HISTORIC F3 1000 CC EUROPEAN TROPHY

F3 HISTORIC.COM

Media coverage in POWERSLIDE magazine – Season 2013 –



Robert Retzlaff



Imola

POWERSLIDE TRACKDAY T… 13

JETZT ANMELDEN!

Wie im vergangen Jahr bieten wir Euch auch 2013 zahlreiche Trackday-Termine an. Neben der in Spa Francorchamps (Open Pitlane, 8-17h zum Preis von 575,- Euro inklusive Verpflegung), w zwei Trackdays in Mugello, gemeinsam mit dem Team FNT stattfinden. Die Teilnahme an den e für Formel-Fahrzeuge (!), kostet 4000,- Euro, Boxenplätze und Begleitpersonen können hinzugeb Tagen von 9 bis 18 Uhr, viel Streckenzeit und gute Testmöglichkeiten sind garantiert. Weitere Infor an redaktion@powerslide-mag.de oder telefonisch unter +49 (0) 228 538 9556.

Spa Francorchamps (BEL)
Do, 27.06.13 · Mo, 22.07.13 · Do, 12.09.13 · Do, 17.10.13

Mugello (ITA)
11.-12.06.13

DER DOMINATOR

Zum Saisonauftakt der „Historic F3 European Trophy" für 1-Liter-Formel 3 der Jahre 1964 bis 1970 trafen sich Anfang April insgesamt 16 „Screamer" auf der italienischen Traditionsstrecke beim Imola-Classic. Komplettiert wurde das Feld durch die Formel Junior-Fahrzeuge der italienischen „Challenge Formule Storiche". Das kühle, aber durchwegs trockene Wochenende wurde vom Schweizer Louis Maulini im Merlyn Mk10 dominiert, der nach der besten Trainingszeit auch beide Rennläufe unangefochten für sich entscheiden konnte. Nachdem die Mitfavoriten Roland Fischer, Francois Derossi und Christian Traber im ersten Rennen mit technischen Problemen zu kämpfen hatten, gingen die weiteren Podestplätze an den französischen Routinier Vincent Rivet (Brabham BT28) und den Schweizer Jürg Tobler (Chevron B17). In Rennen 2 konnte Fischer mit seinem Tecno 70 Maulini anfangs unter Druck setzen, musste sich schlussendlich aber doch mit knapp sieben Sekunden Rückstand geschlagen geben. Rang drei ging an Francois Derossi (Chevron B17). Die extrem lange Gerade zwischen Rivazza und Tamburello ermöglichte fantastische Windschattenduelle wie einst in den sechziger Jahren, und wer einen zu kurzen 4. Gang verbaut hatte, sah am Anbremspunkt mehr als 10.000 U/min auf dem Drehzahlmesser. Die kompletten Ergebnisse sowie den sechs Veranstaltungen umfassenden Saisonkalender finden sich auf www.f3historic.com. In Deutschland sind die „Screamer" vom 14. bis 16. Juni beim Eifelrennen am Nürburgring zu sehen – und zu hören. Die weiteren Termine:



13./14. Juli	HSCC Superprix Brands Hatch
3./4. August	Croft
5./6. Oktober	Dijon

EHRENGAST

Nicht weniger als 16 Ges… und schlussendlich auch… steams zum geschichtsträ… Le Mans bilden den Rahr… Classic Day im Porsche Z…



öffnen sich von 10 bis 16 U… Einblicke in die erfolgreich… wagenherstellers aus Zuf… vergangenen Jahren gabe… Kauhsen und Dieter Scho… Renningenieur und Autor … scheinen bereits angekünd… besonders freut sich das … in diesem Jahr auf Hans M… rige Tätigkeit als Leiter d… sach und Motorenkonstru… Es werden diverse historis… darunter der der Dauer-Po… dem Jahr 1994, und der Po… letztes Fahrzeug der Mar… an der Sarthe verbuchen … Jubiläums des Porsche 91… unterschiedlichen Modellr… zahlreiche Aussteller ihre … rund um den Historische… Porsche Zentrum Aachen… platz 10, 52068 Aachen, … porsche-aachen.de, info@…



gelben Lackierung begeistern wird, sondern auch mit seinem infernalischen Sound. Besonders freut sich Organisator Alexander Ferreira aber, dass 2013 auch endlich ein Fahrzeug der Marke Alfa Romeo mit dabei sein wird. Vor dem Einstieg von Alfa Romeo im Jahr 1993 wurde ein Alfa Romeo 155 GTA S1 am Nürburgring als Vergleichsfahrzeug eingesetzt. Die Zeiten, die damals im Herbst 1992 von Alessandro Nannini gefahren wurden, ermutigten den Vorstand von Alfa Romeo und Giorgio Pianta, in die DTM einzusteigen. Dieser rare Exot der DTM-Geschichte wird 2013 beim Tourenwagen-Revival starten. „Nach drei Jahren stetem Austausch mit dem Schweizer Besitzer des 155 GTA S1 hat es endlich geklappt," bekundet Alexander Ferreira, „und wir freuen uns, die Wunschliste der Fans ein weiteres Stück zu komplettieren!"

MIET-RENNWAGEN

Die BIEHL Racing GmbH in Neuss-Norf (www.biehl-racing.de) bietet ab der Saison 2013 interessierten Neueinsteigern in den Historischen Motorsport mit entsprechender Lizenz die Möglichkeit, mit einem 85er van Diemen RF 85-Formel Ford ihr Talent auszutesten und erste Renn-Luft zu schnuppern. Das 440 Kilogramm schwere Fahrzeug wartet mit einem 135 PS starken Zweiliter-Ford-Motor, Hewland-Vierganggetriebe auf und erreicht je nach Übersetzung eine Spitze bis hin zu mehr als 200 km/h. Die Mietkosten pro Rennwochenende betragen 2.500 Euro plus Nenngebühren. Darin enthalten sind der technische Service durch BIEHL Racing an der Rennstrecke, aber auch die mentale Betreuung durch die erfahrene Crew aus Neuss sowie die Verpflegung in den Boxen für das ganze Wochenende. Die Rennen werden von der Historic Racecar Association (www.HRA-online.de) veranstaltet, der Renn-Kalender für die HRA German Open beinhaltet 2013 noch:

14.-16.6.	Hockenheim	**19.-21.7.**	Spa
16.-18.8.	Zandvoort	**27.-29.9.**	Monza
11.-12.10.	Hockenheim		

RONNIE PETERSON



Beim „Masters Historic Festival" in Brands Hatch vom 25. bis 27. … auch ein „Ronnie Peterson Trophy race" für Formel-Ford-1600 ccm … „Indy"-Kurs am Rennsamstag. Ursprünglich war dieses Event für Mär… aber wegen Schneefall abgesagt werden. Das Rennen zählt zur „C… Schwede Ronnie Peterson war zwischen 1970 und 1978 einer der … Zeit, auf einem March 711-Ford Cosworth V8 wurde er bereits 19… hinter Jackie Stewart. Im selben Jahr errang er mit einem March 712… 2-Europameisters. Auf Lotus und March gewann er zwischen 1973… fuhr 1977 auch für Tyrrell. Beim Grand Prix von Italien in Monza 1… schuldlos in eine Start-Kollision verwickelt, erlitt schwere Beinverletzungen und starb tags dar… Mailänder Krankenhaus an einer Embolie. Posthum wurde ihm am Saisonende der Titel des W… zweiter Tabellen-Platz zum Zeitpunkt des Unfalls in der Folge nicht mehr gefährdet war.

Kurznotiert

Charade



PIROUETTEN

Zur zweiten Saisonveranstaltung 2013 der „F3 Historic European Trophy" in Charade trafen sich die historischen 1-Liter-Formel 3 am 18./19. Mai im französischen Clermont-Ferrand. Leider war in der Auvergne vom Frühling genauso wenig zu spüren wie im restlichen Europa, so dass es auf dem malerischen, aber auch sehr anspruchsvollen Circuit de Charade auf nasser Strecke zu einer ganzen Reihe von Drehern und Ausrutschern kam. Mit den schwierigen Verhältnissen kam der Trophy-Sieger des Jahres 2010, David Methley aus England, am besten zurecht. Nach der Trainingsbestzeit entschied er in seinem Merlyn Mk14A das erste Rennen auf regennasser Strecke trotz eines Drehers für sich. Der Trainingszweite Louis Maulini rutschte schon in der ersten Runde auf einem über die Strecke laufenden Bächlein in



die Begrenzungsmauer und zerstörte seinen Merlyn Mk10. Ebenfalls in Runde eins und exakt an derselben Stelle verbog sich Mitfavorit Roland Fischer aus Köln bei einer Kollision nach einem Dreher die Radaufhängung seines Tecno, so dass der Franzose Francois Derossi (Chevron B17) und der Brite Jim Timms (Brabham BT21) auf den Plätzen zwei und drei einliefen. Der zweite Rennlauf am Sonntag auf trockener Strecke ging wieder unangefochten an Methley, gefolgt von Derossi, der sich vor seinem Landsmann Maurice Slotinne (Merlyn Mk14A) behaupten konnte. Der schwedische Routinier Ferdinand Gustafson, der schon in den 60er Jahren mit seinem Brabham BT18 in der Formel 3 antrat, feierte in Charade seinen 73. Geburtstag, konnte aber wegen technischer Probleme leider keines der beiden Rennen in Wertung beenden.

NACHEIFERER

Die Siege in den beiden so genannten „HRA Formel Historic"-Rennen im Rahmen des Histo Cup in Ho-



ckenheim holte sich Franz Guggemoos auf seinem Formel 2-March 782 in den Farben des damaligen Ron Dennis-Teams (seinerzeit gefahren vom US-Amerikaner Eddie Cheever und dem Brasilianer Ingo Hoffmann). Im ersten Lauf am Samstag verwies er Robert Stefan auf Dallara und Bruno Huber auf Argo auf die Plätze, im zweiten am Sonntag wiederholte sich vorn diese Reihenfolge. Am Samstag gewann Jürgen Stockmar im Rex SP 1 vor dem Schweizer Rainer Küschall im Crossle 2000 die Sportwagen-Wertung, am Sonntag war hier dann der Schweizer ganz vorn. Karl Neumayer gewann mit seinem Formel Ford 2000 die „Formula Libre".

PREMIERE



sieg ungefährdet nach H
Führungs-Duo Peter Hug
Antriebswellengelenk un
2-Lotus 69, mit gerissen
pumpe am Cosworth B
vor der Mercedes-Tribün
Fabien Strickler auf dem
einem guten zweiten Gesa
der GO2 gleich bei seine
samtdritter und Klassens
Ford 2000, wurde Frank
men RF82. Auf den weite
gingen Günther Becker
Metzger auf Dulon ins Zi
ten Gesamtrang fand sic
Lola T 492 (Bild) der erste
(GO7). Auf den zweiten Pl
Vielfahrer Juerg Huegli au
nung auf Tiga SC 81. Un
sah mit Seriensieger und
fan Krämer auf van Diem
Ford 1600-Pilot das Ziel.

KONTRASTPROG

Auch beim fünften Histori
auf der Boavista-Rennst
satoren, zu denen erstma
zählte, mit einer größere
gramm auf. In der „Troph
zahlreich angetretenen E
lahaye viel Applaus. Im e
Marc Laffont (Bugatti 35



(Bugatti 35 B) und Berna
zweiten schlug Ramouna
tierte erneut das Podiu
holte sich Ewan McInty
fe, Dominique Guenat (A
(Cooper Monaco) belegt
Dominique Vananty im F
zweimal Dritter. In den be
de Clássicos Pós Histor
Rennverläufe. Im ersten s
T 70 Mk III B vor Antonio
Luis Barros (Porsche 93
Barros des beste Ende fü
Pedro Silva. Die Veransta
sic Endurance Racing (CE
klassement einen Sauber
Brüder Philippe und Yves
(Bild). Auf den dritten Pla
vron B 21 BDG. Detaillier
Rennen lagen bei Redakt



dann nahm der Regen noch zu. Aus erster Startreihe heraus ging Ludovic Caron mit seinem AC Cobra Daytona Coupé nach Erlöschen des Rotlichts in Führung, aber schon in der „Dunlop-Schikane" lag Alex Buncombe mit seinem 59er Lister-Jaguar Costin (Bild) knapp vorn. Auch Gary Pearson hatte sich hier mit einem mächtigen Slide seines D-Type-Jaguar bereits am Daytona Coupé vorbeigeschoben. Bei „Tertre Rouge" lag dann schon Carlos Monteverde im gelben Ferrari 250 LM hinter dem Spitzenreiter Buncombe. Der baute seine Führung aber bis auf zehn Sekunden nach der ersten Runde aus! In der Folge geriet er unter Druck durch Jon Minshaw im 59er Lister-Jaguar „Knobbly" und den Iso Bizzarini 5300 GT in den Händen Roger Will's. Als der Regen zunahm, baute Buncombe seinen Vorsprung bis auf letztlich 43 Sekunden bei Fallen der Zielflagge aus. Die Schlacht um Platz zwei zwischen Minshaw (Lister-Jaguar), Pearson (Jaguar D-Type), Wills (Iso Bizzarini 5300 GT) und Shaun Lynn im 63er Cobra mit teils mehreren Überholmanövern pro Runde endete in dieser Reihenfolge. Zu den Klassensiegern gehörte neben Jon Minshaw auch Patrick Watts im Allard J2, der an 14. Position im Gesamklassement ins Ziel kam. "Das war echter Rennsport," attestierte der Kommentator von Radio Le Mans, „ein perfekter Start ins Wochenende."

SHOWTIME

Im Rahmenprogramm der diesjährigen 24h Le Mans am Wochenende 22./23. Juni veranstaltete „Motor Racing Legends" auch wieder ein 45-minütiges Rennen für Rennsportwagen und Granturismo der Baujahre 1949 bis 1965. Das 60 Wagen-Feld startete bei leichtem Regen auf teils rutschiger Strecke,

führt in der Zwischenwertung Ian Simmonds bei den Fahrzeugen „Post 1978" und John Delane, der schon einmal Meister in der FIA Formula 1 Historic war, bei den Rennwagen „Pre 1978".

Apart from the short race summary from Charade, F3 Historic played a vital role in the editor's report on the Eifelrennen at the Nürburgring, incl. a full page with F3 Historic race results.

Nür-burg-ring







auf Porsche 911 ST, gerade einmal eine Sekunde (!) vor den Zweitplatzierten Oberdörster/Gülden auf Porsche 911 S durchs Ziel – nach FHR-Angaben das knappste Ergebnis seit Bestehen des Langstreckencups. Dritter wurden die ebenfalls von Pütz Motorsport betreuten Polesetter Sanchez/Sanchez mit rund 40 Sekunden Rückstand, dahinter lief Frank Strothe, auch auf einem 911 ST, ein. Und schon auf den nächsten drei Rängen im FHR-Gesamtklassement überzeugten und überzeugten noch einmal gleich drei Klassensieger hintereinander – Claudia Hürtgen/Gabriele Spangenberg im BMW 2002 ti, Horst Metzger/Robert Krug im höllisch schnellen Lotus Elan sowie der immer mehr ins Bild kommende, alleinfahrende Olaf Tergieten mit seinem Publikumsliebling, einem Ford Capri Mk I.

Von außergewöhnlichem Pech verfolgt war der erste Auftritt des 13-fachen Formel 1-Siegers David Coulthard als Rennfahrer auf der Nordschleife im Mercedes 220 SE von Mercedes-Benz Classic. Nachdem Teamgefährte Chris Harris den Wagen gerade an ihn übergeben hatte, kam Coulthard nicht mehr sehr weit – Differentialschaden. „Ich bin eigentlich kein Mensch, der zurückblickt", kommentierte der Schotte den Einsatz aber sehr positiv. „Aber inzwischen wird mir schon bewusst, dass es eine Historie gab – speziell dann, wenn sie einem mit einem solchen Auto so reizvoll und lebendig präsentiert wird."

Ruhe war erste Bürgerpflicht,...

So hoch her es auf der Strecke ging, so ausgesprochen friedlich ging es derweil im Formel 3-Camp zu. Familie Blees hatte gastfreundlich zu Eintopf mit Mettwürstchen eingeladen, so konnte schon einmal eine Stunde einer elend langen Wartezeit mit gemütlichem Beisammensein und Benzin-Talk überbrückt werden. „Unser erster Rennstart ist erst heute Abend um 20.30 Uhr", kommentierte Robert Retzlaff, „nach einem Tag voll Untätigkeit, aber es bleibt ja auch lange hell." Das Eifelrennen war der dritte Lauf zur „Historic F3 1000cc European Trophy", hier nahmen in einem eigenständigen Rennen für ausschließlich Formel 3-Rennwagen 13 Fahrer das Training auf, darunter acht aus dem europäischen Ausland. Im Kampf um die Pole gab ein flottes Quartett den Ton an, in dem sich letztlich der Deutsche Max Blees in einem älteren Brabham BT 15 äußerst knapp durchsetzte – 2.03,237 Minuten (Schnitt 135,485 km/h) gegen 2.03,359 seitens des Franzosen Francois de Rossi im Chevron B 17. „Dabei war der Drehzahlmesser ausgefallen", so Blees, „ich habe einfach nach Gehör geschaltet." Auch Serien-Koordinator Roland Fischer im Tecno mit 2.03,505 und der Schwede Ferdinand Gustafson im Brabham BT 18 mit 2.03,589 waren voll bei der Musik. Robert Retzlaff im Brabham BT 15 des dänischen F3-Meisters von 1965, Jöergen Elleker, und Klaus Bergs im Ex-Alan Jones-Brabham BT 28 hatten sich mit Zeiten von 2.09,100 und 2.09,254 schon einmal warm gefahren...

„Ich wechsele zu häufig die Autos, E-Type, Formel 2, Formel 3," analysierte Bergs, „außerdem hatte ich im vierten Gang bei 9.500/min. Aussetzer. Ich genieße aber die Atmosphäre, bin stolz darauf, ein solches Auto fahren zu dürfen und trete mit Respekt vor dem Auto und den anderen an." Robert Retzlaff zeigte sich zufrieden: „Der Motor läuft nach einer Revision bei Zagk jetzt endlich ordentlich. Es stellte sich heraus, dass ich die Ventilfedern nicht oft genug gewechselt hatte, Ende 2012 drehte er nicht mehr über 8.500/min.. Und ich mache in vielerlei Beziehung Fortschritte, kann jetzt auch allein Übersetzungen wechseln. Anfangs bremste ich auch noch zu früh und musste erst einmal den inneren Schweinehund überwinden, so hoch zu drehen; da war das Auto noch zu schnell für mich." Roland Fischer, 2011 Champion, mäkelte etwas: „Ich hatte diverse Funktionstests. Die Bremsbalance war verstellt, ich musste neue Beläge und Master-Zylinder einfahren, so etwas kann man im Qualifying eigentlich nicht gebrauchen." Als endlich der Start zum ersten Lauf näher rückte, lachte sogar die Sonne. „Der Countdown setzt eigentlich schon zwei Tage vorher mit dem Verzicht auf Alkohol ein", zählte Fischer noch auf. „Auch isst vor dem Start kaum einer wirklich. Eine Stunde vor dem Start sollte das Auto fertig und betankt da stehen, 45 Minuten davor sollte der Motor warm laufen, damit er nicht zu kalt ist und hernach auch sicher anspringt. Steht man dann in der Vorstartaufstellung, ist das eigentlich die schönste Zeit."

Nür-burg-ring







Beim Eifelrennen stimmt ganz einfach die Mischung: ADAC-Graf-Berghe-von-Trips-Pokal (oben), F3 1000cc European Trophy (darunter links) und die üppigen GT- und Tourenwagen-Felder der FHR und Youngtimer Trophy

...dann sehenswerte Windschattenschlacht

Welch Prophezeihung! Kurz nach dem Start traf es ausgerechnet ihn, als er mit einem Problem an der Ventil-Einstellschraube abschalten musste. Es folgte eine absolut sehenswerte Windschattenschlacht, bei ständigen Positionswechseln bestand die Spitzengruppe zunächst aus sechs, dann noch aus vier Wagen, in der vorletzten Runde kamen sie paarweise an der NGK-Schikane an. Und da hatte sich Max Blees das schon zurecht gelegt. Er führte nur eine Runde, in der richtigen, der letzten und siegte 0,6 Sekunden beziehungsweise 1,5 Sekunden vor den Franzosen Vincent Rivet (Brabham BT 28) und de Rossi (Chevron B 17) sowie 2,1 Sekunden vor dem Briten Jim Tims (Brabham BT 21). „Klasse Papa", schlugen ihm auch die halbstarken Söhne auf die Schultern.

Am Sonntag, beim zweiten Lauf, ging dann das Pech des Roland Fischer schon nicht mehr auf eine Kuhhaut. Elf Runden lag er vorn, dann blieb er mit Spritmangel liegen. „Dank eines kürzer übersetzten ersten Gangs konnte ich nach dem Start wegfahren," berichtete Fischer, „allein vorn zu liegen, ist eh mein Lieblings-Fahrstil. Dann hatte ich etwas Probleme mit der Bremse, spürte auch schon Leistungsmangel, Max kam näher heran – dann war plötzlich Aus. Ich werde jetzt meine Vergaser-Einstellung prüfen, der Verbrauch ist exorbitant hoch, ein defektes Schwimmernadel-Ventil muss ich austauschen." Max Blees führte wieder eine Runde...und siegte diesmal mit 21 Sekunden vor Jim Tims und 31 vor Vincent Rivet. In beiden Läufen fuhr er auch die schnellste Rennrunde gefahren, die beste in 2.03,599 (Schnitt 133,111 km/h). Ein schönes Duell um Platz sechs trugen Klaus Bergs und Robert Retzlaff in letztlich auch dieser Reihenfolge aus, die dabei ihre Rundenzeiten nun deutlich bis auf unter 2.07 Minuten steigerten – die Fortschritte gehen weiter.

„Tatort" Grand Prix-Kurs

Mit einem etwas schütteren Starterfeld von nur elf Wagen trat die Gruppe C zum Training an, das bereits wenig überraschend durch das Team Gareth Evans/Bob Berridge im Mercedes C 11 beherrscht wurde mit schnellster Runde in 1.35,843 Minuten (Schnitt 174,210 km/h). Die Briten dominierten auch das Rennen und siegten nach 33 Runden mit beinahe einer Minute Vorsprung vor dem Australier Paul Stubber im Veskanda, dem der amtierende Group C-Champion und C2-Sieger Mike Donovan im Spice SE 88 C innerhalb von knapp vier Sekunden folgte. Auch auf den nächsten drei Plätzen folgten Spice-Konstruktionen. Henning Meryersrenken war nach längerer Zeit wieder einmal im Cockpit des von Pütz Motorsport betreuten Porsche 907 zu sehen, und er machte seine Sache als Gesamtsieger des HTGT-Rennens auf dem Grand Prix-Kurs wirklich bestens (schnellste Runde in 2.02,687, Schnitt 136,092 km/h). Den Ginetta G 12 des Schweizer Felix Haas distanzierte er um 31 Sekunden, den im Chevron B 16 sehr ansprechend debütierenden Max-Gerrit Westhoff um weitere 18 Sekunden. Zu den hervorstechenden Klassensiegern zählten auch Andreas Fricke (Renault Alpine A 110) auf Gesamtrang vier, Stefan Oberdörster (Porsche 911 S) auf Gesamtrang fünf, erneut Robert Krug (Lotus Elan 26R) auf Gesamtrang acht und Dr. Afschin Fatemi (Porsche 904) auf Gesamtrang zwölf.

Beide Läufe zum „Graf Berghe von Trips Pokal" wurden im Gesamtklassement eine sichere Beute für Falk Künstler im Formel 3-GRD 374, jeweils rund eine halbe Minute vor dem Niederländer und Klassensieger Kees van der Wouden im Formel Ford-Roayle RP 30. Auf den Rängen drei und vier teilten sich der Brite Peter Richards (Formel Ford-Delta T 79) und der Niederländer Hans Meskes (Formel Ford-Reynard SF 79) je einmal den letzten Podiumsplatz brüderlich. ■

NÜRBURGRING

RENNEN: ADAC EIFELRENNEN UM DEN JAN-WELLEM-POKAL



FAKTEN

Ort und Datum	Nürburgring, 14.-16.6. 2013
Wetter	bewölkt bis sonnig, bis 22 Grad
Distanz	Zweimal 12 Runden Grand Prix-Kurs
Kategorie	Historische Formel 3, 1000 ccm, "Screamer" 1964-1970
Am Start	12 (Ferdinand Gustafson/S trat wegen techn. Defekts nicht an)
Klassiert	Rennen 1: 11; Rennen 2: 9
Sieger	Rennen 1 und Rennen 2: Max Blees/GER, Brabham BT 15
Schnellste Runde	Max Blees/GER, 2.03,599 (Schnitt 135,088 km/h)
Alter Rundenrekord	David Methley, Merlyn Mk 14A, 2.00,115 (139,007 km/h) 2010
Vorjahressieger	kein Vorjahressieger

TRAININGSZEITEN

STARTNR.	FAHRER	FAHRZEUG	TRAININGSZEIT
10	Max Blees/GER	Brabham BT 15	2.03,237
66	Francois Derossi/F	Chevron B 17	2.03,359
93	Roland Fischer/GER	Tecno	2.03,505
73	Ferdinand Gustafson/S	Brabham BT 18	2.03,589
96	Keith Messer/GB	Vesey VF3	2.05,211
50	Jim Tims/GB	Brabham BT 21	2.05,409
85	Maurice Slotine/F	Merlyn Mk 14	2.05,618
63	Christoph Widmer/CH	Brabham BT 18	2.07,032
6	Leif Bosson/S	Brabham BT 28	2.07,821
196	Vincent Rivet/F	Brabham BT 28	2.08,959
16	Robert Retzlaff/GER	Brabham BT 15	2.09,100
3	Klaus Bergs/GER	Brabham BT 28	2.09,254
70	Mauro Poponcini/GER	Cooper T 82	2.13,883

RESULTATE

PLATZ.	FAHRER	FAHRZEUG	RUNDEN	FAHRZEIT (MIN.)
RENNEN 1				
1.	Max Blees/GER	Brabham BT 15	12	25.38,891 Min.
2.	Vincent Rivet/F	Brabham BT 28	12	25.39,516
3.	Francois Derossi/F	Chevron B 17	12	25.40,375
4.	Jim Tims/GB	Brabham BT 21	12	25.41,020
5.	Keith Messer/GB	Vesey VF3	12	25.50,050
6.	Maurice Slotine/F	Merlyn Mk 14	12	26.01,961
7.	Christoph Widmer/CH	Brabham BT 18	12	26.03,970
8.	Leif Bosson/S	Brabham BT 28	12	26.04,854
9.	Klaus Bergs/GER	Brabham BT 28	12	26.28,335
10.	Robert Retzlaff/GER	Brabham BT 15	12	26.45,542
11.	Mauro Poponcini/GER	Cliper T 82	12	27.36,584
RENNEN 2				
1.	Max Blees/GER	Brabham BT 15	12	25.05,217 Min.
2.	Jim Tims/GB	Brabham BT 21	12	25.26,489
3.	Vincent Rivet/F	Brabham BT 28	12	25.36,207
4.	Maurice Slotine/F	Merly Mk 14	12	25.48,883
5.	Christoph Widmer/CH	Brabham BT 18	12	25.50,020
6.	Klaus Bergs/GER	Brabham BT 28	12	25.57,019
7.	Robert Retzlaff/GER	Brabham BT 15	12	25.58,905
8.	Leif Bosson/S	Brabham Bt 28	12	26.30,094
9.	Mauro Poponcini/GER	Cooper T 82 1	2	26.53,736

THUMBS UP?

ORGANISATION	
TEILNEHMERFELD	
SCHWIERIGKEITSGRAD	
ATTRAKTIVITÄT FÜR ZUSCHAUER	

Das ADAC Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal ist für Teilnehmer und Zuschauer eine feste Größe im Rennkalender der "Historischen". Das Programm war bestens gefüllt und mit „Group C Racing" auch ein lang ersehntes Programm-Highlight wieder am Start. Für alle Fans der Langstreckenrennen für historische Rennfahrzeuge auf der Nürburgring Nordschleife gilt auch hier: ein unbedingtes Muss!

www.adac-eifelrennen.de

ENTWICKLUNG DES RENNENS

NACH 1/4 DISTANZ

PLATZ.	FAHRER	FAHRZEUG
RENNEN 1		
1.	Jim Tims	Brabham BT 21
2.	Francois Derossi	Chevron B 17
3.	Vincent Rivet	Brabham BT 28
4.	Max Blees	Brabham BT 15
5.	Keith Messer	Vesey VF3
6.	Maurice Slotine	Merlyn Mk 14
7.	Christoph Widmer	Brabham BT 18
8.	Leif Bosson	Brabham BT 28
9.	Klaus Bergs	Brabham BT 28
10.	Robert Retzlaff	Brabham BT 15
11.	Mauro Poponcini	Cooper T 82
RENNEN 2		
1.	Roland Fischer	Tecno
2.	Max Blees	Brabham BT 15

NACH 1/2 DISTANZ

PLATZ.	FAHRER	FAHRZEUG
RENNEN 1		
1.	Vincent Rivet	Brabham BT 28
2.	Max Blees	Brabham BT 15
3.	Francois	Derossi Chevron B 17
4.	Jim Tims	Brabham BT 21
5.	Maurice Slotine	Merlyn Mk 14
6.	Keith Messer	Vesey VF3
7.	Christoph Widmer	Brabham BT 18
8.	Leif Bosson	Brabham BT 28
9.	Klaus Bergs	Brabham BT 28
10.	Robert Retzlaff	Brabham BT 15
11.	Mauro Poponcini	Cooper T 82
RENNEN 2		
1.	Roland Fischer	Tecno
2.	Max Blees	Brabham BT 15

NACH 3/4 DISTANZ

PLATZ.	FAHRER	FAHRZEUG
RENNEN 1		
1.	Vincent Rivet	Brabham BT 28
2.	Max Blees	Brabham BT 15
3.	Francois Derossi	Chevron B 17
4.	Jim Tims	Brabham BT 21
5.	Maurice Slotine	Merlyn Mk 14
6.	Keith Messer	Vesey VF3
7.	Christoph Widmer B	rabham BT 18
8.	Leif Bosson	Brabham BT 28
9.	Klaus Bergs	Brabham BT 28
10.	Robert Retzlaff	Brabham BT 15
11.	Mauro Poponcini	Cooper T 82
RENNEN 2		
1.	Roland Fischer	Tecno
2.	Max Blees	Brabham BT 15

Kurz notiert

Brands Hatch/ Croft



…nten Ge-
…e berufs-
…n. Doch
…ch nicht
…5 seines
…r beim
…stria am

…um-
…ren-
…be-

…Zeit von 2:06.88 …
…sich Steffny am Samstag die Pole Position vor dem Schweizer Roger Bolliger auf Pontiac Trans Am und Peter Eissner-Eissenstein, Porsche 911 RSR. Beim Start zum ersten Rennen am Samstag konnte Roger Bolliger den Salzburger noch überrumpeln und setzte sich in der Folge mit seinem amerikanischen Hubraum-Riesen an die Spitze. Doch schon nach wenigen Runden stellte Steffny die Rangordnung wieder her, nachdem Bolliger in der Hitze der ungarischen Tiefebene Probleme mit der Motortemperatur bekam - Sieg in Rennen 1 für den Histo-Cup-Rückkehrer und amtierenden BMW-Challenge-Champ. Das Sonntagsrennen begann für Georg mit einer Schrecksekunde: Von der Pole aus ins Rennen gestartet, machte sich nach wenigen Runden die Motorhaube am BMW 320 Gruppe 5 selbstständig. Daraufhin fiel der Salzburger bis auf Rang sechs zurück, kämpfte sich jedoch zurück und übernahm kurzzeitig sogar wieder die Führung – bis in der vorletzten die Benzinpumpe für das endgültige Aus sorgte. Georg Steffny: „Ein geniales Wochenende mit spannenden Rennen auf einer super Rennstrecke – leider hat es nicht ganz zum Doppelsieg gereicht. Doch wer weiß – vielleicht geht sich in diesem Jahr noch der eine oder andere Gaststart im Gruppe 5-BMW aus."

ENGLISCHE WOCHEN

F3 HISTORIC.COM

Die vierte Saison-Veranstaltung zur Historic F3 European Trophy fand am 13. Juli im Rahmen des Brands Hatch Historic Super Prix statt. Erwartungsgemäß dominierte das britische Kontingent das 26 Teilnehmer umfassende Starterfeld. Dennoch konnte sich der Kölner Roland Fischer mit seinem Tecno die Pole Position sichern, musste aber in der zweiten Rennrunde mit Motorproblemen die Segel streichen. Bestand die Spitzengruppe anfänglich aus fünf Fahrzeugen im Zehntelsekundenabstand, stand das Rennen in den Schlussrunden im Zeichen eines beinharten, aber fairen Zweikampfes zwischen Peter Thompson (Brabham BT 21) und Keith Messer (Vesey). Mehrfache Führungswechsel boten den Zuschauern und den Fahrern einigen Nervenkitzel (siehe Onboard-Video auf www.f3historic.com). Schlussendlich brachte Thompson seinen Brabham mit einer halben Sekunde Vorsprung vor Messer über die Ziellinie. Dritter wurde bei seinem F3-Debüt der Brite Steven Smith im ex-Jolly Club Chevron B15. Auch die nächsten beiden Läufe der Historic F3 European Trophy fanden im Vereinigten Königreich statt, diesmal in Croft am 3./4. August. Dominator des Wochenendes war der Brite Dean Forward, der erstmals seinen kürzlich erworbenen Ex-Jean-Pierre Jaussaud-Tecno einsetzte. Das Training nutzte er zum Aussortieren des Wagens und stand folglich nur auf dem letzten der 16 Startplätze, während die Pole an Tim Kary (Brabham BT 28) ging, gefolgt von Peter Thompson (Brabham BT 21) und Jim Blockley (Brabham BT 21 B). Forward machte seinem Namen alle Ehre und stürmte im ersten Rennen förmlich an die Spitze: Nach drei Runden lag er bereits in Führung, die er bis zum Rennende auf 17 Sekunden ausbaute. Dahinter kamen Thompson und der Schwede Leif Bosson (Brabham BT 28) ins Ziel. Forward's Sieg im ersten Rennen sicherte ihm den besten Startplatz für das zweite. Ein unangefochtener Start-Ziel-Sieg mit satten 27 Sekunden Vorsprung im 20-minütigen Rennen spricht Bände. Bosson belegte den zweiten Platz, den er im Rennen gegen die nachdrängenden Peter Thompson und Keith Messer verteidigen musste. Bei ihrer Verfolgungsjagd kam es zu einer Berührung, die Thompson aus dem Rennen und Messer auf Rang sieben warf. So kam Jim Timms (Brabham BT 21 B) unverhofft auf den dritten Podiumsplatz.

URLAUBSSTIMMUNG



Der siebte und achte Rennlauf der HRA um den AvD Historic Race Cup fand in den Dünen vonZandvoort statt - bei gutem Wetter, vollem Starterfeld und der in Zandvoort immer vorhandenen Urlaubsstimmung. Das erste Rennen am Samstag konnte Marcel Biehl auf seinem Ralt RT3 (Klasse GO1, Formel 3) nach schönen Zweikämpfen gegen Günther Becker (Reynard SF87, Klasse GO3, Formel Ford 2000) in der letzten Rennrunde für sich entscheiden. Dritter wurde Harald Schmeyer (Lola T492, GO7, Sports 2000). Die Klasse der Formel 3-1600ccm-Fahrzeuge (GO4) konnte Axel Pilz mit seinem March 733 gewinnen. Seinen Heimvorteil konnte Roel Mulder nutzen und gewann die Klasse der Formel Ford 1600 (GO5) mit seinem PRS. Nach starkem Wind und Regen in der Nacht von Samstag auf Sonntag fand das zweite Rennen am Sonntag Mittag auch wieder im Trockenen statt. Günther Becker konnte nach hartem, aber fairem Kampf den Gesamtsieg vor Ralph Moog (Swift DB2, GO7, Sports 2000) einfahren. Dritter im Gesamt wurde Peter Schmitz im Reynard SF86 (GO3, Formel Ford 2000). Axel Pilz und Roel Mulder konnten auch im zweiten Lauf ihre Klassen gewinnen.

VORENTSCHEID

Viel besser hätte es für … nicht laufen können. … BMW Challenge in Spa … Siegener beide Gesam… sich ein stark aufgeleg…



E36, der damit die B1… Der dritte Gesamtrang… len „Ardennen-Achterb… Hösel (BMW 325i E30, … 1) und Bastian Pinkert… Steiner lief das fünfte … BMW Challenge perfek… der junge Siegener zwa… ligen Polesetter Bernd … GT3 einsortieren. Doch… Kupplungsschadens ni… konnte, war der Weg z… und drei frei. Von Begi… beiden Durchgängen a… 33 Sekunden Vorsprun… BMW 325i E36 von Ehre… te der M3-Pilot im erste… Im zweiten Rennen war… mit über acht Sekunden… erneut beruhigend. Mit… gab es auch gleich de… dem Team Schaltinat/V… feiern. „Die Strecke hie… Jahr bin ich hier noch z… habe zwar beide Renn… einfach der Konkurrenz… ich natürlich die beide… bringen", erzählte der G… se teilten sich Sabrina … Franz Oelmayer (BMW … Im ersten Rennen setz… knapp über 24 Sekund… Franz Oelmayer (BMW … ten Sieg holte sich Fra… Frank und Daniel Conra… am Ende der Sechs-Run… Sekunde. „Ich war natür… sehr zufrieden. Das war… diesem Jahr. Es gab imm… und mit dem Klassensie… Spaß gemacht. Im zwei… Pech und wurde noch ü… ende lief für mich trotzde… BMW-Pilotin Sabrina Fra… September geht die Sa… Langstreckenrennen im… Nordschleife weiter. Das… det dann vom 4.-6. Okt… Nürburgringrings statt.

Kurz notiert

Dijon



AUF EIN

ch-griechisch
nd Leo Voyaz
stmals ausgetr
r Championsh
azides' Lola T 7
rts Masters-C
em Porsche 9



r Meisterschaft g
Jolly's Cooper T
n Problemen in S
gehen konnten. „I
yazides. „Simon le
Vorbereitung des W
ein erstmals ausge
Anhieb zu gewinner
Der Grieche widm
n Partner Bruce Ste
gangenheit präparie
war.

DE DOCH NOCH

sehr turbulenten Saison fuhr er die Meis-
ein. Mit 24 Punkten Vorsprung vor dem
eren Frank Wolber gewann Toni Krumbach
Ford 2000 Meisterschaft der FFR. Die
für klassische Formel Ford-Rennfahrzeu-
sechs Doppelläufen auf namhaften eu-
Grand Prix Rennstrecken ausgetragen.
start, am Nürburgring war für Krumbach
ersten Training landete er nach einem



n Defekt im Kiesbett der „Dunlop-Kehre".
ifying, nach einer arbeitsreichen Nacht,
s Feld von hinten auf und beendete das
f Platz vier, eine aussichtsreiche Position
eite Rennen an diesem Wochenende - er
flagge als Zweiter. Mit seinem Doppelsieg
ischen Zandvoort meldete der Dürener
pruch auf die Tabellenspitze dann nach-
n, die er mit einem Sieg beim Regenren-
enischen Monza auch übernahm. Doch es
rs kommen. Bei einer Überrundung gegen
weiten Rennens dort wurde er, in Führung
einen Unfall verwickelt. Es war klar, dass
eiße KRAFFT-WALZEN-Reynard zum Fi-
Wochen darauf in Hockenheim nicht mehr
erden konnte. Die Saison und die Meister-
enen gegessen. In dieser Situation stellte
und seinen 82er Van Diemen Formel Ford
Verfügung. Mit solch einem Modell holte
Senna 1982 die englische Formel Ford
aft und startete eine triumphale Karriere.
Toni Krumbach dann die restlichen Punkte
die ihm den Titel sicherten.

n verbanden das AvD
onza mit einem Kurz-
te bei angenehmen
Urlaubsstimmung.
da auch Teilnehmer
rt waren. Der freie
um die historische



tterbedingungen
erden und die für
im Auto erkun-
ann es heftig zu
Sonntagmorgen
ittag sollte die
aber pünktlich
chauer nieder,r
orstart stehend
widrigen Bedin-
gungen erfolgte der Rennstart unter Gelb, und alle Fahrer kamen ohne Probleme durch die erste Schikane. Peter Hug im Ralt Rt1 konnte das erste Rennen vor Marcel Biehl im Ralt RT3 für sich entscheiden. Der dritte Gesamtrang ging an Ralph Moog mit dem Swift DB2 Sports2000. Günther Becker im 87er Reynard gewann bei den Formel Ford die 2000ccm-Klasse, Stefan Krämer im Van Diemen RF83 konnte die Klasse der 1600er Formel Ford für sich entscheiden. Zum zweiten Rennen trocknete die Strecke ab, und Marcel Biehl im Ralt RT3 konnte das Rennen nun für sich entscheiden. Peter Hug wurde vor Ralph Moog Zweiter. Günther Becker und Stefan Krämer konnten auch wieder beide Ihre Klassen gewinnen.

ALTER UND NEU



Der Saisonabschluss zur
Rennserie fand wie in den le
ten Jahren wieder in Hocken-
heim statt, aber diesmal hatten die Fahrer beim Rheintal-Rennen mit dem Wetter nicht so viel Glück wie die Jahre davor. Freitag und Samstag war es schon fast winterlich kalt, und beim ersten Training am Freitag war es nass. Zum zweiten Training trocknete die Strecke etwas ab, und es konnten wieder die Slicks ausgepackt werden. Für den Samstag wurden auch keine weiteren Regenreifen gebraucht. Marcel Biehl im Ralt RT3 (GO1) feierte seinen ersten „Doppelpack" in der HRA und fuhr in beiden Rennen den Gesamtsieg ein. Im ersten und zweiten Rennen belegte Ralph Moog im Swift Db2 (sports2000, GO7) den zweiten Gesamtrang. Der dritten Platz im ersten Rennen ging an Harald Schmeyer mit seinem Lola T492 (Sports2000, GO7). Im zweiten Rennen sicherte sich Peter Hug im Ralt RT1 (GO2) den dritten Gesamtrang, nachdem er im ersten Rennen mit hängendem Gasschieber den Ralt abstellen musste. Frank Ludwig im Van Diemen RF82 (GO3) siegte in beiden Rennen bei den Formel Ford 2000. Die Klasse der Formel Ford 1600 (GO5) wurde in beiden Rennen von Stefan Krämer im Van Diemen RF83 gewonnen. Mit seinen zwei zweiten Plätzen bei den Rennen des Saisonfinales in Hockenheim in der GO7 konnte sich Harald Schmeyer (Lola T492, Sports2000) erneut den Titel der HRA German Open vor Günther Becker (Reynard SF87, Formel Ford 2000) sichern. Den dritten Gesamtrang in der Meisterschaft belegt Marcel Biehl (Ralt RT3/83 Toyota, Formel3). Die Trophäe des AvD Historic Race Cups geht an Günther Becker vor Harald Schmeyer und dem drittplatzierten Rudolf Behn (Reynard FF82, Formel Ford 1600).

WETTER-KAPRIOLEN UND LÄNDERKAMPF



Spannung vor dem Finale in der Historischen Formel 3: Punktgleich reisten die Tabellenführer Leif Bosson und Christoph Widmer am ersten Oktober-Wochenende zu den letzten beiden Saisonläufen nach Dijon-Prenois. Mit erfreulichen 24 Teilnehmern präsentierte sich ein prallvolles Starterfeld. Den Glanzpunkt im Qualifying setzte Serien-Neuling Thierry Gallo (Tecno), der hierbei von seiner langjährigen Erfahrung in anderen Rennserien profitierte. Die Freude über seine Pole Position währte aber nur bis zur zweiten Rennrunde, in der er auf regennasser Piste ins Aus trudelte. So war der Weg frei für ein heißes Duell zwischen Dean Forward (Tecno) und Francois Derossi (Chevron), das Derossi mit einem couragierten Überholmanöver in der Parabolique-Haarnadel für sich entscheiden konnte. Der Regen fiel mittlerweile so heftig, dass die Strecke regelrecht überflutet wurde, die Rennleitung das Safety Car auf die Strecke brachte und schlussendlich das Rennen vorzeitig abbrechen musste. Den dritten Podiumsrang sicherte sich der Aachener Max Blees in seinem Brabham BT15. Das zweite Rennen am Sonntag fand ebenfalls auf feuchter Strecke statt und sah eine Wiederholung des Zweikampfes von Forward und Derossi, wobei der Engländer diesmal die Nase vorn behielt. Auf der rutschigen Piste sicherte sich der britische Routinier Keith Messer (Vesey) den dritten Rang. Dank beständiger Fahrweise reichten dem Schweizer Christoph Widmer ein fünfter und ein sechster Rang schlussendlich zum verdienten Titelgewinn in der der F3 Historic European Trophy 2013. Im Rahmen dieses Wochenendes ließen übrigens die englischen Mitveranstalter die Tradition des Formel 3-Länderkampfes aus den 60er und 70er Jahren wieder aufleben: Um den so genannten Nations Cup wetteiferten die Fahrer der teilnehmenden Nationen. Den Pokal sicherte sich das Team Großbritannien A (Forward/Messer) vor Frankreich (Derossi/Slotinne) und Deutschland (Blees/Bergs/Retzlaff).