



TEXT Jochen von Osterroth // FOTOS BRfoto

Nürburgring Classic

Starkes Starterfeld in der HC '81 – vorne links der Gesamtsieger nach 90 Min. Felix Haas auf Lola T210

Bei der Nürburgring Classic trugen in beiden Rennen der Historic Championship '65 nicht Boliden wie ein Cobra 289 oder ein Daytona Coupé die Meriten davon: ein Zwei-Liter-Elva Mk 8 dominierte die Sprints zu je 30 Minuten. Die Langstrecken-Ausgabe HC '81 über 90 Minuten gewann ein Zwei-Liter-Lola T210 vor einem Ford GT40.

Die Fahrzeug-Vielfalt und eine gesunde Mischung von Fahrer-Generationen sorgen in dieser Renn-Saison für Spannung. Auch Unvorhergesehenes bringt Abwechslung und damit Stimmung in die FHR-Szene. Das Nürburgring-Wetter – Sturzbäche am Freitag und dann ein strahlend schönes Wochenende – brachte so manche Vorhersage durcheinander. Immerhin ließen die Wetter-Radar-Bilder rund 20 000 Zuschauer völlig kalt, die so die Nürburgring Classic bei Sonne genießen konnten. Zu den Höhepunkten der 18 Rennen gehörten natürlich die zur Deutschen Historischen Automobil-Meisterschaft (DHAM) zählenden FHR-Auftritte.

„Ich fasse es nicht, Zweiter in der Qualifikation zwischen einem Cobra Daytona und einem Shelby Cobra 289“, wunderte sich Mustang-Fahrer Reinhard Korfmacher über sein Ergebnis in der verregneten Freitags-Qualifikation. Kersten Jodexnis gelang mit seinem Porsche 356A ein ähnliches Kunststück: Achter gesamt. Sonnenschein am Samstag brachte wieder Ordnung in die Fahrzeug-Hierarchie: Andy Newall/Charles Graf Faber-Castell auf Cobra Daytona, Felix Haas im TVR Griffith 200, Alexander Kolb im Shelby Cobra 289, Oliver Hartmann im Elva-BMW Mk 8, Jochen Wilms im Lister-Jaguar Knobbly sowie die E-Type von Christian Bock und Markus Schenk

füllten die ersten Reihen. Korfmacher verfolgte ein anderes Ziel: In seiner Klasse war der Ford Falcon Futura Sprint von Hendrik van Gammeren aufgetaucht. Den zu schlagen war im ersten Rennen, in dem seine Tochter Lisann den Mustang pilotierte, illusorisch.

Doch im zweiten nahm sich Reinhard den „fliegenden Holländer“ vor und verdrängte ihn mit nicht einmal zwei Sekunden Vorsprung vom fünften Platz im Gesamtklassament. Eine gebrochene Vorderrad-Nabe vereitelte im ersten Rennen einen möglichen Sieg von Haas im TVR. Der leicht angesäuerte Eidgenosse: „Muss wohl eine Material-Ermüdung gewesen sein.“ Andererseits hatte ihm Hartmanns Elva bereits in der dritten Runde den Schneid abgekauft. Durch den TVR-Ausfall reihten sich hinter Hartmann die dicken Kaliber von Kolb, Newey/Castell, Wilms und Schenk ein.

Felix glücklicher Sieger

34 Führungsrunden für den Lola T210 von Felix Haas, vier für den Porsche 911 RSR von Ben Bünagel und eine für den Rüdell-Ford Escort Mk 1 RS1600, so lautete eine Statistik, die aber das eigentliche Renn-Geschehen der HC '81 nur teilweise widerspiegelte. Im Ziel trennten den Lola nämlich nur 27 Sekunden vom Ford GT40 von Luco Sanchez/Michael Funke. Und Einzelkämpfer Hans-Ulrich Kainzinger konnte Bünagels Mitstreiter Dirk Baumann den Podestplatz vermiesen. Ben, der von seinem Vater Markus Diederich den in der Klasse hinter Mike Stursberg liegenden zweiten Rüdell-Escort übernahm, fuhr eine Minute zu früh los: „Ich hatte nicht mitbekommen, dass der Pflichtstopp auf vier Minuten festgelegt war.“ Zwei Runden Strafabzug.

Auch der dritte Rüdell-Escort, Besitzer Faber-Castell, fuhr zu früh los. Seine 110-Sekunden-Strafe rettete ihm den zweiten Platz in der Klasse vor dem Alfa 1750 GTAm von Willms/Dannesberger. Anders lief es bei Markus Dünkemann: „Ich war nicht gut in Form und deshalb weit zurückgefallen – jetzt muss Ingo alles richten.“ Und Teamchef Ingo Pütz richtete alles: mit einem Klassensieg vor Kersten Jodexnis/Peter Scharnack und Gustav Edelhoff. ■



▲ Kampf an der Spitze in der HC '65. Rechts Alexander Kolb mit seiner AC Cobra, links Oliver Hartmann auf seiner neu eingesetzten Elva Mk 8

Kampf um die Plätze in der V8-Klasse. Vorne Reinhold Korfmacher auf Ford Mustang, dahinter Hendrik van Gammeren auf Ford Falcon Futura Sprint ▶

Neuzugang in der HC '65: Ralf Pfand auf seinem Marcos Mini GT 1300, dahinter Chris Bock im Jaguar E-Type ▼



Diese Unternehmen unterstützen die FHR-Rennserien



www.enke-werk.de



www.clickvers.de



Kontakt zu den FHR-Serien

- ▶ **Historic Championship '65**
Sprintserie für GT-, TW und Sportwagen bis Baujahr 1965
- ▶ **Historic Championship '81**
90-Min.-Rennen für GT-, Tourenwagen bis Baujahr 1981 und Sportwagen bis Baujahr 1971
- ▶ **Historic Championship CanAm&Sportscars**
Sprintserie für GT-, Tourenwagen und Sportprototypen bis Baujahr 2006
- ▶ **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: 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



www.schmersal.com