Bosch Hockenheim Historic

Mit großem Aufgebot bereicherten die Rennserien der FHR die diesjährige Bosch Hockenheim Historic – ein Jim Clark Revival, das wettermäßig an jenes fatale Wochenende 1968 erinnerte, an dem der Schotte tödlich verunglückte.

TEXT Jochen von Osterroth // **FOTOS** BRfoto

Bei den Tourenwagen Classics – nicht weniger als 40 Wagen hatten sich um die Startpositionen gebalgt – belegte überraschend der Eidgenosse Edy Kamm auf einem Vauxhall Vectra die Pole-Position vor dem dänischen Serien-Favoriten Steffen Lykke Gregersen, der sich im Rennen mit einem dritten Platz begnügen musste. Vor ihm rangierten der Holländer Marc Seesing in einem M3 E30 sowie Gerhard Füller in seinem hervorragend präparierten Opel Vectra STW. Als 27. gesamt klassiert, aber in seiner Klasse vorn: Leopold Prinz von Bayern.

Auch bei der HTGT war viel Action angesagt, denn der favorisierte Ford Escort Mk 1 RS1600 von Heinz Schmersal und Mike Stursberg lag nur auf dem 21. Startplatz. Schmersal dazu: „Ich lag wegen einer Fischvergiftung fünf Tage flach und fühle mich immer noch nicht wohl. Und dann läuft unser Escort in der Qualifikation nur auf drei Zylindern, weil ein Kerzenstecker lose war." Mike Stursberg legte dann eine unglaubliche Startrunde hin, überholte 18 Konkurrenten, schob sich eingangs der Zielgeraden am zweitplatzierten Porsche 910 von Jürgen Rudolph vorbei und kassierte bald auch den führenden Porsche 914/6 GT von Michael Wittke. Mit einer Runde Vorsprung konnte er an Schmersal übergeben.

Dieser hielt den Vorsprung, geriet aber in der Spitzkehre in ein Fahrzeug-Gedränge, bei der die Renn-Debütantin Laura Maria Geißler, mit ihrem Vater in einem Alfa Romeo 1750 GTAm unterwegs, den Kürzeren zog. Dabei wurde nach einem Escort-Schubs die linke Alfa-Tür eingedrückt. Schmersal mitfühlend: „Ich habe selbst eine Tochter, tut mir leid, aber das Mädel hat mich wohl nicht im Rückspiegel gesehen." Duplizität der Ereignisse: Auch Timm Meinrenken, der das siegreiche Escort-Doppel im Ziel komplettierte, hatte in jener Spitzkehre eine Alfa-Begegnung und lädierte den GTAm von Jochen Wilms. Er entschuldigte sich vor seiner Siegerehrung und bat Markus Niestrath, Romeoracing möge ihm die Reparatur-Rechnung schicken.

Gentle Drivers, CanAm und Sportscars

In zwei Rennen gaben sich die „Gentle Drivers" die Ehre. In einem packenden Duell behielt Georg Hallau mit seinem Lotus 23B gegenüber dem Schweizer Markus Jörg die Oberhand. Jörgs Angriff kurz vor dem Ziel endete mit einem hauchdünnen Rückstand seines älteren Lotus Eleven Le Mans. Der für Luxemburg startende Michael Gans machte mit seinem Typ 15 das Lotus-Trio voll. „Da hatte ich keine Chance", so Jean Clement, der seinen bulligen Shelby American Cobra teilweise mit gelupften Vorderrädern durch die Kurven gewuchtet hatte. Beim Sonntagsrennen fehlte Gans, und Jörg fiel in der achten Runde aus, sodass Clement hinter einem stark fahrenden Christian Pfessdorf im Panamericana-Mercedes-Benz-300-SL-Coupé Zweiter wurde.

Hatten noch 16 Fahrzeuge am Samstag den Wettbewerb der CanAm und Sportscars aufgenommen – Sieger Michael Gans in einem Lola T290 –, so blieben in der nassgrauen Nebelsuppe des Sonntagnachmittags nur noch fünf Wagen übrig. In seinem Tiga SC84 siegte Elio Cocciarelli vor Gans und dem Österreicher Armin Zumtobel, Lola T210. ■

Mit 41 Fahrzeugen eines der stärksten Felder bei der Bosch Hockenheim Historic – das Regenrennen konnte Marc Seesing knapp für sich entscheiden

Oben: Die HTGT um die Dunlop Trophy wurde von Heinz Schmersal / Heinz Stursberg auf Ford Escort nach einer Stunde Fahrzeit siegreich beendet

Unten: Dunlop Gentle Drivers '65 – buntes Treiben und ein tolles Starterfeld ergaben sich bei den Rennfahrzeugen bis Baujahr 1965

Rechts: Elio Cocciarelli gewinnt auf seinem von HAKRO gesponserten Tiga SC84 das „CanAm & Sportscars"-Rennen

Kontakt zu den FHR-Serien

▶ **Dunlop A Gentle Drivers Trophy**
Sprintserie für GT- und Tourenwagen bis Baujahr 1965

▶ **HTGT um die Dunlop Trophy**
Sprintserie für GT- und Tourenwagen bis Baujahr 1971

▶ **CanAm & Sportscars Trophy**
Sprintserie für GT-, Tourenwagen und Sportprototypen bis Baujahr 1990

▶ **Dunlop Endurance Cup**
Langstreckenrennen für GT bis Baujahr 1971 und Tourenwagen bis Baujahr 1976

▶ **Tourenwagen Classics**
„Golden Ära"-Fahrzeuge der DTM und STW der 80er- und 90er-Jahre

FHR e.V., Karlstraße 91 a, 53604 Bad Honnef, Tel.: 022 24/981 99 04; E-Mail: info@fhr-online.de

▶ **Historic Racecar Association (HRA)**
Rennserie für Formelwagen und Sportscars, Administration Formel: Marcel Biehl, Tel.: 021 66/997 77 04; E-Mail: hra@hra-online.de

▶ **DMV Formel Vau** Thomas Cramer, Sprecher des Vorstands, Vereinssitz: Historische Formel Vau Europa e.V., Am Eisenberg 9, 83679 Sachsenkam, E-Mail: sprecher@formel-vau.eu, **www.formel-vau.eu**

▶ **FHR-Repräsentanz Süd**
Peter Praller, München, info@fhr-race.de

Impressum

Geschäftsstelle: FHR e.V., Karlstraße 91 a, 53604 Bad Honnef, Tel.: 022 24/981 99 04, Fax: 022 24/981 99 05, info@fhr-online.de, **www.fhr-race.de**

Vorstand der FHR: 1. Sprecher Prof. Dr. Alexander Kolb, 2. Sprecher/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Michael Thier, Sportleiter Lothar Panten

Redaktion: Frank Orthey, Michael Thier

Ja, ich möchte FHR-Mitglied werden …

… und damit die Arbeit für den historischen Rennsport unterstützen. Im Mitgliedsbeitrag von 100 Euro ist ein Abonnement der Zeitschrift Motor Klassik enthalten. Bitte ausfüllen und einsenden an:
FHR e.V., Karlstraße 91 a, 53604 Bad Honnef, Tel.: 022 24/981 99 04, Fax: 022 24/981 99 05,
info@historic-race-events.com, **www.fhr-race.de**

Name/Vorname | Straße
PLZ/Ort | Geburtsdatum | Telefon | E-Mail
■ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zzgl. 3 Euro Bearbeitungsgebühr) ■ Per Einzugsermächtigung
Bank | Bankleitzahl | Kontonummer
Datum | Ort | Unterschrift

Diese Unternehmen unterstützen die FHR-Rennserien

DUNLOP — www.dunlop.de
Enke Produziert Qualität seit 1924 — www.enke-werk.de
BOSCH Technik fürs Leben — www.automotive-tradition.de
ClickVers — www.clickvers.de