



Starkes Starterfeld beim RGB-Saisonfinale. Vorne Hans-Ulrich Kainzinger auf Porsche 3.0 RSR

BRFoto

Auf der Zielgeraden

Beim Saisonfinale der Renngemeinschaft Bergisch Gladbach konnten Jochen Wilms und Christian Dannesberger auf Alfa GTAm die Meisterschaft in der HTGT feiern.

TEXT Jochen von Osterroth

War die AGDT (Dunlop Gentle Drivers '65) mit dem Sieg der Sanchez-Brüder auf Ford GT40 bereits entschieden, so wurde beim RGB-Saisonfinale die Alfa-Fahrerpaarung Jochen Wilms/Christian Dannesberger zu Meistern der HTGT um die Dunlop Trophy gekürt – mit besten Aussichten auch auf den Titel in der HEC-Wertung für historische Langstreckenrennen. Vor dem Finale, dem Schwedenkreuz-Rennen, führen sie knapp vor Gustav Edelhoff, Porsche 911 ST.

Jochen Wilms, mit seinem Lister-Jaguar Knobby bei den Gentlemen Dritter hinter Pedro und Luco Sanchez, ist einmal mehr breit aufgestellt und durfte angesichts seiner HTGT- und HEC-Erfolge – aus allen Rennläufen beider Serien werden die sechs besten Ergebnisse herangezogen – auch vom Gewinn der Deutschen Historischen Automobil-Meisterschaft träumen. Rückblickend auf die AGDT-Recken sei noch das Dauer-Duell der Lotus-23-Piloten Georg Hallau und Felix Haas erwähnt. Herzerfrischend ging es zwischen dem Mann mit leichtem Berliner Dialekt und dem Eidgenossen zu. In der Endabrechnung der vier Rennen à zweimal eine halbe Stunde rangierte vor ihnen freilich Andreas Bayer – auf einem Mini.

Der gemeinsame Auftritt von HTGT und HEC beim Saisonfinale ließ an Spannung nichts zu wünschen übrig – mit einem drehbuchreifen Zieleinlauf. Um auf Nummer sicher zu gehen, hatte Jochen Wilms auch seinen Hezemans-Alfa GTAm mit in die Eifel gebracht – eigentlich nur zu Testzwecken nach mehrfachen Arbeiten am Wagen. Im Training fuhr Christian Dannesberger auf beiden Alfa fast zeitgleich. Man konzentrierte sich also auf das eigentliche Einsatzfahrzeug. „Das ist top“, so Dannesberger, „doch haben meine 23 Rennen in dieser Saison ihren Tribut verlangt.“ Mit einer Sehnen-scheiden-Entzündung am rechten Arm, vor Ort medizinisch bestens

versorgt, ging Christian ins Rennen. Schließlich galt es, den eigentlich beruhigenden Vorsprung bei der HTGT – vor den Porsche-Piloten Markus Dünkeltmann und Hans-Ulrich Kainzinger – zu konservieren und sich mit Gustav Edelhoff um die HEC-Krone zu balgen. Nach einer HTGT-Stunde wurde der Rook-Porsche 3.0 RSR von Michael Rook und Hans-Ulrich Kainzinger trotz einer Durchfahrts-strafe wegen unsachgemäßer Einordnung in das Start-Geviert souveräner Sieger vor dem Rüdell-Ford Escort Mk 1 RS1600 von Mike Stursberg und dem inzwischen zum Doktor h. c. ernannten Heinz Schmersal. Klassensiege auch von Markus Dünkeltmann konnten verschmerzt werden, denn der Wilms/Dannesberger-Alfa punktete hinter dem Rüdell-Escort. Der von Rüdell betreute Escort von Charles Graf Faber-Castell, verstärkt durch Frank Stippler, blieb leider mit einem Elektrikschaden stehen. Ein ähnliches Schicksal hatte zuvor den Ford Mustang von Reinhard Korfmacher ereilt.

Dem enteilten Rüdell-Escort von Schmersal/Stursberg und dem Porsche 911 SR von Kersten Jodexnis und Robin Chrzanowski konnte der Mittelmotor-911-ST von Gustav Edelhoff und Michael Wittke zwar nicht Paroli bieten, doch konnte Wittke an Edelhoff an dritter Stelle des Gesamtklassements übergeben. Den Wilms/Dannesberger-Alfa hinter sich zu lassen – möglichst weit, um die HEC-Wertung anzuführen –, lautete das Gebot der Stunde.

Und als der Alfa zu lahmen drohte, keimte bei den Mittelmotormännern Hoffnung auf. Diese wurde zusätzlich genährt, als Markus Nistrath an seinem Romeo-Racing-Stallgefährten vorbeizog. Kurz vor der Ziellinie musste er sich, wegen eines Schalterdefekts, zurückfallen lassen. Selig wurden jedenfalls Wilms/Dannesberger, die dadurch mit 1,91 Pünktchen Vorsprung ins HEC-Finale beim Schwedenkreuz-Rennen gehen. Es bleibt spannend. ■



Siegerehrung des HTGT-Rennens. Von links nach rechts: Kersten Jodexnis, Robin Chrzanowski (Porsche 911 SR), Heinz Schmersal, Mike Stursberg (Ford Escort Mk 1), Michael Wittke, Gustav Edelhoff (Porsche 911 ST)

Arwi v. Osterroth



Konnten ihre HTGT-Meisterschaft besiegeln: Jochen Wilms und Christian Dannesberger auf Alfa Romeo GTAm

Arwi v. Osterroth



Bei jedem Langstreckenrennen dabei: Marius Kubiz mit seinem Alfa Romeo GTAm

BRFoto



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
- ▶ **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