



Team Rüdell mit der Fahrerbesetzung Heinz Schmersal und Mike Stursberg

## Schmersal/Stursberg auf Titelkurs

Mit klaren Siegen in ihrer Division untermauerten Heinz Schmersal und Mike Stursberg beim 1000-km-Rennen und beim HTGT-Lauf am folgenden Tag ihre Anwartschaft auf eine Titelverteidigung bei der Deutschen Historischen Automobil-Meisterschaft (DHAM).

TEXT Jochen von Osterroth // FOTOS Jochen von Osterroth, BRfoto

Um es einmal salopp zu formulieren: Wir zogen eine Aktion Eichhörnchen durch – Punkte sammeln“, so formulierte Heinz Schmersal die Rennstrategie für das „Weekend Heroes“ auf dem Nürburgring, das gerade beim 1000-Kilometer-Rennen alles abverlangte – bis hin zu einer längeren Renn-Unterbrechung. Der Streckenabschnitt Hatzenbach wurde seinem Namen gerecht: Dort floss ein Bach voller Schlamm über die Piste. „Da konnte man nur im Schrittempo durch“, bemerkte Dr. Matthias Schenzle. Und das mit einem straßenzugelassenen Mercedes 450 SEC. „Und im Brunnchen stand die Brühe so hoch, dass ich mich bei Tempo 30 drehte“, dozierte Alexander Kolb, der mit seinen Söhnen Vincent und Carl-Friedrich auf einem Porsche 964 Zweiter des Gesamtklassements wurde.

Solchermaßen motiviert, lieferte er sich tags darauf in seinem Austin-Healey 3000 einen packenden Zweikampf mit Jochen Wilms im Jaguar „Knobbly“ bei der FHR Dunlop A Gentle Drivers Trophy. Dazu Rennkommissar Alfred Schmitz: „Ihr habt uns bestens unterhalten.“ So kann auch bei kleinen Starterfeldern Stimmung aufkommen. Die fehlte Wilms beim 1000-km-Rennen ein wenig. Der derzeit Zweite der DHAM: „Gegen den 280-PS-Rüddel-Escort hat unser Alfa GTAm mit seinen 210 PS sowie mehr Gewicht keine Chance.“ Nur beim Radwechsel sind die Romeoracing-Jungs Spitzenklasse: 49 Sekunden für 16 Schrauben! Als 18. des Gesamtklassements der 76 Starter und vier Plätze hinter dem Escort musste man erneut mit einem zweiten Platz in der Division vorliebnehmen.

### Damen-Trio brillierte

Gaby von Oppenheim, Claudia Hürtgen und Eve Scheer in Gabys BMW 2002 fuhren ein engagiertes Rennen und wurden Dritte in der

Division. Claudias Doppeleinsatz auf dem Sanchez-Porsche war wegen eines geplatzten Kolbenrings flachgefallen. So fuhr sie im 2002 den Start. Eve, mit dem dritten „Stint“ betraut, schmunzelte: „Heute fahre ich ausnahmsweise gegen meinen Schwiegervater im gleichen Rennen.“ Hermann Stippler, zusammen mit Markus Niestrath auf dessen GTAm unterwegs, landete einen Platz hinter der Schwiegertochter, konnte sich aber über seinen Sohn freuen. Frank hatte zur gleichen Zeit in Goodwood bei strahlendem Sonnenschein ein fahrerisches Feuerwerk abgebrannt und seinen GTAm hinter Romain Dumas im dicken Ford Galaxy auf den zweiten Platz pilotiert.

Die Porsche 911 ST des Oehme-Trios sowie von Georg Göder und Martin Schlüter hatten früh freie Bahn in ihrer Klasse, da der favorisierte Mittelmotor-911-ST von Michael Wittke und Gustav Edelhoff mit einem Getriebeschaden ausgefallen war. Die beiden fuhren sich dann im DHAM-Meisterwagen von 2019, dem Mittelmotor-914/6-GT, im HTGT-Rennen am Sonntag ihren leichten Frust von der Seele und distanzieren als Gesamtzweite hinter dem GT40 von Michael Funke den Porsche 3.0 RSR von Hans-Ulrich Kainzinger um 19 Sekunden. Alle Herren wie auch Schmersal/Stursberg dahinter gewannen natürlich ihre Klassen.

Interessanterweise mischte in diesem Feld die kleine Ginetta von Horst Dasenbrock kräftig mit. Horst, für den MSC Ruhrblitz beim 1000-km-Rennen in einem Alfa Romeo Giulia Sprint GTA erfolgreich als Klassensieger unterwegs, wiederholte diesen Erfolg auch in der HTGT und bedrängte einmal sogar Michael Wittke in der Dunlop-Kurve, wobei er allerdings vom „rechten Pfad“ abkam. Große Freude herrschte natürlich beim Quartett Jürgen und Peter Schumann, Joachim Kiesch und Olaf Manthey, dem der Gesamtsieg im BMW 635 CSI primär zu verdanken war. ■



Starke Battle bis zum Rennende zwischen Alex Kolb (Austin-Healey 3000) und Jochen Wilms (Jaguar Lister Knobbly)

Erfolgreiches Damentrio beim 1000-km-Rennen auf der Nordschleife (v. l.): Claudia Hürtgen, Gaby von Oppenheim und Eve Scheer



Richard-Sven Jodexnis beherrscht mit seinen jungen 25 Jahren den mit kurzem Radstand gebauten 911er aus dem Jahr 1965 perfekt



### 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, D-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 kurze Mail an: info@historic-race-events.com oder Tel. 022 24/981 99 04, Fax 022 24/981 99 05.  
**www.fhr-race.de**

### Diese Unternehmen unterstützen die FHR-Rennserien



www.dunlop.de



www.enke-werk.de



www.automotive-tradition.de



www.clickvers.de