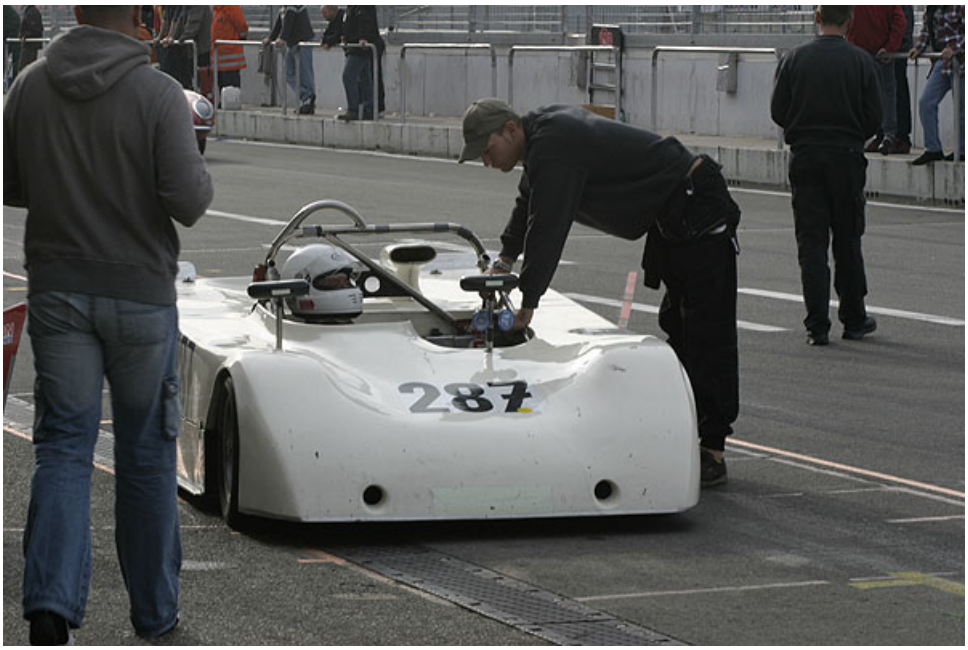
Renngestöber in Hockenheim

Ende Oktober fand am Hockenheimring das Saisonfinale des Historischen Langstrecken Cup statt – eine außergewöhnliche Veranstaltung! Grund dafür war neben der entspannten Atmosphäre zwischen Veranstaltern, Teams und Zuschauern vor allem auch das beständige Wetter mit viel Sonne und Temperaturen über 20 Grad.

Das Rennen, Teil 1: Zwei Stunden bis in die Dunkelheit

Entschieden war zum Start des siebten und letzten Rennens noch nichts. Die Führenden in der Gesamtwertung und in vielen Klassen konnten noch ihrer Position beraubt werden, es sollte spannend werden. Team Brauer auf Lotus Elan war nach sechs Rennen Führender bei den Fahrzeugen bis 1965; Team Scuderia Novesia auf Alfa Romeo Giulia stand auf Platz eins bei den ´65 – ´71ern.

Vom kleinen Steyr Puch 650 TR bis zur dicken Chevrolet Corvette, vom seltenen Shelby GT 350 bis zum wunderschönen Porsche 904/6: 42 Fahrzeuge in einer beeindruckenden Vielfalt an Modellen gingen am Freitag kurz nach 17:00 Uhr an den Start. Die erste Kurve war ziemlich eng für dieses große Starterfeld, doch das faire Verhalten aller Fahrer ließ jeden Rennwagen unbeschadet die lange Fahrt aufnehmen. In der ersten halben Stunde konnten die Zuschauer phantastische Überholmanöver sehen. Die Bedenken vieler Fahrer, der „neue“ Hockenheimring sei langweilig, zerstörten sich rasch. Das ausgewogene Verhältnis von Geraden zu schnellen Kurven und langsamen Spitzkehren verlangte viel fahrerisches Können. Kleinere Ausflüge in die unbefestigte Landschaft blieben ohne große Zwischenfälle.



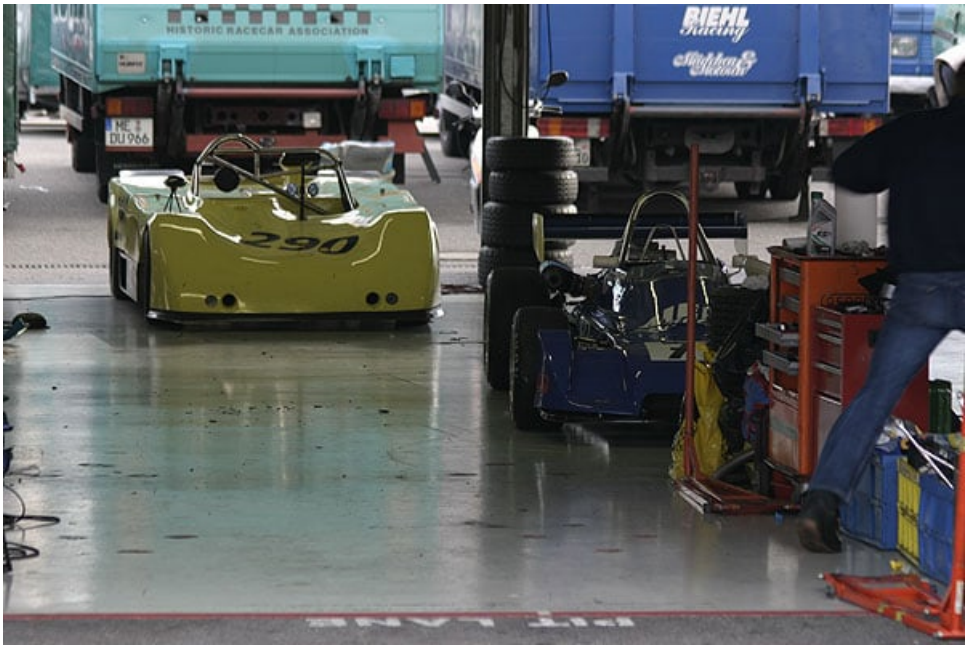
Gegen 18:45 Uhr verließ die wärmende Sonne den Rennplatz und manch ein Fahrer wunderte sich, wie dunkel die Nacht sein kann. Im kleinen Austin Healey Sebring Sprite des Autors war das Fernlicht zu schwach abgesichert, worauf auf den Geraden das Licht zum Abkühlen der Sicherung ausgeschaltet werden musste. Erst kurz vor einer Kurve konnten die Scheinwerfer wieder zur Groborientierung genutzt werden. Zwei Dreher und die Erfahrung, dass der kleine Wagen abseits befestigter Wege nicht ganz so schnell ist, ließen die Rundenzeiten in den Keller sacken.

Klaus-Dieter Frers auf Porsche 904/6 ließ seinen Prototypen elegant und wahnsinnig schnell um den Kurs fliegen. Mit 1:47.975 fuhr er die zweitschnellste Zeit, nur noch von der brachialen Corvette des Teams Malibu Racing mit 1:45:220 unterboten. Der silberne Jaguar E-Type vom Team Vorkörper und der Luxemburger Mustang mit Joel Prim und Armand Linster am Volant reihten sich in die Riege der Favoriten

ein.

Das Rennen Teil 2: Die Entscheidung fällt

Am Samstagmorgen um 9:30 Uhr rollten die historischen Rennwagen in der Reihenfolge des Zieleinlaufs vom Vortag an den Start. Die Plätze um den Rennsieg und um den Gesamtsieg in der Cup-Wertung waren verteilt. Bei wiederum besten Wetterverhältnissen brüllten die Motoren auf und ließen das Rheintal leicht erzittern.



Der Porsche 904/6 und der Jaguar E-Type fuhren sich einen leichten Vorsprung vor dem Rest des Feldes heraus, doch diese lauerten auf ihre Chance: Team Pro Histo Racing auf dem während der Saison immer schneller werden Porsche 911 und Team Brauer zeigten beeindruckende Leistungen.

Eine halbe Stunde vor Rennende war eigentlich alles klar. Frers führte souverän vor dem silbernen Jaguar E-Type das Feld an. Nichts sollte ihn aufhalten, bis ein übermotivierter Fahrer eines Sports 2000 (Sportwagen, die mangels anderer Möglichkeiten im FHR-Feld als Gäste mitfuhren) am Eingang des Motodroms als drittes Fahrzeug die Ideallinie nutzen wollte. Mit viel Tempoüberschuss ging der flachen Flunder der Asphalt aus, so dass sie dem Führenden in die linke, GFK-getäfelte Seite seines wertvollen Rennwagens donnerte. Dieser wiederum rutschte daraufhin in einen dritten Wagen, der Kontakt mit der sehr stabilen Begrenzungsmauer aufnahm. Ein vermeidbarer Zwischenfall, der Team Frers den Gesamtsieg kosten sollte. Leicht lädiert musste der Porsche zu einem kurzen Erste-Hilfe-Stopp an die Box.

Rainer Vorkörper fuhr vorbei und holte sich mit 111 Runden den Gesamtsieg. Team Frers erreichte in der Addition beider Rennen Platz zwei mit einer Minute Rückstand – das Luxemburger Team auf Ford Mustang sicherte sich Platz drei mit 108 Runden.

Meisterschaftliches

Mit dem Fallen der Zielflagge fiel auch die Entscheidung im Historischen Langstrecken Cup 2004. Mit einer Idealpunktzahl von 154 Punkten bestätigte Team Brauer auf Lotus Elan die außergewöhnliche Rolle in diesem Jahr bei den Wagen bis 1965. Gesamtplatz acht in Hockenheim war zudem meisterlich. Das schwarze Leichtgewicht kam bei allen sieben Rennen der Saison als erster in der Klasse über die Ziellinie! Gratulation an die Fahrer Christian Brauer, Hubert Jahn und Ayk Richter.

Auch in der Gruppe der Fahrzeuge von 1966 bis 1971 siegte der bei weitem nicht stärkste Wagen. Team Scuderia Nuvesia auf einer blauen Alfa Romeo Giulia führte nach sieben Rennen die Tabelle an. Mit den Fahrern Hermann-J. Simonis, Lars Hieronymus und Peter Hochheim erreichte das Team mit 138 Punkten einen verdienten Cup-Gewinn. Mit drei Klassensiegen und drei zweiten Plätzen fuhren sie den Konkurrenten davon. Auch diesem Team Gratulation zu dem Erfolg!

Klassenkämpfe

Der Erfolg dieser Rennserie basiert neben dem sehr fairen Verhalten untereinander auch auf den spannenden Positionskämpfen innerhalb der einzelnen Klassen. Diese sind teils stark mit gleichwertigem Material besetzt.

So lieferte sich die „Alfa-Klasse“ in diesem Jahr bis zum letzten Meter heiße Fights um den Klassenerfolg. Letztendlich hatte Team BSM-Salewski (3x Klassensieg, 4x Zweite) die Nase vorn, die auch in der Cupwertung einen zweiten Platz einfuhren. Klar war dies am Anfang der Saison nicht, denn Team Winterhagen (4x Klassensieg, 2x Zweiter) fuhr insgesamt einen Sieg mehr heraus. Ein Ausfall in Spa-Francorchamps verhinderte den Klassensieg. Aber auch Team de Groot (2x dritter Platz, 3x Vierter), und auch der knallgrüne Wagen vom Team Bovensiepen (1x zweiter Platz, 2x Dritter, 1x Vierter) redeten immer ein Wörtchen mit und hielten die Spannung auf hohem Niveau.

Die stärkste Klasse waren in diesem Jahr die GT-Wagen bis 2.500 ccm und bis Baujahr 1965. Hier dominierte klar der Porsche 906/6 vom Team Frers (5x Klassensieg), der den Zuffenhausener Wagen in diesem Jahr zum ersten Mal einsetzte. Die überlegene Technik und das Können des Fahrers platzierten das schnelle Gespann öfter ganz oben auf dem Treppchen. Die beiden 911er von Pro Histo Racing hatten zwar keine Chance gegen den Prototyp, sicherten sich aber die folgenden Plätze in der Klasse mit einem Klassensieg und mehreren zweiten Plätzen. Nicht zu vergessen sind die konstruktionsbedingt unterlegenen MG B und TR 4, die tapfer mithielten und dieser Klasse mit gekonnten Drifteinlagen das Sahnehäubchen verliehen.

The Show goes on! Es war eine phantastische Saison, die sich durch Fairness auf der Strecke und kameradschaftliches Verhalten untereinander im Fahrerlager auszeichnete. Organisator Jürgen Möhle arbeitet daran, auch 2005 wieder spannenden und sehenswerten Motorsport zu bieten. Denn im nächsten Frühjahr wird die wohl erfolgreichste historische Rennserie wieder an den Start gehen. Die Tabellen werden „genullt“ und mit der reichhaltigen Winterarbeit werden die Teams versuchen, die Fehler vom Vorjahr zu vermeiden.

Weitere Infos über den historischen Rennsport, die Teams und Fahrer unter www.fhr-langstreckencup.de.

HELLA
64
paragon

GTC
31
DUNLOP

32
paragon

LB≡BW
Landesbank
Mobil 1
Betonschutzwand-Fertigteile
32

LB≡BW
Landesbank
Baden-Württemberg
Mobil 1
Betonschutzwand-Fertigteile
32

LB≡BW
Landesbank
Baden-Württemberg
Mobil 1
Betonschutzwand-Fertigteile

LB≡BW
Landesbank
Baden-Württemberg
Mobil 1
Betonschutzwand-Fertigteile

LB≡BW
Mobil 1
Betonschutzwand-Fertigteile

LB≡BW
Landesbank
Baden-Württemberg
Mobil 1
Betonschutzwand-Fertigteile

LB≡BW
Landesbank
Baden-Württemberg
Mobil
Gröpper
Shell

LB≡BW
Landesbank
Baden-Württemberg
Mobil
Mobil

LB≡BW
Landesbank
Baden-Württemberg
Mobil
Mobil

122

45

ABS Racing
Weghorst
107
DUNLOP
DUNLOP
Mobil
14

122
51

HTGT um den Livingundgiving-Cup

KÄRCH

Get yr Teamwear - eQuisto.de
126

KÄRCH

Text: Kai v. Schauroth / Jan Richter
Fotos: Nanette Schärf

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/renngest%C3%B6ber-hockenheim
© Classic Driver. All rights reserved.