten BMM-Titel und holte sich sogar Sohn Stefan, der ebenfalls mit dem väterlichen Spezialtourenwagen in der Klasse bis 1000 ccm Hubraum angetreten war, aufs Podium und überreichte ihm, der wegen eines Pylonenfehlers einen Podestplatz verpaßt hatte, seinen eigenen Pokal. Auf der gut siebenstündigen Rückfahrt ins heimische Hohenknoden 'beschloß' Edgar dann für das nächste Jahr seinen Rücktritt vom aktiven Motorsport.

Einzig die Teilnahme an den Bundes-Motorsport-Meisterschaften in Karlsruhe war vorgesehen, doch das Abschiedsfest fiel nicht nur wegen des Dauerregens ins Wasser. Das geplante Karriereende raubte wohl etwas

die Konzentration, zudem gefiel Blumreich der Parcours nicht sonderlich – der langen Rede kurzer Sinn: Zum Abschluss gab´s ´nur` noch den Vizemeistertitel; „aber auch der war etwas wert!“

Aber Edgar Blumreich wäre nicht Edgar Blumreich, wenn er sich nicht an die erinnern würde, die diese glorreiche Karriere nicht nur begleiteten, sondern auch kräftig förderten: seine Vereinskameraden Karlheinz Mager, Freddy Schütz, Hannes Hübner und Rudi Jüttner, „und natürlich und vor allem unsere Frauen“, die sich fast jedes Wochenende und fast jeden abendlichen Wochentag mit dem Hobby des Mannes teilen mußten!“

Doch der Name Blumreich blieb und bleibt (zumindest vorerst) dem nord-ost-oberfränkischen Motorsport erhalten: die Söhne Thomas und Stefan fanden, nach ´Versuchen` im Ski-Langlauf (Sohn Stefan) und im Fahrrad-Trial zum Motorsport und erprobten sich dort im Motorrad-Trial, und bei Rallyes, Slaloms und Orientierungsfahrten.

Sohn Stefan holte sich 1988 den Bayer. Slalom-Pokal und fand nach Einsätzen auf Opel Kadett C im Cross- und bei Eis-Slaloms zwei Jahre später als Copilot im Orientierungssport seine Heimat. Er war mehrmaliger Bezirksmeister des Bezirks Oberfranken des Bayer. Motorsport-Verbandes (BMV) sowie mehrfacher Landesmeister des Deutschen Motorsport-Verbandes. Er holte sich Gesamtsiege bei der Internationalen Alpenpässe-Fahrt (1993) war zweimal Gesamtsieger der Langstrecken-Orientierungsfahrt von Kulmbach nach Prag (1999 und 2000) und holte sich einen Titel (2006) und einen Vize-Titel (2004) in der Deutschen Langstrecken-Orientierungs-Meisterschaft (Veranstaltungen mit mindestens 350 km Länger; Anm. d. Verf.).

Bruder Thomas kam noch vor dem Erwerb eines Führerscheins als Beifahrer in den regionalen Orientierungs- und Rallyesport und wechselte ab 1983, als „endlich“ die lang ersehnte Fahrerlaubnis erteilt wurde, auf den Sitz hinter dem Lenkrad und betätigte sich bei Slaloms, Rallyes und Cross-Slaloms. Mit einem Ford Escort holte sich Thomas im Jahr 1985 den nordbayerischen Rallyemeister-Titel und stieg dann in den Slalomsport um. Sowohl im Deutschen ONS-Slalom-Pokal als auch im Deutschen Slalom-Pokal fuhr er sich mit jeweils einem dritten Rang sogar auf´s Siegertreppchen. Es folgte der Titel des Bundesmotorsportmeisters im Slalom und der Vizetitel in der Rallye, und 1987 ein erneuter Nordbayerischer Meister, diesmal wieder im Slalom. Als Einsatzleiter eines befreundeten Rennsportteams (Vizethum-Racing in der Fränk. Schweiz; Anm. d. Verf.) konnte Thomas Blumreich im „Fiesta-Cup“ sogar internationale Rennluft in Polen, Österreich, Ungarn und Tschechien schnuppern, bevor er sich nach diversen Orientierungsfahrten mit Bruder Stefan aus beruflichen Gründen bis 2015 aus dem Motorsport zurückzog. Doch seit dem vergangenen Jahr (2016) ist er wieder aktiv und tummelt sich mit seiner Nichte Nina erfolgreich bei diversen Cross-Slaloms und mit seinem Bruder Stefan im Orientierungssport.

Im Jahr 1987 trat Stefans Tochter Nina auf den Plan, fuhr zunächst Kartslalom und machte erste Versuche bei Orientierungsfahrten. Mit Erhalt des Führerscheins machte sie auch erste Gehversuche bei Slaloms, kam aber rasch wieder ´zurück` in den Orientierungssport wo sie sich im Jahr 2005, in ihrer ersten kompletten Orie-Meisterschaft, im Bayerischen Orie-Cup (BOC) den Meistertitel in den Anfängerklasse holte.

Und Nina Blumreich blieb auf dem ´heißen Stuhl` sitzen, wechselte ab 2008 jedoch zusätzlich in den ´richtigen` Rallyesport. 2010 wiederholte sie ihren Meistertitel im Bayerischen Orie-Cup und fuhr 2012 ihre erste komplette Saison im bundesweiten ADAC-Rallye-Masters. Doch auch im Orientierungssport war sie immer wieder zu sehen, und zwei Jahre später startete sie zudem noch bei den nord-ost-oberfränkischen Cross-Slalom-Wettbewerben. 2015 und 2016 chauffierte sie ihren Vater Stefan durch die nord-ost-oberfränkischen Orientierungs-Veranstaltungen, fährt mit ihrem VW Polo im Cross-Slalom und ist feste Copilotin im Mitsubishi des Nürnbergers Stefan Stich, mit dem sie die nordbayerische Rallye-Elite aufmischt. Im vergangenen Jahr fuhr sie mit ihrem Sohn Dominik in der Orie-Anfängerklasse und mit Onkel Thomas nach dessen ´Rückkehr` in den Motorsport im Cross-Slalom.

Dominik, inzwischen Ur-Enkel von ´Dynastie-Begründer` Edgar, begann mit sechs Jahren – wie seine Mutter – im Jugend-Kartslalom und fand nach einigen Jahren Fußball, als Copilot seiner Mutter Nina zurück zum Motorsport. Wie sein Opa Stefan versuchte er sich auch im Fahrrad-Trial und seit der Saison 2017 fährt er in der Slalom-Einsteiger-Klasse sowie im Cross-Slalom.

Damit dürfte es sich bei der Familie Blumreich um die wohl bundesweit einzige Motorsport-Familie handeln, die über vier lebende Generationen Motorsport betrieben hat und noch betreibt. ´Stammvater` Edgar ist mit seinen inzwischen 75 Jahren zwar nicht mehr aktiv – aber er läßt sich bei der einen oder anderen Veranstaltung immer wieder sehen (bei Meisterehrungen ganz besonders!) und freut sich auf einen kleinen Plausch mit alten (und natürlich jung gebliebenen) Weggefährten – „Freunde!“ korrigiert er.

Gerd Plietsch

„Jetzt ist es endgültig“:

Der diesjährige Rallyesprint des AC Hof wird abgesagt

(gpp) – Schon lange vor Saisonbeginn war es fraglich, ob der sich in den letzten Jahren überaus gut entwickelte Rallye-Sprint des Automobilclubs (AC) Hof im vogtländischen Schwand in diesem, seinem siebten Jahr (hat es etwa etwas mit dem ´verflixten` siebten Jahr zu tun?), überhaupt durchgeführt werden würde.

Grund waren die Kanal- und die damit verbundenen Straßenbauarbeiten in dem kleinen Örtchen Schwand, in dem sich bislang nicht nur das zentrale Rallye-Zentrum befand, sondern wo im Feuerwehr-Gerätehaus auch das Rallye-Büro sowie eine mit Verpflegung bestückte Aufenthalts-Möglichkeit bestand. Zudem war der Start zu den knapp fünf Kilometer langen Asphalt-Wertungsprüfung am Ortsrand von Schwand und die Strecke berührte in der ersten Hälfte auch noch einmal das Örtchen Schwand.

„Also optimal!“ urteilten Veranstalter und Teilnehmer unisono, da sich alles in Schwand konzentrierte und es nur weniger Gehminuten bedurfte, auch ein wenig von der Aktion auf der Wertungsprüfungen zu beobachten. Doch da diese Bauarbeiten im Sommer stattfinden und dazu das halbe Örtchen auf- und umgegraben, „ist leider für uns in diesem Jahr kein Platz!“, so AC-Vorsitzender Karl-Heinz Bauer (Hof), dessen Suche nach einer Ersatzlösung „leider nicht von Erfolg gekrönt war!“

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

Gerd Plietsch



→ *Termin-Vorschau:*

„Es geht wieder los!“:

Hofer Oldtimer-Referentin Anita Schumacher lädt ein zur Kirschblütenausfahrt

(gpp) – Die Oldtimer-Referentin des Automobilclubs (AC) Hof, Anita Schumacher (Hof) wird neben den bekannten und bereits traditionellen Hofer Oldtimer-Veranstaltungen, wie dem Youngtimer-Treffen (**21. Mai**) und der Schnauferl-Fahrt (**1. Juli**), auch in diesem Jahr wieder eine Kirschblütenfahrt organisieren.

„Die Kirschblütenfahrt wird in diesem Jahr in die Fränkische Schweiz stattfinden“, so die rührige Oldtimer-Referentin in einem Pressegespräch, und gab erste Hinweise auf die zu fahrende Strecke:

Von Hof aus geht es über die B 2 nach Bayreuth, weiter über Mistelbach, die Gemeinde Hummeltal, Hohenmirsberg und Tüchersfeld nach Gößweinstein. Hier kann schon vom Auto aus die wildromantische Landschaft der Fränkischen Schweiz mit ihren steil aufragenden Felsen und den lieblichen Tälern bewundert werden. Nach Gößweinstein führt die Strecke vorbei an der Wallfahrtsbasilika nach Bieberbach. Dort kann evtl. noch der weit über die Grenzen der Region hinaus bekannt und überaus prächtig geschmückten Osterbrunnen mit seinem tollen Osterschmuck bestaunt werden. In nordwestliche Richtung wird dann über Wichsenstein (herrlicher Aussichtspunkt) in den kleinen Ort Wannbach im Trubachtal gefahren. Dort wird im Gasthof „Mühlhäuser“ zu Mittag gegessen.

Nach dem Mittagessen ist ein kleiner Verdauungsspaziergang durch verschiedene Kirschgärten in Hagenbach möglich.

Weiter geht es schließlich über Wannbach, Pretzfeld, Kirchehrenbach, Wiesenthau und Leutenbach rund um den Bamberger Kultberg „Walberla“, wo überall blühende Kirschbäume zu bestaunen sind. Über Egolfstein, mit seiner weithin sichtbaren, auf einer Felsnase gelegenen, Burg aus dem 11. Jahrhundert, geht es dann ins Trubachtal nach Obertrubach, wo eine Kaffeepause eingelegt wird. Die Rückfahrt führt dann über die B2 nach Pegnitz und Bayreuth zurück nach Hof.

Ein Termin steht wegen der witterungsabhängigen Kirschblüte allerdings noch nicht endgültig fest, vorgesehen sind die beiden letzten April-Wochenenden (22./23. April und 29./30. April). Näheres gibt es im Internet unter www.ac-hof.de, aber auch unter automobilclub@ac-hof.de können weitere Informationen eingeholt werden.

Gerd Plietsch



www.koenig-porzellan.de

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

→ 22. April 2017; ADAC-Labertal-Historic; www.labertal-historic.de

→ 23. April 2017; Cross-SL AMC Naila (Doppel-Verantwortung); 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

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.bmp-steuer.de - www.vw-ziegler.de

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

www.motorsport-guide.com

PRESSEKUNDEN von **gerdplietschpresse**:

<http://www.amc-coburg.de/www.ac-hof.de>

SONSTIGE:

www.tuningcars.de

www.gerdplietschpresse.de

- Aktuell erreicht unser 14-tägiges **gpp – motorsport-info** zur Zeit 837 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.

**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, 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,

April, endlich!

Endlich dürfen Besitzer und Fahrer von Autos mit Saisonkennzeichen (4 / 9 oder 4 / 10) ihren fahrbaren Untersatz aus der Garage holen, die ersten Kontrollarbeiten im Freien durchführen und einen ersten Rollout veranstalten.

Dazu passen die bevorstehenden Osterfeiertage und die dazu passenden Osterferien, und wenn auch Petrus mitspielt, dürfte einem optimalen Start in die Oldtimer-Saison 2017 nichts im Wege stehen. Dazu finden allenthalben Oster- bzw. Kirschblüten-Ausfahrten statt, bei denen man sich – noch – ohne jegliche zeittechnische und orientierungsmäßige Anforderungen ganz dem Vergnügen hingeben, endlich wieder ´draußen` zu sein.

Wir wünschen Ihnen dazu alles Gute, dass ihr automobiles Schätzchen ohne größere Probleme durch den Winter gekommen ist, und sie sich ohne großen technischen Aufwand, einfach reinsetzen, anlassen und – endlich – losfahren können!

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!!
