



Sehr erfolgreiches Team: die „Sanchez“-Brüder und ihr 65er Ford GT40, hier Michael Funke am Steuer

Ford-Schritte

Nürburgring Classic: Mit einem Ford Turbo Capri verwiesen Schmersal/Stursberg drei McLaren auf die Plätze im Rennen der „CanAm & Sports cars“, und in der Kombi „HTGT/Historic Endurance Cup“ dominierten die Ford GT40 der „Sanchez“-Brüder.

TEXT Jochen von Osterroth // FOTOS Arndt von Osterroth

Nach einer Stunde hatten sich „Luco Sanchez“ und Michael Funke im 66er-Ford GT40 bereits die HTGT-Wertung gesichert. Letztere beendeten jeweils mit Klassensiegen die Kombination Stefan Derichs/Nick Salewsky in einem Porsche 911 RSR und Afschim Fatemi in einem Porsche 910 sowie „Pedro Sanchez“ im älteren GT40. Überraschend für das Erfolgsduo Heinz Schmersal/Mike Stursberg schnappte ihnen der von Charles Faber-Castell gekaufte Rüddel-Escort RS1600 BDA den Klassensieg weg. Charles hatte sich Renn-Profi Frank Stippler als Verstärkung ins Cockpit geholt. Doch nach den beiden Endurance-Stunden hatte Mike Stursberg das teaminterne Duell wieder geradegerückt. Freilich musste sich die Rüddel-Truppe einem konstant schnell fahrenden Iiro Mäkinen geschlagen geben. Der Finne landete mit seinem von Engels präparierten BMW 2002 sogar auf dem zweiten Platz des Gesamtklassements – als Einziger in der gleichen Runde wie der 66er-GT40.

Abwechslungsreiches Starterfeld

Punkte sammelten auch Christian Bock, von Andrew Newall im Jaguar E-Type tatkräftig unterstützt, sowie Gustav Edelhoff im Porsche 911 ST als Klassensieger vor dem Baumann-Porsche 914/6, beide unter den Fittichen von Mittelmotor. Alexander Kolb, auf der abendlichen Langstrecke noch in seinem Austin-Healey 3000 Mk II als Klassenzweiter unterwegs, bestritt beide Rennen von „Dunlop Gentle Drivers '65“ in seiner Shelby Cobra 289. Hier kam er zweimal als Gesamtvierter ins Ziel: „Gegen den Sanchez-GT40 hatte ich ebenso wenig eine Chance wie gegen den Lotus 23B von Georg Hallau und

Ollie Hartmanns Elva.“ Diese leichten, wendigen Sportwagen machten sogar dem GT40 zu schaffen. Zu schaffen machte allerdings den „Sanchez“-Brüdern auch die Cockpit-Hitze. „Pedro“: „Beim 66er-GT40 kann man oben das Dach-Teil öffnen, was reglementsbedingt bei dem Vorgänger nicht möglich ist.“ Georg Hallau hatte mit Marc Schubert einen guten Bekannten zur Abwechslung im Lotus eingeladen. Und der rechtfertigte seinen Einsatz mit Schnelligkeit.

Mit einem rechtsgelenkten Alfa Romeo Giulia Sprint GTA – davon wurden lediglich 38 gebaut – sicherten sich Volvo-Classic-Mann Horst Baumann und Jürgen Eckert nicht nur einen Erfolg als Klassenprimus, sondern auch einen sechsten Gesamtrang in beiden Rennen. Allein, da seine Tochter Lisann wegen eines Studien-Projektes anderswo weilte, drehte Reinhard Korfmacher seine Runden im Ford Mustang 289 Mk1 als Solist in seiner Klasse. Die polnische Fahrer-Paarung Cizek/Kresjsa strandete mit ihrem Jaguar C-Type im Kiesbett. Nicht so der ebenso antiquierte Mercedes-Benz 300 SL von Christian Pfessdorf, der seinen beim Runterschalten feuerpeienden Flügeltüren in beiden Rennen auf den siebten Platz gesamt brachte – Klassensieg inklusive.

Gegenüber dem Schmersal/Stursberg-Ford-Turbo-Capri hatten die McLaren von Axel Pilz (M6B), Peter Schleifer (M8F) und Harry Schmidt (M8C) keine Chancen. Auch dem in der gleichen Klasse wie der Capri fahrenden BMW M1 Procar von Peter Oberndorfer fehlten da pro Runde fast zehn Sekunden. Dahinter fuhr Harald Schmeier im Lola T492 einen Klassensieg ein. Ehren, mit denen sich auch Einzelkämpfer wie Bernd Langewiesche, Kersten Jodexnis/Ingo Pütz und Stefan Derichs schmücken konnten. ■



Ein Highlight, der Ford Turbo Capri, pilotiert von Heinz Schmersal und Mike Stursberg

FHR-Vorstand Alex Kolb unterwegs in seiner AC Cobra in der Dunlop Gentle Drivers '65



Diese Unternehmen unterstützen die FHR-Rennserien



www.dunlop.de



www.enke-werk.de



www.automotive-tradition.de



www.clickvers.de



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 & Sports cars 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 Sports cars, 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