

Hallo Freunde des Historischen Motorsports,

es war mal wieder soweit. Hockenheim, das zweite im Kalender der HRA und HMR Holland ausgefahrene Rennwochenende liegt hinter uns. Der Herr Graf Berghe von Trips lässt schön grüßen. In seinem Namen führen wir um den vom ADAC ausgeschriebenen Pokal. Die Fahrzeuge nach dem letzten Rennen in Spa neu abgestimmt, eventuelle Schäden beseitigt. An meinem Merlyn MK 9 brauchte die Getriebeübersetzung nicht gewechselt werden aber dafür waren Unfallschäden zu beheben, eine Getriebereparatur im Schaltbereich und Schweißarbeiten an der Motoraufhängung von Nöten.

So ging es am Donnerstagnachmittag in Richtung Hockenheim. Freitagmorgen leicht abgekühlt und verhangener Himmel aber trocken. Die ganz Fleißigen nutzten die Gelegenheit um 8.35 Uhr an der Testfahrt teilzunehmen. Da rieben sich noch einige den Schlaf aus den Augen. Bruno, unser Schweizer Freund hatte Pech. Suchte seinen Öldruck. Sein sonst wie ein Schweizer Uhrwerk laufender Argo F3, 2,0 l, musste mit Motorschaden abgestellt werden: Kurbelwelle gebrochen. So wie ich Bruno kenne, wird er alles dran setzen, um in Zolder wieder dabei zu sein, „oder“?

Die meisten sind einem guten Frühstück bei unserem Schadrack Pit Stop nicht abgeneigt, Gut gestärkt wurde das 1. Training um 10.40 Uhr aufgenommen. Es war diesmal nicht so ein Gewühle wie in Spa. Hier am Hockenheimring hatten 40 Teilnehmer genannt, in Spa fast 70. Ich für meine Person lass es langsam angehen. Bis der Motor seine Betriebstemperatur erreicht vergehen ca. 2 Runden. Die Ideallinie muss auch erst gefunden werden. Günter Becker, FF 2000, und Hugo Willmars, F2, hatten Getriebeprobleme. Schadrack Junior brach die Verschraubung am hinteren Dreieckslenker, konnte den Sports 2000 aber sicher abstellen. Der Brabham Martini F2 von Axel Pilz schmiss den Auspuff weg. Zu allem Überfluss flog auch noch der Antriebsriemen von der Ölpumpe ab, hoffentlich ohne Folgeschäden, denn der Leidgeplagte ist diesmal ohne Reservefahrzeug.

12.30 Uhr Fahrerbesprechung, alles wie gehabt, nichts Neues. Um 14.00 Uhr kamen dunkle Wolken auf, ein Regenschauer folgte. Ich legte mir vorsichtshalber die Regenreifen zurecht. Bis zum 2. Zeittraining trocknete es aber wieder ab. Thilo Schadrack übertrieb es mit seinem Sports 2000 Eingang zum Motordrom, drehte sich und schlug hinten und vorne ein. Feierabend. Axel konnte von dem Missgeschick Nutzen ziehen. Der Auspuff war ganz geblieben und seiner unauffindbar.

Nach den beiden Trainingsläufen wurde geschraubt was das Zeug hielt. Pokalverdächtig fiel hier Thomas Grassinger an seinem Formel Ford auf. Zunächst zauberte der Biehl-Racing-Service ein Gewinde ins Getriebegehäuse, wo keins mehr war, anschließend nahmen Achsantrieb, Achsaufhängungen und was sonst noch dazu gehört (unter großer Unterstützung seiner Formel Ford Konkurrenz) ihren vorgesehenen Platz ein. Das eine und andere Bier musste dran glauben, um 1.00 Uhr war Schluss.

Ja und dann wieder dieser Öldruck. Stefan Krämer, Spitzenreiter der Formel Ford 1600, konnte seinen Startplatz nicht einnehmen, Motorschaden.

Samstag den 20. Juni. Das Wetter meinte es gut mit uns, blauer Himmel soweit das Auge reichte. Die Startzeiten um das „Stuttgarter Rößle“ für die HRA und HMR Holland sieht gut verteilt. Müsste immer so sein.

13.05 Uhr 1. Rennen, 33 Teilnehmer, fliegender Start. Das Feld ging ohne Unfall auf die Reise. Hermann Unold, Lotus F2, konnte die Pole behaupten, stark bedrängt von Roland Wildscheck, Ralt F3, 2,0 l, dahinter Mats Andersson, Ralt F3, 2,0 L und Hugo Wilmar im March F2. Die Spitze wechselte mehrmals. Beim Übereichen eines Fahrzeuges kam es in der 8. Runde zur Kollision. Hermann Unold das Urgestein des Formelrennsports auf Platz 1

liegend konnte einen heftigen Einschlag bei hoher Geschwindigkeit zur Spitzkehre in die Betonmauer nicht mehr verhindern. Als ich an der Stelle vorbeikam sah es nicht gut aus. Eine kurze SC-Phase reichte um die verstreuten Fahrzeugteile zu bergen. In der nächsten Runde sah ich, dass Hermann auf beiden Beinen am Fahrzeug stand. Sein späterer Kommentar: „Jetzt hat es mich doch mal erwischt“. Das Resultat: gebrochener Daumen und verstauchtes Handgelenk. Gelbe Fahnen wurden eingezogen, es konnte wieder gehämmert werden. Günter Becker, Reynard FF 2000, gefolgt von Kees v.d. Wouden Jr., Royale FF 2000. Die Truppe der FF 1600 führte Thomas Grassinger an (sein Schrauben bis spät in die Nacht hatte sich gelohnt), gefolgt von Markus Hahne, van Diemen FF 1600. Derweil musste sich Peter Prause, Ensign F3 1600, die GO 4 anführend, mit einigen der „jungen Wilden“ der FF 1600 auseinandersetzen. Ich hörte es ging sehr eng zu. Dirk Hochholt, Lola FF 1600, saß Rolf Johannson, F Atlantic, fast im Getriebe wurde aber von Eef de Jong, Van Diemen FF 1600, der beim letzten Rennen in Spa in der Eau Rouge einen heftigen Abflug verbuchen musste (Fahrzeug Totalschaden), verfolgt. Im Dunstkreis meiner Wenigkeit, Lothar Peters, Merlyn F3, 1000, gab es auch einiges zu tun. Esper van Heesewijk, Crossle FF 1600, hatte

beim Start die Nase vorn. Bremsprobleme zwangen ihn vorsichtig ans Werk zu gehen. Eingang Start und Ziel konnte ich mich vorbeidrücken. Es folgten Thilo Figaj, Elden FF 1600, ein sehr schönes von Grund auf neu aufgebautes Fahrzeug und Pertti Kiiveri, Kvantti FF 1600, soweit ich informiert bin, ein Eigenbau. Sie hingen mir dann aber auch an den Hinterrädern, mal rechts, mal links. Ulli Schloz, Merlyn FF 1600, konnte zu Anfang mithalten, bekam aber Motorprobleme. Dahinter zwei neue Gesichter bei der HRA Jörg Lober, Van Diemen FF 1600, gefolgt von Jürgen Braun, Lenham F3 1600. Axel Pilz und Hilmar Schadrack blieben mit Motorschaden auf der Strecke. Hans Wolf, Engign F3 1600, stellte seinen Renner in der zweiten Runde an der Boxe ab, keine Bremse.

Am Abend Siegerehrung. Günter Becker hatte zum „Pfälzer Schmaus“ eingeladen. Auf der Speisekarte standen Leberknödel, pikant abgeschmecktes Sauerkraut, gebratener Saumagen sowie Bratwurst aus der Region. Dazu ein edles Tröpfchen aus dem Fass. Tim Mälzer, bekannter Fernsehkoch, würde sagen: sehr, sehr lecker.

Bei den Schadracks kehrte aber noch keine Ruhe ein. Zwei weidwund geschlagene Sports 2000, einer mit Motorschaden, der andere vorne und hinten zerdeppert. Die Truppe um Manni Biehl stand zu allen Schandtaten bereit. Hier schraubt der Chef noch persönlich. Das Fahrzeug mit Motorschaden musste dran glauben. Alles was nötig war wurde am Unfallfahrzeug angepasst. Eine neue Fronthaube stand ebenfalls zur Verfügung. Mitternacht war vorbei, das Werk getan. Nein, nein lieber Leser, eine neue Lackierung bekam der Sports nicht mehr.

Sonntagmorgen: keine Sonne, bedeckter Himmel. Sollte es vielleicht regnen? Bis zum Start 10.10 Uhr waren die Regenwolken weggewischt. 31 Fahrzeuge gingen auf die Strecke. Wie beim ersten Rennen ein vorbildlicher Start. Roland Wildscheck, GO2, bestimmte die Pace, gefolgt von Mats Anderson, Hugo Willmars. Frank Grooz, March SV79, am Samstag ausgefallen, konnte sich während des Rennens vor Günter Becker, GO3, setzen. Kees v.d. Wouden Jr. und Peter Richards, Delta FF 2000, folgten. In der GO5 FF 1600 waren die Karten diesmal neu gemischt. Markus Hahne, etliche Kilo abgespeckt, behauptete sich vor Rudi Fernandes, beide im Van Diemen. Im Hahneteam große Freude. „Vatter“ Uli durfte den Siegerpokal abholen. Bei Dirk Hochholt ebenfalls gute Stimmung, fuhr in der GO5 Bestzeit mit 1,58.389 auf den 3. Platz. Keine gute Laune herrschte bei Thomas Grassinger. Soweit mir bekannt, Getriebeprobleme. Thilo Figaj steckte im Verkehr fest, ebenfalls Jörg Lober. Ulli Schloz musste den Merlyn MK 20 mit Motorschaden abstellen.

Die GO4, angeführt von Peter Prause. Ein sehr zuverlässiges Fahrzeug mit Abstand vor Lothar Peters, Hans Wolf und Jürgen Braun. Der letztgenannte kommt aus der Rallyeszene. Hier in Hockenheim betätigte er sich u.a. als Kameramann. Vielleicht können wir den Film ja mal sehen. Der vorher in der Nacht zusammengebaute Sports 2000 von Hilmar Schadrack, GO7, sah ebenfalls die Zielflagge.

Die Formel Vau mit einem Vergaser seien auch erwähnt. Die Jungs sind selber im Kampf und bestrebt die Ideallinie für überholende Fahrzeuge freizuhalten, obwohl sie die ja selber brauchen. Der Leistungsunterschied zwischen einem Formel V 1 Vergaser und einem F3 1000 ccm ist schon enorm.

So Ihr lieben Motorsportfreunde, genug geschrieben. Schrauben ist angesagt. Für das nächste Rennen in Zolder müssen einige Vorbereitungen getroffen werden.

Bis dahin tschüss

Lothar Peters