

CLASSIC DRIVER

Der dritte Lauf zum FHR Historischen Langstrecken Cup



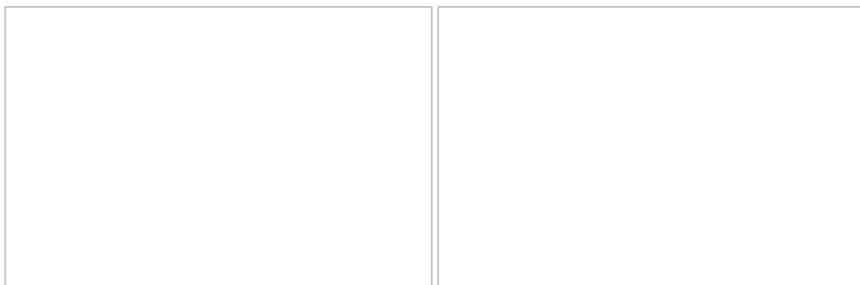
Vom 13.-15. Juni fand am Nürburgring eines der Saison-Highlights des Historischen Motorsports statt. Alle hochkarätigen Rennserien gaben ihr Stelldichein und kämpften beim Oldtimer-Festival um Positionen und Siege. Neben Rennern aus der Vorkriegszeit fuhren historische Formel 1-Boliden, die Tourenwagen der HTWT und natürlich der FHR Historische Langstrecken Cup.

Drei Stunden sollten sich die Fahrzeuge, zwischen 1945 und 1971 gebaut, auf dem Grand Prix Kurs bedrängen. Nach den ersten zwei Rennen standen noch fünf Fahrzeuge punktgleich auf dem ersten Platz der Meisterschaftswertung. Ab jetzt wurde die Spreu vom Weizen getrennt.

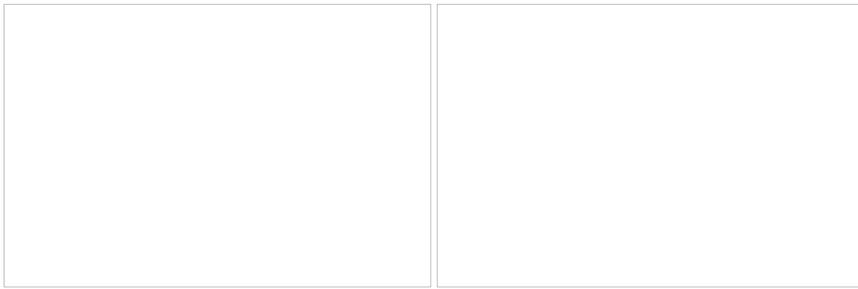


Kurz vor dem Rennen öffneten die Wolken über dem Ring ihre Schleusen und setzten die gesamte Strecke unter Wasser. So lautete die Frage: „Regen- oder Trockenreifen?“ Team Trojan/Bremmekamp auf BMW 2002, Gesamtsieger des Eifelrennens, entschieden sich für grobprofilierte Regengummi - ein Fehler, wie sich später herausstellen sollte.

In den ersten Runden bestand die Spitze aus den genannten Trojan/Bremmekamp (#16), gefolgt von einem weiteren BMW 2002 mit Seher/Wosnitza (#17) und dem pfeilschnellen Lotus Elan als Gastfahrer mit Heinz und Marc Koblitschek am Volant. Dem Luxemburger Donny Wagner auf seinem „Dickschiff“ Ford Mustang (#3) stand bei diesem Rennen Henning Meyersrenken zur Seite. Sie folgten der Spitze auf Schlagdistanz.

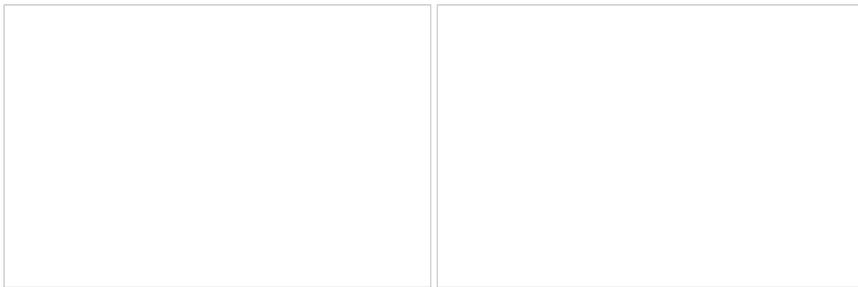


Trojan/Bremmekamp vielen trotz spektakulärer Fahrt langsam zurück – eine Folge der falschen Reifenwahl, denn die Ideallinie trocknete vollständig ab. Ein Boxenstop war entsprechend die einzig richtige Entscheidung, was jedoch den Verlust der ersten Position zu Folge hatte. Sie reihten sich auf Platz fünf wieder in das Renngeschehen ein.



Weiter hinten präsentierten sich einige Exoten im vollen Renneinsatz. Ein seltener Bolwell Nugari (#10) zog lautstark seine Kreise, der edle Aston Martin DB4 GT (#81) überholte auf den Geraden im eleganten Metallic-Hellgrün die Konkurrenz und ein Alfa Romeo TZ1(#30) ließ den Zuschauern das Trommelfell vibrieren.

Harald Habermann und Harald König wechselten zum dritten Lauf auf einen Austin Healey Sprite (#99), auch liebevoll Froschaugen genannt. Sein eigentlicher Einsatzwagen, ein MG B, wurde im letzten Rennen stark beschädigt und war noch nicht einsatzklar. Der kleine Frosch fuhr in der 1.000er-Klasse allen davon, um dann leider Ausgangs der Dunlopkehre in der Leitplanke zu enden. Der Vorsprung in der Klasse war jedoch so groß, dass das Team dennoch den ersten Platz belegte.



Nach drei Stunden war es an der Spitze noch immer spannend. Seher/Wosnitza auf BMW 2002 gewannen mit einer Runde Vorsprung vor dem Lotus der Koblitscheks auf Platz zwei. Nur acht Sekunden dahinter fuhren Trojan/Bremmekamp auf einen beachtlichen dritten Platz. Das Luxemburger Mustang-Team kollidierte in der letzten Runde noch mit einem weiteren, überrundeten Mustang und schleppte sich dennoch auf den vierten Platz.

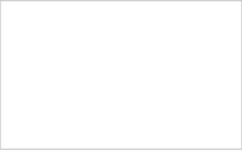


Es ist sehenswert, wie standfest diese alten Rennwagen sind. Drei Stunden auf der letzten Rille und dennoch wenig Ausfälle. Der Lohn für viele Wintertage in der kalten Garage, um den historischen Wagen standfest zu machen. Die zahlreichen Zuschauer haben den harten Einsatz mit viel Applaus belohnt.

Schon am 27.-29. Juni geht es weiter. Da wird das Feld der alten GT's und Tourenwagen über die Alpen geschafft. Der A1-Ring im österreichischen Spielberg ruft und alle werden kommen.

Platz	Team	Fahrzeug	Punkte
1.	Team Hoffeld	Ford Mustang	66
2.	AC Bergisch Land (Trojan/Bremmekamp)	BMW 2002	64

2.	Team C.H.R.S.N.	Porsche 912	64
3.	Team Seher	BMW 2002	62
3.	Team Yellow Banana Racing	Ford Escort 1300 GT	62



Text: [Jan Richter](#)

Fotos: Dirk Reiter

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/der-dritte-lauf-zum-fhr-historischen-langstrecken-cup>

© Classic Driver. All rights reserved.