



02
Bischoff/Gebauer
belegten mit ihrem
BMW 2002 den
fünften Rang im
HTGT-Gesamt

03
Sebastian Glaser
im Rüdell Racing-
Escort RS 1600 BDA
wurden Vierte im
HTGT-Gesamt und
Klassensieger

04
Klassensieger
im Dunlop FHR
Langstreckencup:
Schmidt/Hormes im
Ford Mustang

DIE AUCH KEIN WASSER TRÜBEN KONNTE

Saison-Auftakt Youngtimer Trophy und FHR-Rennserien:
ADAC Preis Stadt Stuttgart Hockenheim, 22. bis 24. April 2016

01
Start zum
Dunlop FHR
Langstreckencup:
Der Schweizer Felix
Haas (Chevron B 16,
Nr. 241) siegte im
Gesamtklassement,
Diederich/Witke
im Porsche 914/6
GT wurden Zweite
(hinter ihm),
Schmidt/Hormes
im Ford Mustang
(dahinter) Vierte

Das Hockenheim mit typischem Aprilwetter begrüßt, ist für Hockenheim eigentlich untypisch. Wenn du normalerweise im Frühjahr Richtung Süden dahin fährst, kann es beispielsweise in der Eifel und im Hunsrück so grau und regnerisch sein wie es will, aber in der Ebene bei Mainz wird es gewöhnlich dann doch hell - nicht so diesmal, am frühen Samstagmorgen Regen bis vor die Tore in Hockenheim. Am Samstag blieb die Strecke dann lange mehr

oder weniger komplett nass und dies auch noch bei tiefen Temperaturen. Der Sonntag begann zwar trocken, blieb aber kalt, und schließlich gab es am Nachmittag sogar Schneeregen. Dem Tatendrang allerorten tat dies aber beileibe keinen Abbruch, alle waren heilfroh, dass die „halbe Ewigkeit“ der Winterpause ein Ende hatte. Und mit Youngtimer Trophy, Dunlop FHR Langstreckencup, HTGT und den HRA-Formelrennsereien als Spitzen eines üppigen Renn-

programms und jeder Menge attraktiver Rennfahrzeuge wurde viel geboten.

„Gelb doppelt geschwenkt bedeutet – vom Gas gehen!“

Samstagmittag sah sich dann Rennleiter Heinz Weber bei der Fahrerbesprechung im Ernst-Sachs-Haus bereits veranlasst, das hier und da möglicherweise noch hängengebliebene letzte Sandkorn eines „Winterschlafes“ noch schnell aus den Augen zu

reiben. „Da haben eben wieder zwei, drei Fahrer unter Gelb überholt,“ mahnte er eindringlich, „das kostet Sie 30 Strafsekunden oder vier, fünf Plätze. Meine Damen und Herren, ich sage das jetzt noch einmal: Gelb doppelt geschwenkt bedeutet - vom Gas gehen! Da gibt es immer noch welche, die nachher erklären, sie hätten den Streckenposten nicht gesehen – bei Gelb doppelt geschwenkt! Auch unsere Streckenposten müssen im Notfall geschützt handeln können.“

Im Regentraining gehen die Uhren anders, da spielt das fahrerische Moment noch mehr mit hinein, und der eine oder andere ist plötzlich weiter vorn als sonst. Dass Wolfgang Kaufmann im Ford Escort RS 1600 nach dem ersten Qualifying für das Youngtimer Trophy A-Rennen die Zeitenliste mit 2.20,826 Minuten anführte, war keine Überraschung. Dass aber Alexander Köppen mit dem Alfa Romeo 33 QV nur rund vier Zehntelsekunden dahinter lag (2.21,289), war schon ein Farbtupfer. „Es war ziemlich rutschig da draußen, ich hatte zwei Runden, und

das hat gepasst“, berichtete Alexander Köppen. „Kaufmann ist auf den Geraden immer so etwa 50 Meter weggefahren, in den Kurven kam ich immer wieder ran. Man darf nicht vergessen, der Alfa ist ein Gruppe-A- der Escort ein Gruppe-2-Auto, ich schätze, da fehlen uns rund 80 PS.“

Sanjin Pjanic im VW Golf 2 16V war Dritter der Gesamtreihenfolge (2.23,1986), Schilling/Jargon im Suzuki Swift GTI waren Siebte (2.26,931), Klaus Backes im NSU TT rangierte an zwölfter Stelle (2.29,510). Zwei Plätze davor in der Liste befand sich Heinz Stüber im VW Golf I Gruppe 4 von KWL Motorsport für Volkswagen Classic, nun mit dem Aufkleber „GTI – 40 years of fun“ (2.28,088). Die Truppe will es in diesem Jahr noch einmal wissen, mit dem Auto steht 2016 die gesamte Saison auf dem Programm. Er hätte bei diesen Witterungsbedingungen eigentlich auch weiter vorn stehen müssen, Olaf Rost im VW Polo war noch drei Zehntel schneller (Platz acht, 2.27,748). „Wir waren vor 14 Tagen in Zolder testen,“ erzählte Stüber,

„dabei machte nach wenigen Runden die Einspritzanlage Probleme. Ein Spezialist für alte Kugelfischer-Einspritzanlagen checkte sie dann auf dem Prüfstand, nach zwei Tagen funktionierte sie einwandfrei. Aber Prüfstand ist eines, die Rennstrecke etwas anderes.“ Tatsächlich musste er das Qualifying unterbrechen, um die Einspritzung von „fett“ auf „mager“ umzustellen. „Die Technik funktioniert jetzt,“ meldete er danach, „aber die Reifen hatten keinen Grip, ich kam nicht um die Ecken. In der ‚Mercedes-Arena‘ bin ich über voll eingeschlagene Vorderräder geradeaus gefahren.“

„Im Regen fahren bedeutet, ein bisschen mehr mit Kopf und Gefühl zu fahren“

Der inzwischen 75-jährige Uwe Reich, seit einer halben Ewigkeit Rennfahrer, leistete auf Geheiß seines Sohnes Marc Uwe Niesewand die Trainingsarbeit im KWL-Polo allein. „Ich fahre gern im Regen, im Regen fahren bedeutet, ein bisschen mehr mit Kopf und Gefühl zu fahren“, »



05



06



07



08

05
Klassensieherster Im
Youngtimer Trophy
B-Rennen: Waz/
Forsbach im BMW
320 E 21; der BMW
M1 von Achim
Heinrich (dahinter)
fiel aus

06
„Baron von
Münchhausen“/
Koos im Porsche 911
RSR, Klassensieherster im
Youngtimer Trophy
B-Rennen

bedeutete Reich. „Wäre das Training noch zwei, drei Runden länger gewesen, hätte ich noch einige Konkurrenten geholt. Ich weiß im Nachhinein, dass ich an einigen Ecken hätte schneller sein, früher Gas geben und später bremsen können. In meiner letzten Runde hatte ich allerdings auch Stromaussetzer, und der Scheibenwischer fiel aus.“

Vor dem zweiten Qualifying auf trockener Bahn war die Show für Wolfgang Kaufmann schon zu Ende. „Wir haben den ‚Brenner‘ nach dem ersten Quali stehen lassen müssen,“ berichtete ein enttäuschter Kaufmann, „ein Zylinder hatte zu wenig Kompression, und bevor der Motor komplett explodierte, haben wir abgeschaltet.“ So eroberte Uwe Sahler im BMW 2002 mit 2.03,175 Minuten (Schnitt 133,68 km/h) die Pole Position vor Michael Nolte im Opel Ascona A (2.04,636) und den beiden VW Golf 2 16V von Klingelberger/Fischer (2.06,294) und Sanjin Pjanic (2.07,090). Alexander Köppen im Alfa Romeo 33 QV war Fünfter (2.07,149). Im Rennen war Sahler aber schon nach sieben Runden draußen, so siegte Michael Nolte nach 27 Runden äußerst knapp mit nur 1,1 Sekunden Vorsprung auf Pjanic im Golf 2 (Klassensieger) und etwas mehr als einer Minute Vorsprung vor Korte/Herrmann im VW Golf GTI und Klaus Backes im NSU TT (Klassensieger). Auch die Klassensieger Heiden/Heiden im Ford Escort Mk I RS 2000 und Rost/Rost im VW Polo I fuhren unter die ersten Zehn im Gesamtklassement.

Auf Gesamttrang elf und an zweiter

Stelle in der Klasse hinter Familie Rost lief das Vater-Sohn-Duo Reich/von Niesewand im KWL-Polo ein. „Vor zehn, zwölf Jahren waren wir beide noch gleich schnell, aber mit 75 Jahren denkst du mehr, mein Sohn hingegen gibt in Zweikämpfen weniger nach“, erklärte Uwe Reich. „Aber der Junge sagt: ‚Ganz gleich wie schnell du fährst, das macht mit Dir einfach riesigen Spaß.‘“ Für Heinz Stüber war der Spaß schnell vorbei, er schöpft für die Zukunft aber auch wieder Hoffnung. „Ich lag in der ersten Runde direkt hinter Olaf Rost, da blieb mir in der Schikane der Gaszug hängen, ich war froh, dass ich keinen torpedierte“, berichtete Stüber. „Das passiert unter Volllast so schnell, so schnell kannst du keinen Strom ausschalten. Wir haben das in den Boxen notdürftig repariert, aber nach fünf Runden habe ich mit demselben Problem dann abschalten müssen. Schade, mit dem Auto hätte ich hier normalerweise Dritter im Gesamt werden müssen. Wir bauen für die nächsten Einsätze jetzt eine Trockensumpfschmierung ein, das müsste dann noch einmal 500 Umdrehungen pro Minute mehr bringen.“

Auch für das Youngtimer Trophy B-Rennen gab es noch ein trockenes Qualifying, in dem Michael Funke/Georg Nolte im Ford GT 40 Alu mit 1.48,534 Minuten, Achim Heinrich (BMW M1, 1.48,629), Daniel Schrey (Porsche 935 K1, 1.50,593) und „Baron von Münchhausen“/Joos (Porsche 911 RSR, 1.50,641) die schnellsten Zeiten im Gesamtklassement fuhren. Neben Funke/Nolte, Heinrich und Daniel Schrey markierten in

ihren jeweiligen Klassen unter anderem auch Wolfgang Hartmann (BMW M3, 1.59,669), Jürgen und Peter Schumann (BMW 635 CSI, 2.00,450), Christoph Renicke (Opel Kadett C Coupé, 2.04,331) und Friedhelm Tang (BMW M3, 2.08,136) die schnellsten Zeiten. Auf Platz 22 in der Gesamtreihenfolge rangierte Robert Keil mit dem Opel Ascona 400 (2.03,353). „Ich war in Hockenheim nie so stark, die Strecke liegt mir nicht so“, gab er zu Protokoll. „Im Regentraining war die Strecke sehr rutschig, man musste durch die Gischt schon höllisch aufpassen und in der Linie bleiben. Die 180-Grad-Ecke habe ich sehr früh abgebremst. Am Donnerstag im Freien Training stellte ich fest, dass ich die zu harte Abstimmung ändern musste, das Auto versetzte. Jetzt liegt der Wagen gut, mir ist das Wetter im Rennen gleich, auch auf nasser Bahn funktioniert er gut.“

„Der Alfa ist eigentlich ein gutes Regen-Auto“

Beim Rennen war es dann trocken. Nach 32 Runden siegte hier Daniel Schrey im Gesamtklassement, rund 29 Sekunden vor Michael Schrey (beide Porsche 935 K1) sowie Carsten und Maximilian Struwe im Porsche 911 RSR. Dahinter gewannen auch Funke/Nolte als Vierte Gesamt, Michael Wittke (Porsche 924 Carrera GTS) als Fünfter sowie Hans-Ulrich Kainzinger (Porsche 911) als Sechster ihre Klassen. Zu den weiteren Klassen-

siegern zählten unter anderem Michael Menden (BMW M3), Schumann/Schumann (BMW 635 CSI), Christoph Renicke (Opel Kadett C Coupé) und Josef Kocsis (BMW M3 E 30). Robert Keil verbesserte sich gegenüber dem Qualifying um zwei Plätze auf Rang vier in der Klasse.

Die Wetter-Kapriolen trafen auch die Rennen zum Dunlop FHR Langstrecken-cup und zur HTGT, vornweg mit je einem nassen und trockenen Qualifying. „Das war sauglatt da draußen“, meldete Titus Schneider, Geschäftsführer der „Klassikstadt Frankfurt“ aus dem Cockpit seines Alfa Romeo 1750 GTAm nach dem ersten HTGT-Durchgang. „Wir haben aber das Fahrwerk sehr weich abgestimmt, der Alfa fährt sich im Regen sehr gutmütig, ist eigentlich ein gutes Regen-Auto. Mir standen aber bei dem Wetter auf der Strecke sehr viele große Autos im Weg, das ließ mir keine einzige wirklich schnelle Runde zu. Außerdem ist es das erste Rennen dieses Jahr, da muss man erst einmal wieder Gefühl für das Auto aufbauen.“

Ähnlich äußerte sich auch Max-Gerit Westhoff, der mit seinem Chevron B 16-BMW in der HTGT um Gesamtsiege fahren kann. „Ich würde sogar sagen, es war noch extra glitschig, vor der 180-Grad-Ecke lag auch noch Öl auf der Fahrbahn“, kommentierte er die Bedingungen. „Das Auto funktionierte aber gut, dennoch hoffe ich, dass es im Qualifying morgen früh trocken ist, dass ich noch einmal angreifen kann. Inzwischen habe ich mich mit Hockenheim ange-

freundet. Eigentlich liebe ich aber Strecken mit Höhenunterschieden, die sind interessanter zu fahren, bergab die richtigen Bremspunkte zu finden oder mit Kuppen, auf denen das Auto leichter wird – ich liebe Schwierigkeitsgrade wie in Spa oder auf dem Sachsenring.“ Sonntagmorgen war es trocken, er wurde in der Gesamtreihenfolge Viertschnellster mit 2.03,134 Minuten hinter Stefan Rehkopf (Daren Mk 3, 1.51,099), Felix Haas (Lola T 210, 1.52,843) und Hans-Georg Nolte/Michael Funke (Bizzarini, 1.59,795).

Allerdings hatte ihn im Qualifying ein anderer Fahrer beim Überholen übersehen. „Dabei bekam der Chevron einen Schlag auf das linke Vorderrad“, berichtete Westhoff nachher. „Nach optischer Prüfung war kein Aufhängungsschaden zu sehen. In der Einführungsrunde und in der ersten Rennrunde waren dann aber starke Vibrationen zu spüren. Wir tauschten das Rad noch einmal, um sicher zu gehen, dass es nicht an Reifen oder Felge läge, das brachte nichts. Ich vermute, dass die Radnabe minimal krumm ist, wir entschlossen uns dann, den Wagen abzustellen, um daraus resultierende weitere Schäden zu vermeiden.“ Stefan Rehkopf siegte nach dem Ausfall von Felix Haas im Lola T 210 mit dem Daren im Gesamtklasse-

ment, zwei Runden vor Stefan Oberdörster im Porsche 911 ST, Christian Dannesberger im Porsche 911 GTS, Sebastian Glaser im Ford Escort RS 1600 BDA und drei Runden vor Michael Bischoff/Heinz-Jürgen Gebauer im BMW 2002 und Hans-Ulrich Kainzinger im Porsche 914/6, der wie Rehkopf, Oberdörster und Glaser – und wie er selbst auch in der Youngtimer Trophy – seine Klasse gewann.

„Das Regentraining am Samstag endete für mich erwartungsgemäß mit einer deutlich schlechteren Platzierung“, erzählte Kainzinger. „Im Qualifying am Sonntagmorgen waren die Streckenverhältnisse recht optimal, mein Ziel war ein Startplatz unter den ersten 15, was mit Platz zehn gelang.“

07
Gesamtsieger im
Youngtimer Trophy
A-Rennen: Michael
Nolte auf Opel
Ascona A

08
Vierter Gesamt
Youngtimer Trophy
A-Rennen und
Klassensieger: Klaus
Backes im NSU TT

09
Gesamtsieger des
Youngtimer Trophy
B-Rennens: Daniel
Schrey im Porsche
935 K1 (Nr. 505);
Maier/Maier im
Porsche 944 Turbo
Cup (Nr. 475) wurden
Klassensieher



09



10
Klassensieger in
der HTGT: Dieter
Lehner auf Ford
Mustang

Mein Start war recht ordentlich, und ich hatte in den ersten Runden einen schönen Fight mit Erich Stahlher im Marcos 1800 GT. Danach lief alles recht reibungslos, bis 20 Minuten vor Schluss der Regen einsetzte. Wir hatten den Pflicht-Boxenstopp nach hinten verschoben, um gegebenenfalls noch auf Regenreifen zu wechseln, entschieden uns aber gegen den Wechsel, um nicht zu viel Zeit zu verlieren. Da wir auf straßenzugelassener Bereifung fahren müssen, war das machbar. Mir gelang es dann, die restliche Rennstrecke mit möglichst wenig Risiko hinter mich zu bringen.“

Wie im Vorjahr dominierte der Schweizer Felix Haas mit seinem Chevron B 16 das zweieinhalbstündige Langstreckenrennen zum Dunlop FHR Langstrecken-cup nach Belieben und siegte mit drei Runden Vorsprung vor Markus Diederich und Michael Wittke im Porsche 914/6 GT, die ebenso ihre Klasse gewannen wie die nächsten drei Teams im Gesamtklassement: Patrick Simon/Peter im Porsche 911 ST (drei Runden zurück), Wolfgang Schmidt/Klaus Hormes im Ford Mustang (vier Runden zurück) und Harald Höbusch/Peter Pangert im BMW 2002 (fünf Runden zurück).

„Es gibt hier so viele gute Fahrer, das macht den Spaß aus, diese Serie zu fahren“

Nicht weniger als insgesamt 69 Nennungen waren für die HRA-Rennserie und den

AvD Histo Race Cup FFR eingegangen, die aber auf Grund der Streckenkapazität in Hockenheim (nur maximal 56 Autos für ein Qualifying zugelassen) leider nicht alle akzeptiert werden konnten. Und genau 56 qualifizierten sich dann bei trockener Strecke für die Rennen. Im Gesamtergebnis und für die beiden HRA-Rennläufe lag schließlich der Italiener Valerio Leone im Formel-3-March 783-Toyota Novamotor mit einer Bestzeit von 1.48,841 Minuten vorn vor dem Dänen Michael Ringström im Formel-3-March 753-Toyota Novamotor (1.49,148) und Davide Leone im Formel-3-Ralt RT 3/84-VW Spiess (1.50,980). Dahinter platzierte sich schon der Spitzenreiter in der Klasse GO3, Hemut Hess im Formel-Ford-Reynard SF 88, mit beeindruckenden 1.51,257 Minuten, noch vor den schnellen Formel-3-Piloten Thomas Warken (Ralt RT 3/84-Alfa Novamotor), Tom Olsen (Martini Mk 39-Alfa Novamotor), Falk Künstler (GRD 374-Toyota Novamotor), Daniel Hornung (Ralt RT 3/83-Toyota Novamotor) und Fabrice Notari (Ralt RT 3/82-VW Brabham Judd). Stefan Krämer (Reynard SF 84-Ford, 1.54,265) und Roberto Cocciarelli (Swift DB 3-Ford, 1.54,494) waren hinter Hess die Nächstschnellsten in der Klasse GO3. In der Rennsportwagenklasse GO6 der Sports2000 lag der HRA-Meister 2015, Harald Schmeier im Lola T 492-Ford, deutlich vorn (1.56,482) vor Gero Meyerdirks (Tiga SC 81-Ford, 1.59,231) und Martin Hörter (Lola T 580-Ford, 1.59,338).

Renlauf eins zur HRA-Rennserie fand auf trockener Bahn statt und gestaltete sich im Kampf um den Gesamtsieg äußerst spannend, was auch die Cockpit-Perspektive von Thomas Warken im Ralt RT 3/84-Alfa dokumentiert. „Ich hatte den Start aus fünfter Position sehr gut hinbekommen und konnte direkt Druck auf Davide Leone (Ralt RT 3/84-VW Spiess) aufbauen“, so Warken. „In der Sachskurve setzte ich mich neben ihn und war danach für ein paar Runden auf Platz zwei. Im Rückspiegel wurde aber Valerio Leone (March 783-Toyota, zehn Startplätze nach hinten versetzt, Überholen unter Gelb) schon immer größer, ein paar Runden danach konnte er mich überholen. Von da ab konnte ich den Fight von Michael Ringström (March 753-Toyota) in Führung und ihm gut beobachten, da ging es hin und her. In der Sachskurve verlor Michael dann sein Fahrzeug nach einem Angriff von Leone, musste durchs Gras und Platz zwei ging an mich. Den Abstand zu Michael konnte ich bis zum Rennende kontrollieren, aber mir fehlte zu meinen Kontrahenten Grip in den mittelschnellen Kurven.“

Valerio Leone siegte nach elf Runden mit knapp fünf Sekunden Vorsprung vor Warken, der nur 0,6 Sekunden vor Ringström die Ziellinie kreuzte. Es folgten im Gesamt und in der GO2 Davide Leone, Stefan Scho (Ralt RT 1 Toyota Novamotor) und der Italiener Fabrice Notari (Ralt RT 3/82-VW Brabham Judd). Helmut



Hess gewann klar die Klasse GO3 mit 15 Sekunden Vorsprung vor Roberto Cocciarelli (Swift DB 3-Ford) und 23,5 Sekunden vor Stefan Krämer (Reynard SF 84-Ford). Harald Schmeier siegte in der GO6 23,5 Sekunden vor Martin Hörter und über 50 Sekunden vor Kevin Overmann (Royale RP 37-Ford). Den ersten Rennlauf zum AvD Histo Race Cup FFR gewann im Gesamtklassement Harry Franz im Swift SC 97, dem aber auf der Hatz bis ins Ziel die Geschlagenen regelrecht im Genick saßen. Damien Mercaton lag im Tatuus als Gesamtzweiter nur 0,2 Sekunden zurück, Eric Heudicourt im Mygale SJ 03 nur 1,5 Sekunden zurück und der Trainingsschnellste, Nikolaj Madsen im Reynard SF 87, nur 2,2 Sekunden hinter dem Sieger. Franz, Madsen, Nils Leuber (Van Diemen RF 88) und Roel Mulder (PRS RH 02) siegten in ihren Klassen.

„Habe mich gefreut, wie anständig sich unsere Italiener benommen haben“

Samstagmorgen kam das Wasser. Jetzt war draußen im Zweikampf auch äußerste Disziplin gefragt, wollte man denn nicht alles ins Kiesbett schmeißen. Im zweiten HRA-Rennlauf gewann Valerio Leone den Start, hatte als Einziger immer Gischt-freie Sicht nach vorn, und das war schon „die halbe Miete“ für ihn. Thomas Warken und Michael Ringström ließen ihn aber nicht entkommen, nach der fünften Runde lag Warken »



11
In der HTGT nach
neun Runden
draußen: Erich
Stahlher im Marcos
1800 GT

12
Klassenzweiter in
der Youngtimer
Trophy B: Stefan
Oberdörster im
Porsche 911 Turbo

13
Soundsovielter
Klassensieger
überhaupt in der
Youngtimer Trophy:
Jürgen und Peter
Schumann im
BMW 635 CSI

14
Jeweils
Klassenzweiter in
der HTGT: Achim
Rossmann (Alfa
Romeo Giulia T1
Super, vorn) und
Ayanoglu/Hennig
(Alfa Romeo Giulia
Super)

15
Zweiter Gesamt
HTGT und
Klassensieger:
Stefan Oberdörster
auf Porsche 911 ST



16

16
HRA-Klassensieger im Regen am Samstag: Martin Hörter auf Lola T 580-Ford

17
Zweimal HRA-Kategorien- und -Klassensieger in Hockenheim: Helmut Hess im Formel-Ford-Reynard SF 88, hier vor Roberto Cocciarelli im Swift DB 3-Ford

nur noch eine Sekunde hinter Leone. „Ich hatte leider seit dem Start starke Zündaussetzer, die bis zum Rennende gleich blieben, die Ursache war ein feuchtes Steuergerät“, berichtete Warken. „Trotzdem konnte ich beim Anbremsen und in den Kurven viele Meter wieder gutmachen, die ich auf der nächsten Geraden dann wieder verlor. Die Sicht war stellenweise gleich Null, ich hatte trotzdem viel Spaß, solche Bedingungen liegen mir.“ Als kurz vor Rennende die Aussetzer noch stärker wurden, verlor er Platz zwei an Michael Ringström, der 2,6 Sekunden hinter dem zweifachen Gesamtsieger des Wochenendes, Valerio Leone, ins Ziel kam und mit 2.16,421 Minuten die schnellste Rennrunde drehte.

„Die Konditionen waren sehr rut-

schig, man sieht schlechter, aber sonst ist der Regen ja für alle gleich“, meldete der Gesamtsiebte, der Däne Tom Olsen, die Cockpit-Perspektive aus dem Martini Mk 39-Alfa Romeo. „Aber man muss sich immer bemühen, man muss fahren mit so viel Grip wie man hat. Einige vor mir schienen mehr Grip zu haben als ich. Was wir hier fahren, ist zwar Gentleman Racing, aber viele haben doch ihren eigenen Ehrgeiz noch. Ich denke, die ersten Fünf bis Zehn fahren alle, um zu gewinnen. Und es gibt hier so viele gute Fahrer, das macht den Spaß aus, diese Serie zu fahren.“ Die Klasse GO3 ging wieder an Helmut Hess vor Cocciarelli, diesmal allerdings nur mit 12/100 Sekunden Vorsprung, und Krämer. In der Rennsport-

wagenklasse GO6 war aber bei diesen Konditionen Martin Hörter im Lola T 580-Ford deutlich vorn vor Kevin Overmann und Harald Schmeyer, der im Regen mit Zündaussetzern zu kämpfen hatte.

Zu diesem Zeitpunkt hatten es die Teilnehmer des AvD Histo Race Cup FFR schon länger hinter sich, sie mussten quasi direkt nach dem Aufstehen in das Sauwetter. In Rennlauf zwei siegte hier diesmal Nikolaj Madsen im Reynard SF 87 deutlich im Gesamtklassement mit knapp 16 Sekunden Vorsprung vor Damien Mercanton und knapp 20 Sekunden vor Klaus-Dieter Häckel, beide im Tatuus. Die Klassen gewannen Madsen, Mercanton und wieder Nils Leuber (Van Diemen RF 88) und Roel Mulder (PRS RH 02).

Angesichts des Dauerregens am späten Vormittag waren Etliche verständlicherweise dann sehr motiviert, möglichst schnell einzupacken. Und gerade schwappte ein Wasserstrahl vom Zelt-dach in den Kaffee, aber auch das konnte Manfred Biehl, dem Zweiten Vorsitzender der HRA, die gute Laune nicht verderben. Er blickte mit Zufriedenheit auf den gelungenen Saisonauftakt. „Ich habe mich sehr gefreut,“ betonte er, „wie anständig sich unsere Italiener benommen haben.“

ERICH KAHNT ■



18

18
Gewann beide HRA-Rennläufe auf trockener Bahn und im Regen im Gesamt: Valerio Leone im Formel-3-March 783-Toyota



19

19
Gehört in der HRA zu den schnellsten Zehn, „die alle gewinnen wollen“: Tom Olsen im Martini Mk 39-Alfa Romeo

20
Ein zweiter, ein dritter Platz im HRA-Gesamt: Thomas Warken auf Ralt RT 3/84-Alfa Romeo



17

Fotos: BR-Foto, Inga Rieger-Warken



20