



Die Gewinner des Langstreckenrennens, die Sanchez-Brüder, beim Pflichtboxenstopp mit ihrem Ford GT40

FHR-Titelquartett beim Saisonfinale

Den Wetterunbilden zum Trotz entwickelte sich aus einem anfänglichen Blindflug in dichtem Nebel eine RGB-Rennveranstaltung auf dem Nürburgring mit mehreren Höhepunkten und Überraschungen im Titelkampf.

TEXT Jochen von Osterroth // FOTOS BRfoto

Zu den Highlights beim diesjährigen RGB-Saisonfinale gehörte das Golden-Ära-Rennen der Tourenwagen Classics, in dem Yannik Trautwein sowie die Dänen Steffen Lykke Gregersen und Kris Nissen den Ton angaben: Sie verwiesen den Eifelblitz, sprich den BMW E36 Gruppe A von Thomas Schmidt, auf den vierten Platz, hinter ihm der schwarze Texaco-Ford Sierra Cosworth RS500 von Jan van Elderen. Das BMW-Duo Harald Grohs/Ralph Bahr musste sich mit einem elften Platz begnügen.

Das sonntägliche GTC-Rennen der Tourenwagen Classics sah Marc Seesing in einem BMW M3 E30 Gruppe A vorn. Yannik Trautwein musste sich um fast 15 Sekunden geschlagen geben. Heiß verlief dagegen das Rennen von Gerhard Füller, dessen Opel Vectra STW unter gehörigem Druck des Mercedes CLK DTM von Rudi Schöllhorn stand. Der Rest des 35 Wagen starken Startfeldes streckte sich gewaltig – zwischen dem BMW M3 von Jens Böhler und dem Maserati Ghibli des Struwe-Duos entschieden freilich nur Zentimeter im Ziel.

Doppelstarter Ralph Bahr, auf dem M3 von Grohs genannt und im Manthey-

Porsche 993 RSR unterwegs, gestand: „Neben der Doppelbelastung musste ich mich erst einmal an die Porsche-Pedalerie gewöhnen. Außerdem dauerte es eine Weile, bis ich mich an den Grip des Porsche gewöhnt hatte.“ Olaf Manthey, der mit seinem Porsche anfänglich brilliert hatte, nahm es gelassen zur Kenntnis.

Ausgepumpt mokierte sich Harald Grohs über den hohen Reifenverschleiß. „Da musste ich mich ganz schön lang machen, um mir den Volvo 850 T5 Kombi vom Leib zu halten.“ Volvo-Treter Klaus Niesen lächelte: „Meine Michelin haben trotz des hohen Fahrzeuggewichtes eben besser gehalten.“ Leopold Prinz von Bayern, mit Harald Grohs unter einem Service-Fahrzeug-Dach untergebracht, wirkte dagegen noch recht frisch, schließlich war er trotz schiefer Radsturz in der Qualifikation, der ihn nur ein paar Runden drehen ließ, gut als Klassenbester angekommen.

Titelkampf bis in die Dunkelheit

Das kombinierte HTGT- und HEC-Rennen, Letzteres über zwei Stunden statt der 60 HTGT-Wertungsminuten, war ein Ritt in die Nacht. Natürlich stand es den Teilnehmern offen, in beiden Wertungen zu

reüssieren. Nachdem sich die Alfa Romeo GTAm von Volker Buurman und Patrick Zahnenbenz gegenseitig eliminiert hatten und der BMW 2002 Ti von Markus Schenk von einem abrupt in die Boxengasse abbiegenden Porsche torpediert worden war, ging die Stundenwertung an den Porsche 910 von Jürgen Rudolph vor dem Porsche 3.0 RSR des Duos Kainzinger/Roock.

Der Rest des ursprünglich 35 Wagen umfassenden Feldes kämpfte sich durch die Dunkelheit. Allen voran der Ford GT40 der Sanchez-Brüder. Während sich Pedro Sanchez Gedanken machte, ob das neue Getriebe im GT40 hält, kreuzte Minuten später sein Bruder mit dem allerletzten Sprittropfen die Ziellinie vor der Paarung Frers/Salewsky und dem Ford Escort Mk 1 RS 1600 von Heinz Schmersal und Mike Stursberg.

Da hinter ihnen der Porsche 914/6 GT von Michael Wittke und Markus Diederich rangierte – beide natürlich als Klassenbeste – und es in der Ein-Stunden-Wertung genau umgekehrt, wenngleich äußerst knapp, zugegangen war, ergab sich für die HTGT-Saisonwertung ein Punkte-Patt – bis auf zwei Stellen hinter dem Komma. So brachte diese Saison mit Heinz Schmersal, Mike Stursberg, Michael Wittke und Markus Diederich gleich vier HTGT-Champions hervor.

Ganz gentlemanlike

Überraschungen auch bei der FHR A Gentle Drivers Trophy, denn auf der Pole-Position stand der Lister-Jaguar Knobbly von Jochen Wilms: „Einmal mit diesem Wagen ganz vorn sein, mehr geht nicht.“

Tatsächlich konnte sich Wilms nicht mehr erhoffen, denn nach ihren erfolgreichen Einsätzen bei der Stirling Moss Trophy mit Markus Jörg im Lotus Eleven Le Mans und der Woodcote-Wertung für den Mercedes-Flügelträger von Christian Pfessdorf im gleichen Rennen vor den Spa Six Hours Endurance hatten sich beide Herren von den Ardennen in die Eifel begeben, um dort anzutreten.

Dort stand der eigentliche Favorit dann in der letzten Startreihe. Jörg: „Leider hat Spa die gesamte Elektrik meines Lotus verschlissen, deshalb kann ich nicht starten.“ Da half Bernd Langewiesche aus: „Markus, bei meinem Lotus Mk 9 stehen die Räder schief, da macht das Fahren keinen Sinn, baue dir also alles aus, was du brauchst, Verteiler, Zündspule etc.“ Mit diesen Ersatzteilen trat Jörg dann zum zweiten Rennen an – das erste hatte Pfessdorf mit vier Sekunden Vorsprung auf den Porsche 904 des Mainzers Afschim Fatemi und Jochen Wilms gewonnen.

Da Pfessdorf wegen Verlassens der Startposition an einer Zeitstrafe knabern musste, rangierte Fatemi in diesem zweiten Rennen noch vor ihm auf Rang zwei. Mit einem Husarenritt wühlte sich Jörg innerhalb weniger Minuten durch das gesamte Startfeld und gewann mit großem Vorsprung.

Last but not least: Um seinem Teamgefährten Mario Tapella eine Übertreibung zu ersparen, inszenierte Dr. Christian Werner ein Fotofinish der beiden Volvo P122. Das ist eben auch gentlemanlike. ■

Kontakt zu den FHR-Serien

- **Dunlop A Gentle Drivers Trophy** Sprintserie für GT- und Touren-Wagen bis Baujahr 1965
- **HTGT um die Dunlop Trophy** Sprintserie für GT- und Touren-Wagen bis Baujahr 1971
- **CanAm & SportsCars Trophy** Sprintserie für GT-, Touren-Wagen und Sportprototypen bis Baujahr 1990
- **Dunlop Endurance Cup** Langstreckenrennen für GT- bis Baujahr 1971 und Touren-Wagen bis Baujahr 1976
- **Tourenwagen Classics** „Golden Ära“-Fahrzeuge der DTM und STW der 80er- und 90er-Jahre
FHR e.V., Karlstraße 91A, 53604 Bad Honnef, Tel.: 022 24/981 9904; 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, Vereinsitz 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 91A, 53604 Bad Honnef, Tel.: 022 24/981 9904, Fax: 022 24/981 9905, 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



Siegerehrung von Rennen 1 der Dunlop Gentle Drivers '65. Von links Afschim Fatemi (Porsche 904), Christian Pfessdorf (Mercedes 300 SL), Jochen Wilms (Jaguar Lister)



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 91A, 53604 Bad Honnef, Tel. 02224 – 98 199 04, Fax 02224 – 98 199 05, info@historic-race-events.com, www.fhr-race.de

Name/Vorname		Straße	
PLZ/Ort	Geburtsdatum	Telefon	E-Mail
<input type="checkbox"/> Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zzgl. 3 Euro Bearbeitungsgebühr)		<input type="checkbox"/> Per Einzugsermächtigung	
Bank	Bankleitzahl	Kontonummer	
Datum	Ort	Unterschrift	

Diese Unternehmen unterstützen die FHR-Rennserien

