



€ 4,00

16. Offizielles
PROGRAMMHEFT

27.-29. AUGUST 2021



www.hockenheim-historic.de



BOSCH
Technik fürs Leben

RAVENOL

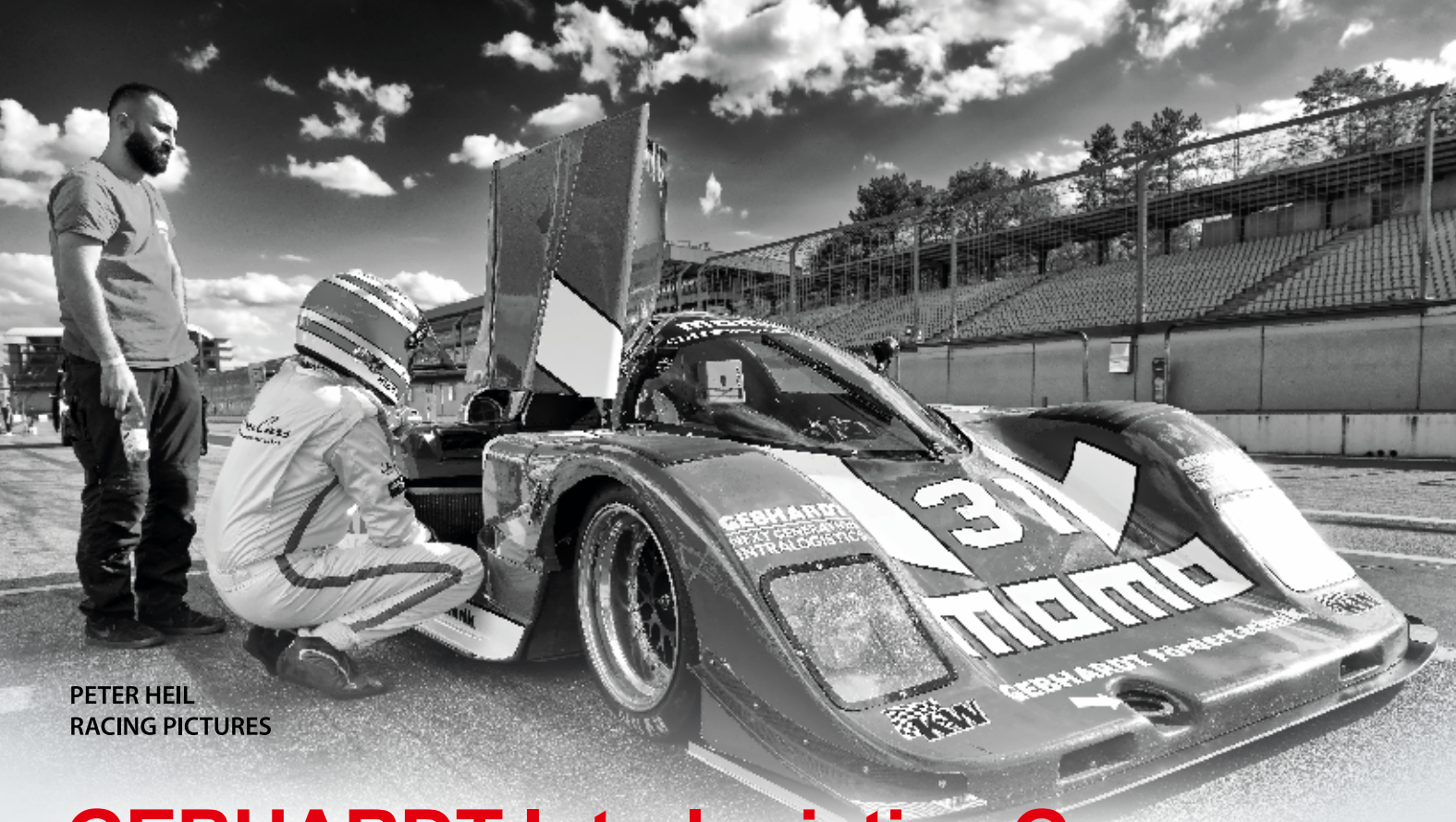


ChromeCars
AUTOMOTIVE ARCHEOLOGISTS



HUTER GROUP

DMSB



PETER HEIL
RACING PICTURES

GEBHARDT Intralogistics Group

– high level of experience in material handling
& success in racing all over the world!

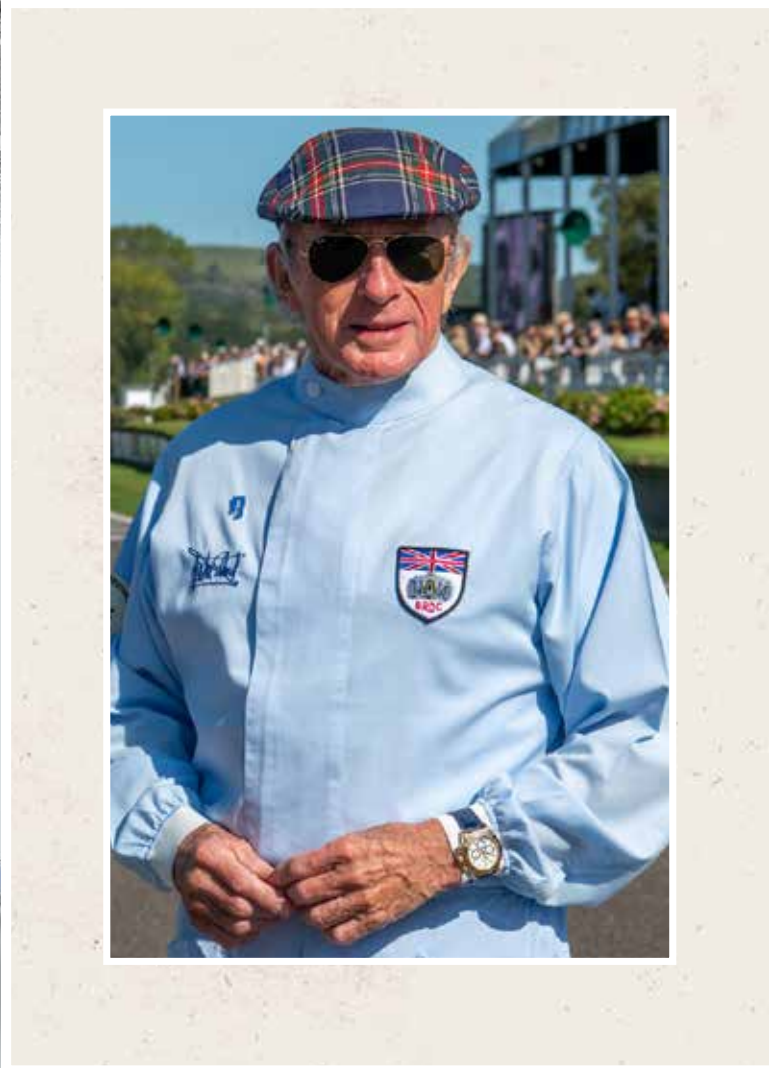
High speed, quality, passion and reliability are the guarantors for the great success in racing and as a manufacturer of material handling systems.



www.gebhardt-group.com
info@gebhardt-group.com



Sir Jackie Stewart



"Historic motor cars have become of major interest on a global basis for so many enthusiastic motorists and car owners. Germany has a tremendous history for wonderful cars over a great many years and continues to be important.

Hockenheim has hosted the German Grand Prix on many occasions. Sadly, I personally never did win the German Grand Prix at Hockenheim, but I did win it at the famous 'Green Hell' - the Nürburgring.

More and more people are becoming excited about cars from the past, particularly those cars that have achieved great recognition on a global basis. There is still a love affair with the motor car and ever-increasing crowd attendances to events committed to collecting some of the most wonderful motor vehicles in the world, which so many people want to see and touch. That love affair will only build to greater things for those lucky people who have those special cars and the growing number of enthusiasts who wish to own them or, at the very least, admire them.

I wish the Hockenheim Historic great success and send all my very best wishes to all who create and attend such a wonderful event."

Sir Jackie Stewart OBE



LIEBE FREUNDE HISTORISCHEN MOTORSPORTS, LIEBE GÄSTE,

...

sie wurde 2005 als zartes Pflänzchen ins Leben gerufen – und entwickelte sich zu einer der bedeutendsten Veranstaltungen für Liebhaber historischen Rennsports: Bosch Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival. Vom 27. bis 29. August 2021 findet nach der Corona-bedingten Absage im letzten Jahr die 16. Ausgabe statt. Und wir freuen uns sehr, dass gerade dieses Event die Rückkehr zum Rennbetrieb vor Zuschauern am Hockenheimring einläutet – gehören ihre Fans doch zu den treuesten. Mehr als 500 Teilnehmer in ihren automobilen Kostbarkeiten aus mehreren Epochen lassen das Herz jedes Classic- und Rennsport-Fans höherschlagen. Ebenso wie die Erinnerung an einen der größten Autorennfahrer aller Zeiten: Jim Clark.

Auf der badischen Grand-Prix-Strecke präsentiert sich an diesem Rennwochenende ein faszinierender Mix aus historischen Formel-, Touren und Supersportwagen. Mit am Start die atemberaubenden Boliden des Gruppe C Super Cup, der Tourenwagen Classics und der Historic Racecar Association. Auch das weitere Starterfeld ist mit der Historischen Formel Vau Europa, der CanAM & Sportscars, der GT Classics, der Youngtimer Touring Car Challenge, Dunlop Gentle Drivers '65, dem Kampf der Zwerge und der VFFV GLPpro hochkarätig besetzt.

Läufe der Vereinigung Raceclub Germany und die erstmal gezeigte „Black & Gold Collection“ mit fünf Formel 1 und anderen Fahrzeugen mit dem berühmtem John Player Special Logo runden das einmalige Spektrum ab.

Bedauerlicherweise sind wir wie alle Veranstaltungsorte noch immer durch die Umstände rund um die Corona-Pandemie eingeschränkt. Daher wird der Fokus der diesjährigen Veranstaltung auf den Rennläufen auf der Grand-Prix-Strecke und nicht auf einem umfangreichen Rahmenprogramm liegen. Aufgrund behördlicher Auflagen fehlt uns hierzu der Raum und die nötigen Kapazitäten.

Unser Dank gilt unserem Team und allen Partnern, Sponsoren, Vereinen und Helfern, die uns trotz einiger Corona-Beschränkungen mit großem Engagement und Herzblut dabei unterstützen, drei Tage historisches Rennsportflair an den Hockenheimring zu bringen. Und wir möchten uns bei allen teilnehmenden Rennserien bedanken, die größte Flexibilität und großartigen Sportsgeist in diesen bewegten Zeiten bewiesen haben. Ihnen wünschen wir spannende, aber vor allem unfallfreie Rennen.

Willkommen zurück am Hockenheimring und bei der Bosch Hockenheim Historic!



Marcus Zeitler
Oberbürgermeister
Stadt Hockenheim



Jorn Teske
Geschäftsführer
Hockenheim-Ring GmbH



Jochen Nerpel
Geschäftsführer
Hockenheim-Ring GmbH



Michael Peter Mack
Leiter Bosch Classic
Robert Bosch GmbH



Jörg Bensemann
Präsident
BMC e.V. (DMV)



Wolfgang Huter
Geschäftsführer
Wolfgang Huter GmbH & Co. KG

Veranstaltungs- ÜBERSICHT



Alle
STARTERLISTEN
finden Sie ab Seite

56

INFORMATION

Zeitplan / Timetable	8
Fahrerlagerplan	12
Organisationsplan / Impressum	78

RAHMENPROGRAMM

Jim Clark – Erste Begegnungen	14
Black & Gold-Collection	50
Design Award	76

PACKENDER MOTORSPORT - DIE RENNSERIEN

Gruppe C Supercup	20
Historic Racecar Association	26
Raceclub Germany	28
Formel Vau Europa e.V.	30
Kampf der Zwerge	32
Colmore YTCC	36
Tourenwagen-Classics	38
CanAM + Sportscars	42
Dunlop Gentle Drivers `65	44
GLPpro	46
FHR HTGT um die Dunlop Trophy	48
Black & Gold-Collection	50



77

Sonderparkplatz "Südtribüne"



ab Seite 20

Packender Motorsport



Jim-Clark-Special
ab Seite 14

Black & Gold-
Collection 50



ZEITPLAN | TIMETABLE

Änderungen vorbehalten

Freitag, 27.08.2021

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:00	Formel Vau Europe	Training	00:25	09:25
09:35	Colmore YTTC	Qualifying	00:25	10:00
10:10	"Kampf der Zwerge"	Qualifying	00:20	10:30
10:40	Historic Racecar Association	Qualifying 1	00:20	11:00
11:10	Dunlop Gentle Driver `65	Qualifying	00:30	11:40
11:50	Pause		00:30	12:20
12:20	Raceclub Germany	Presentation	00:20	12:40
12:50	Gruppe C Super Cup	Training	01:00	13:50
14:00	"Black & Gold Collection"	Presentation	00:15	14:15
14:25	CanAm+Sportscars	Qualifying	00:30	14:55
15:05	Formel Vau Europe	Qualifying	00:25	15:30
15:35	Historic Racecar Association	Qualifying 2	00:20	16:00
16:10	GT Classics	Qualifying 1	00:25	16:35
16:45	GLPpro	Training	00:30	17:15
17:25	"Kampf der Zwerge"	Qualifying	00:20	17:45
17:55	Colmore YTTC	Race 1	00:30	18:25

Samstag, 28.08.2021

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:10	HTGT um die Dunlop Trophy	Qualifying	00:30	09:40
09:50	Historic Racecar Association	Race 1	00:20	10:10
10:20	Colmore YTTC	Race 2	00:30	10:50
11:00	GT Classics	Qualifying 2	00:25	11:25
11:35	GLPpro	Race 1	00:30	12:05
12:15	CanAm+Sportscars	Race 1	00:30	12:45
12:55	Pause		00:30	13:25
13:25	"Black & Gold Collection"	Presentation	00:20	13:45
13:55	Raceclub Germany	Presentation	00:25	14:20
14:30	Dunlop Gentle Driver `65	Race 1	00:30	15:00
15:10	Gruppe C Super Cup	Qualifying	01:00	16:10
16:20	"Kampf der Zwerge"	Race 1	00:25	16:45
16:55	GT Classics	Race 1	00:30	17:25
17:35	Formel Vau Europe	Race 1	01:00	18:35

Samstag:

12.30 UHR: GEDENKFEIER AM JIM CLARK MEMORIAL

Sonntag, 29.08.2021

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:10	Colmore YTTC	Race 3	00:30	09:40
09:50	Gruppe C Super Cup	Warm up	00:20	10:10
10:20	Historic Racecar Association	Race 2	00:20	10:40
10:50	Dunlop Gentle Driver `65	Race 2	00:30	11:20
11:30	Raceclub Germany	Presentation	00:25	11:55
12:00	"Black & Gold Collection"	Presentation	00:20	12:20
12:20	Pause		00:30	12:50
13:05	Gruppe C Super Cup	Race 1	00:45	13:50
14:00	"Kampf der Zwerge"	Race 2	00:25	14:25
14:35	TWC	Race 1	00:40	15:15
15:25	CanAm+Sportscars	Race 2	00:30	15:55
16:05	GLPpro	Race 2	00:30	16:35
16:45	HTGT um die Dunlop Trophy	Race 1	01:00	17:45





...more than coffee

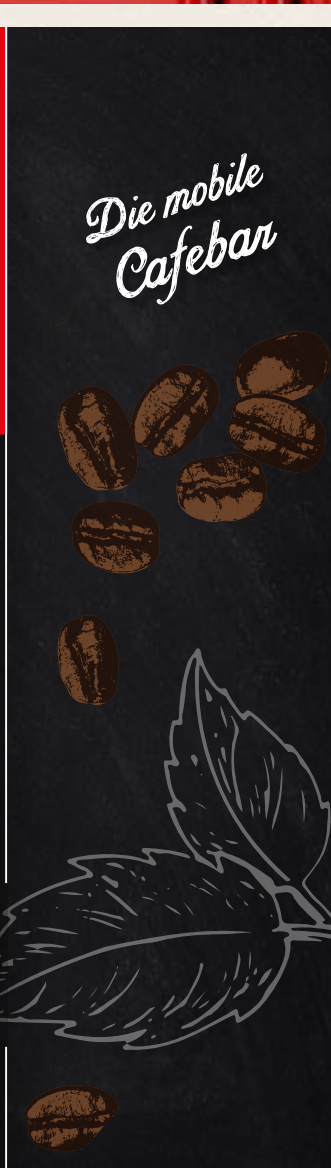
Wolfgang Huter GmbH & Co KG

Lange Strasse 72
D-74915 Waibstadt

T: +49(0)7263 - 918 27 60
F: +49(0)7263 - 918 27 61

E: info@red-cafebar.de
www.red-cafebar.de

facebook.com/cafebarred



*Die mobile
Cafebar*



ASTON MARTIN
Cognizant
FORMULA ONE™ TEAM

RAVENOL

GLOBAL LUBRICANTS PARTNER

High Performance Lubricants



RAVENOL

www.ravenol.de



Ravensberger
Schmierstoffvertrieb GmbH
Jöllenbecker Straße 2
33824 Werther / Germany

Telefon: +49 5203 97 19-0
Telefax: +49 5203 97 19-40
E-mail: kontakt@ravenol.de



Medical
Center

Formel Vau Europe

HRA

Youngtimer
Touring Car Challenge

GLPpro



WC

FHR

FHR

FHR

FHR

P

VIP

P

VIP

P

VIP



WC

3

1

2



WC

Group C Super Cup

Raceclub

4

Raceclub Germany

Raceclub Germany



WC

5

6

Group C Super Cup

Raceclub Germany

Raceclub Germany

Black&Gold Collection

Parc fermé

Race
Control

- 1: Ernst-Wilhelm-Sachs-Haus (Pressezentrum)
- 2: Baden-Württemberg Center
- 3: Kongresspavillon / Papierannahme
- 4: Red CAFE BAR
- 5: Siegerehrungen (Bühne)
- 6: A.v.D. Automobilclub von Deutschland

Jim Clarks

ERSTE BEGEGNUNGEN

— MIT —

COLIN CHAPMAN

Jim Clark traf Colin Chapman das erste Mal im Oktober 1958, bei einer Testfahrt in Brands Hatch. Border Reivers, für dieses Team fuhr Clark zu dieser Zeit, suchte für das Jahr 1959 einen neuen Rennwagen. Das Team, das bis anhin vorwiegend Sportwagen eingesetzt hatte, (Jaguar D Typ und Lister Jaguar) wollte in die Formel 2 aufsteigen. Jock McBain, der Team-Leiter von Border Reivers, nahm mit Colin Chapman Verbindung auf, denn er interessierte sich für den Lotus 12 Formel 2 Wagen.



Colin Chapman im Lotus 12 Formel 2 Wagen

Der Lotus 12 war der erster Monoposto-Rennwagen von Colin Chapman. Er wurde 1957 in der Formel 2, und 1958 in der Formel 1 mit Cliff Allison und Graham Hill am Steuer, eingesetzt. Jock McBain vereinbarte einen Termin mit Colin Chapman in Brands Hatch, und Jim Clark sollte die Tests fahren.

Der Termin lag günstig, denn einen Tag zuvor war Clark als Brautführer eines Freundes zu dessen Hochzeit in der Nähe von London eingeladen. Günstig deshalb, weil seine Eltern immer noch gegen den Rennsport waren, und so die Hochzeit, für Clarks Ausflug, im Vordergrund stand.

Als Clark mit seinem Freund und Mentor Ian Scott Watson in Brands Hatch ankam, waren die Testfahrten bereits in vollem Gange.



Lotus Mechaniker bei der Arbeit am Lotus 12 F

Das Team Lotus war mit einem Grossaufgebot vor Ort. Neben Colin Chapman und Mike Costin, waren auch die Lotus-Fahrer Graham Hill, Innes Ireland, und Alan Stacey sowie einige Nachwuchsfahrer an den Testfahrten beteiligt. Graham Hill hatte auf dem kleinen Kurs von Brands Hatch gerade einen neuen inoffiziellen Rundenrekord in 56.3sec. aufgestellt.



Graham Hill im Lotus 12

Nun war es an der Zeit für Jim Clark zu beweisen, was in ihm steckte. Im Vergleich zum Jaguar D Typ war der Platz des Fahrers im Lotus 12 extrem eng. Clark vergewisserte sich darum zuerst, wo «alles sass». Trotzdem verpasste er das Bremspedal in der ersten Kurve. Stattdessen trat er voll auf einen Querträger des Chassis. Erschrocken suchte er mit dem Fuss das Bremspedal. Er konnte einen «Abflug» gerade noch verhindern, musste aber den Grasstreifen in seine Kurvenlinie mit einbeziehen. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn er den Wagen bereits in der ersten Kurve zu Schrott gefahren hätte. Nach den vereinbarten 10 Runden kam er herein und Colin Chapman war sichtbarerfreut, über das was er gesehen hatte.

Zu Ian Scott Watson sagte Chapman: «Der Kerl ist nicht schlecht, wenn man bedenkt, dass er diesen Wagen noch nie gefahren hat.» Watson antwortete ihm: «Kommt dazu, dass er den Kurs überhaupt nicht kennt.»

Dass Jim Clark noch nie in Brands Hatch gefahren war, konnte sich Colin Chapman gar nicht vorstellen. Ein Rennfahrer, der Formel 2 Wagen fahren wollte, aber Brands Hatch nicht kannte, war für ihn unvorstellbar. Kam dazu, dass Clark auch noch nie einen einsitzigen Rennwagen gefahren war. Colin Chapman nahm von allen Nachwuchsfahrern, die den Lotus 12 testeten die Rundenzeiten. Jim Clark fuhr am regelmässigsten, war schnell und verbesserte seine Rundenzeiten ständig. Viele Rennfahrer kommen bei solchen Tests relativ schnell auf eine gute Rundenzeit, werden dann aber wieder langsamer, weil sie über ihren Fähigkeiten fahren. Jim Clark's beste Runde wurde mit 58.9sec gestoppt, nicht schlecht für jemanden, dem weder Wagen noch Strecke bekannt waren. Nach Clark übernahm nochmals Graham Hill den Wagen, der Lotus verlor in der «Paddock-Bend» ein Rad, überschlug sich und Hill wurde herausgeschleudert. Er blieb unverletzt, aber Clark weigerte sich, so einen «fragilen Wagen» zu fahren, und so platzte der Kauf.

Am gleichen Tag fuhr Clark noch einen Lotus Elite, einen Strassensportwagen, den Lotus im Oktober 1957 an der Earls Court Motor Show in London vorgestellt hatte. Trotz voller Auftragsbücher war es Lotus auch ein Jahr später noch nicht gelungen, den Lotus Elite in Serie herzustellen. Der Wagen hinterliess aber bei Clark einen hervorragenden Eindruck. Die Strassenlage und das Handling waren sensationell. Ian Scott Watson bestellte deshalb einen Lotus Elite aus der Vorproduktion für die Saison 1959.



Colin Chapman und Jim Clark

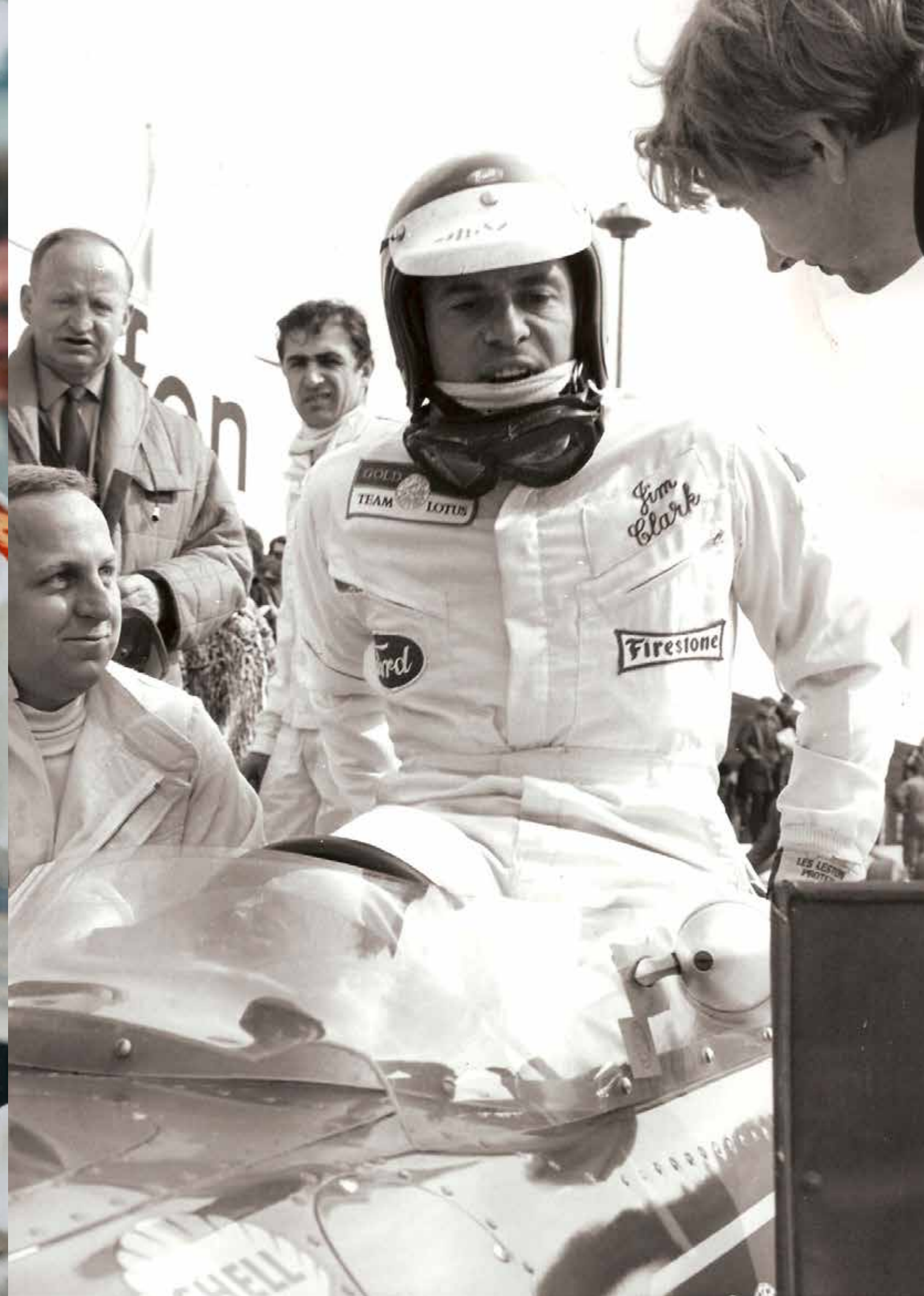
Das war die erste Begegnung von Jim Clark mit Colin Chapman. Beide waren voneinander beeindruckt, und Chapman wollte Clark gleich für das Lotus Team engagieren. Da Clark aber an Border Reivers gebunden war, lehnte er das Angebot ab.

Anfang Dezember wurde Ian Scott Watson von Lotus informiert, dass der Lotus Elite möglicherweise für die Weihnachtsrennen vom 26.12.1958 in Brands Hatch fertig sein würde. Einen Tag vor Weihnachten kam die Bestätigung, und Jim Clark fuhr mit Ian Scott Watson im Nachtzug nach London. Am nächsten Morgen konnten sie den Wagen im Green-Park Hotel übernehmen, um ihn direkt nach Brands Hatch zu überführen.

Neben Jim Clark standen auch Colin Chapman, Mike Costin und Chris Barber auf der Startliste, alle auf den zum ersten Mal eingesetzten Lotus Elite. Chapman und Costin fuhren Werkswagen, die restlichen Lotus Elite stammten aus der Vorproduktion. Zudem bestritten Chapman und Costin ihr letztes Rennen. Sie waren so siegessicher, dass sie eine Münze warfen, um den Sieger zu bestimmen. Chapman gewann den Münzenwurf, auf der Strecke hatte Jim Clark aber etwas gegen diese Taktik einzuwenden. Mit einem Blitzstart setzte sich Jim Clark an die Spitze des Feldes vor Colin Chapman und Mike Costin.

Kontakt/Contact

Jürg Mallepell
 Uitikonstrasse 30
 CH - 8902 Urdorf
 Tel.: +41 44 734 05 70
 Mobil: +41 79 724 14 58
 jurg.mallepell@bluewin.ch





Bosch Boxberg Klassik

25. – 26. Juni 2022

Erleben Sie ein spannendes Rallye-Wochenende!
Großes Finale im Prüfzentrum Boxberg.



www.bosch-boxberg-klassik.de



Bosch Classic
bosch-classic.com



BEI UNS GIBT'S NICHT NUR AUF DER RENNSTRECKE SCHNELLE HILFE.

Wir helfen nicht nur den Formel 1-Fahrern auf der Rennstrecke, sondern auch Ihnen auf der Straße. Wer Auto fährt, braucht Sicherheit – und gerade in Notfällen einen verlässlichen Partner an seiner Seite. Mit dem AvD bleiben Sie mobil und genießen eine **professionelle und schnelle Hilfe bei Panne oder Unfall**.

Mit „**AvD HELP PLUS Familie**“ ist die ganze Familie mit allen Fahrzeugen und Zweirädern **rundum abgesichert**.*



Jetzt informieren unter:
www.avd.de/familie

Die Mobilitäts-Experten: Automobilclub von Deutschland e. V. | 60525 Frankfurt am Main

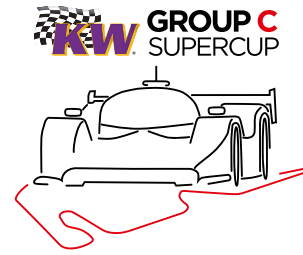
*Bitte beachten Sie die Ausnahmen unter B. 3 und 4 auf www.avd.de/faq/faq-help-plus-fuer-die-familie

Jetzt „**AvD HELP PLUS Familie**“
abschließen und **Top-Prämie** sichern!



**Automobilclub
von Deutschland**

GRUPPE C SUPER CUP



BEI DER BOSCH HOCKENHEIM HISTORIC

Das Bosch Hockenheim Historic - Das Jim Clark Revival ist ein etabliertes Motorsport-Event für Oldtimer und Youngtimer das jedes Jahr eine große Besucherzahlen aus Deutschland und ganz Europa auf die traditionelle Rennstrecke in Baden lockt.

Eines der Highlights wird bei Bosch Hockenheim Historic der KW Group C Supercup sein.

Im Juli 1985 war das 1000 km lange WEC-Rennen das letzte Mal, dass diese Autos in Hockenheim gefahren wurden. Mit Fahrern wie Derek Bell, Hans-Joachim Stuck, Stefan Bellof, Bob Wollek, Manfred Winkelhock und Mark Surer am Steuer.

Am Start waren berühmte Fahrzeuge wie: Porsche 956/962, Jaguar, Sauber Mercedes und Lancia in der Klasse C1

In der Gruppe C2 waren Fahrer wie Gordon Spice, Ray Bellm, Stanley Dickens, Almo Copelli, Frank Jelinski, Martino Finotto, Carlo Facetti und John Graham in den Rennwagen von Spice, Alba und Gebhardt.

36 Jahre später werden wir wieder das Spektakel von GTP-Maschinen der Gruppe C / IMSA sehen und hören, die den Hockenheimring bei einem historischen Motorsportereignis zum beben bringen. Das Gefühl von Nostalgie und lebendiger Geschichte wird in der Luft liegen, wenn die Autos wieder auf dieser legendären Strecke starten.

Wir freuen uns, Sie 2021 in Hockenheim begrüßen zu dürfen!

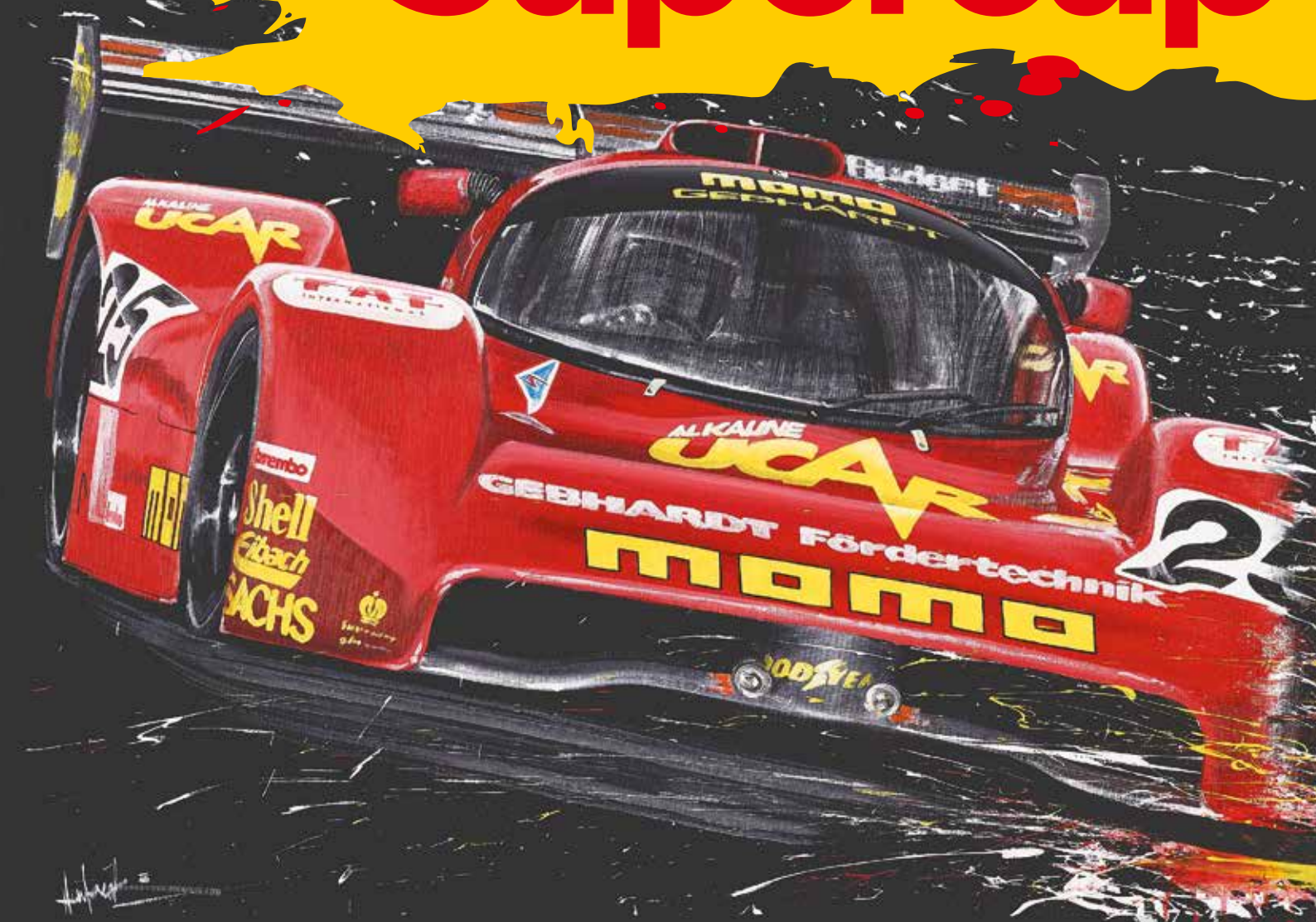


Kontakt/Contact

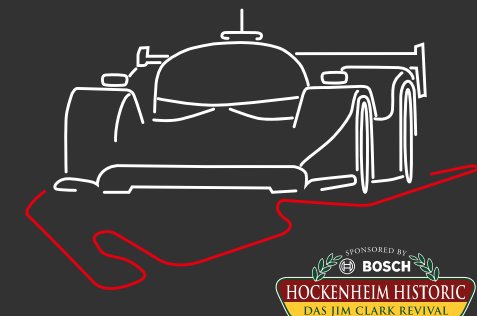
Gebhardt Marketing & Service GmbH
Neulandstrasse 28
74889 Sinsheim, Germany
E-Mail: race@groupcsupercup.com
www.groupcsupercup.com



Group C Supercup



Supported by:



WWW.GROUPCSUPERCUP.COM

GT-CLASSICS

GT- UND CUP-FAHRZEUGE DER 80ER, 90ER UND 2000ER JAHRE

Die GT-Classics (GTC) ist eine Serie, die sich zur Aufgabe gemacht hat, historische GT's aus der Epoche der 80er, 90er und 2000er Jahre auf die Rennstrecke zurückzuholen, um diese "Golden Ära" des GT-Sports für alle

Generationen und Beteiligte (Fans, Teilnehmer, Veranstalter und Partner) wiedererlebbar zu machen. So können ehemalige CUP-Fahrzeuge, 24h-Spezial-Fahrzeuge sowie auch ITC, Gruppe 4 und Gruppe 5 Fahrzeuge an den Start gehen.

Kontakt/Contact

Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V.
Michael Thier
Karlstr. 91A
D-53604 Bad Honnef
Telefon: +49 (0)171 5104881
E-Mail: thier@historic-race-events.de
www.fhr-race.de



HISTORIC RACECAR ASSOCIATION



UM DEN PREIS DES AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND



Die Rennwagen, die in der Historic Racecar Association e.V. (HRA) vertreten sind, haben vor allem eins gemeinsam: sie haben kein Dach über dem Fahrerkopf, und sie dienen nur einem Zweck - Rennen fahren. Weiterhin zeichnet sie aus, dass so manch spätere Motorsport-Legende in einem der versammelten Boliden das Rüstzeug für die spätere Karriere sammelte. Denn angefangen bei der Formel Ford über weitere Nachwuchsklassen, wie die Formel 3, galten die kleineren Formelserien seit jeher als ideale Ausgangsbasis zur Förderung junger Rennsporttalente.

Die Historischen Rennfahrzeuge der HRA sind in sechs verschiedene Rennklassen unterteilt, ihre Fahrer kämpfen um den Titel des „HRA German Open Champions“. Um den Zuschauern die Kämpfe innerhalb einer Klasse näherzubringen, fahren alle Fahrzeuge mit dreistelligen Startnummern, die erste Ziffer steht dabei immer für die Rennklasse des Fahrzeugs.

In der Klasse 1 fahren größtenteils Formel-3-Fahrzeuge der Baujahre 1985 bis 1990 und wassergekühlte Formel-Super-Vau-Fahrzeuge. Die Formel-3-Fahrzeuge sind immer am Luftmengenbegrenzer zu erkennen, der vor dem Lufteinlass montiert ist. Hier gehen größtenteils Fahrzeuge von Reynard oder Dallara an den Start, und die meisten Fahrer vertrauen auf VW-Motoren. Aber auch der Alfa Romeo-Doppelzündler ist hier stark vertreten. Bekannte Fahrer, wie Michael Schumacher und Mika Häkkinen, haben hiermit schon die ersten heißen Duelle ausgetragen.

In der German Open (GO)-Klasse 2 gehen die Formel-3-Fahrzeuge an den Start mit 2.000 ccm Hubraum, wie sie seit 1974 bis heute gefahren werden. In der HRA sind hier Fahrzeuge bis zum Baujahr 1984 startberechtigt. Unter ihnen sind so bekannte Hersteller, wie Ralt, March, Chevron, Argo und GRD, vertreten, die meist eingesetzten Motoren sind der Toyota Novamotor, der Alfa Novamotor und die VW-Motoren von Brabham-Judd und Spiess. Namhafte Fahrer dieser Zeit waren Bertram Schäfer, Alain Prost, Nigel Mansell, Ayrton Senna, Gerhard Berger, Stefan Bellof oder Nelson Piquet.

Startberechtigt in der Klasse 3 sind Formel Ford 2000 und Formel Renault Turbo-Fahrzeuge. Diese Einstiegsrenner fahren mit Einheitsmotoren und dürfen laut Reglement nur geringfügig verändert werden. Dadurch wird natürlich eine sehr große Leistungsdichte der Fahrzeuge erreicht, und die Zuschauer bekommen hier sehr spannende Rennen zu sehen.

Die älteren Formel-3- und Formel Junior-Fahrzeuge (mit Scheibenbremsen) bilden das Rückgrat der Klasse GO4. Aber auch hier wird das Feld durch leistungsgleiche Fahrzeuge, wie die Formel Easter-Rennfahrzeuge, ergänzt. Es treten hier F3-1000ccm-„Screamer“ mit ihren hochgezuchteten Motoren der Marken Merlyn, Lotus, Brabham und Tecno gegen die ersten F3-1600-Flügelautos an, wie March, Ensign oder GRD, und fast allen dient der Lotus Twin Cam als Antriebsquelle.

Die Formel Ford 1600, die in der GO5 anzutreffen ist, ist die erfolgreichste Formel-Rennserie der Welt. Sie wurde

1967 ins Leben gerufen, feierte also 2017 ihr 50-jähriges Bestehen, und war schon Sprungbrett für viele Fahrer, wie Michael Schumacher, Stefan Bellof oder Ayrton Senna, bis in die Formel 1. Die Rennwagen besitzen keine aerodynamischen Hilfsmittel und rollen auf profilierten Reifen. Beim Motor wird auf den 1600 Ford Kent-Motor, wie er im Escort zum Einsatz kam, vertraut. Der erste Chassis-Hersteller war Lotus, und bekannte Firmen, wie March, van Diemen, Reynard, Hawke, produzierten Chassis für diese günstige Einstiegsserie, die auch immer noch als aktuelle Rennserie im Ausland zu finden ist.

In der HRA fahren aber nicht nur Formelfahrzeuge, auch die Einstiegsfahrzeuge aus der Sportprototypen-Klasse, die Sports2000, sind in der Klasse GO6 anzutreffen. Die auf der Technik der Formel Ford 2000 basierenden Fahrzeuge werden hier bei unseren Sprintrennen eingesetzt, können aber auch bei Langstreckenrennen bewegt werden. Hier finden sich namhafte Hersteller, wie Lola oder Chevron, aber auch unbekanntere Hersteller, wie Tiga, Swift oder Shrike.

Besonders erfreulich sind die vergleichsweise geringen Kosten in dieser Rennserie. Einsatzbereite Fahrzeuge gibt es bereits ab 12.000 Euro (Formel Ford 1600), für Formel-3- 2-Liter-Fahrzeuge liegen die Preise bei 40.000 €

und darüber. Aber auch die Einsatzkosten der Rennwagen und die Ersatzteilkosten liegen in vertretbarem Rahmen, und man muss nicht das schnellste Auto im Feld haben, um HRA-Meister werden zu können. In die Meister-schaftswertung gehen auch Fahrer- und Fahrzeug-Alter ein. Dieses Jahr ist die Startnummer 1 auf einem Fahrzeug der Sports2000-Kategorie zu finden.

Die Zuschauer bekommen von der HRA die komplette Formel-Fahrzeug-Geschichte im Fahrerlager geboten. Es ist immer eine Marken- und Klassen-Vielfalt am Start, die sonst nur im Museum geboten wird, und alle Fahrzeuge sind zum Greifen nahe. Die Fahrer erzählen gern die Geschichten ihrer Rennfahrzeuge, und auch Bilder mit Zuschauern im Rennwagen sind kein Problem.

Es wird immer auf Top-Rennstrecken in Deutschland und dem angrenzenden Ausland gefahren. In jedem Jahr tritt die HRA-Rennserie bei fünf bis sechs Veranstaltungen an, und es werden dabei immer zwei Trainingsläufe und zwei Rennen geboten. Die Fahrer haben im Serien-eigenen Zelt/Box immer eine Anlaufstation, wo auch für das leibliche Wohl der Fahrer und Helfer gesorgt wird.



Kontakt/Contact

Historic Racecar Association e.V.
Marcel Biehl
Konstantinstrasse 385
41238 Mönchengladbach

UM DEN PREIS VON CHROMECARS

ChromeCars®
AUTOMOTIVE ARCHEOLOGISTS

Der Raceclub Germany ist ein Zusammenschluss motorsportbegeisterter Formel-Fahrzeug-Besitzer aus ganz Europa, die Motorsportgeschichte ambitioniert leben und weitergeben wollen. Ihre Auftritte bei Motorsportveranstaltungen bieten immer das gewisse Etwas, denn im Starterfeld finden sich Formel-Fahrzeuge aller Kategorien und Klassen.

Die Sicherheit der Fahrer sowie der Werterhalt der Fahrzeuge hat hier oberste Priorität, so wird grundsätzlich nur in Form von Präsentationsläufen gestartet. Diese sind jedoch nicht minder spannend, denn das Starterfeld stellt optisch wie akustisch einen Höhepunkt jedes Events dar.

Als besondere Highlights gelten die Formel-1- und Formel-5000-Fahrzeuge vergangener Tage, wie der älteste Wagen im Feld, ein GP-Fahrzeug der Marke Talbot von 1947.

Bei der BHH 2021 wird der F1 von Jim Clark, ein Lotus 49, zum ersten Mal nach aufwendiger Restauration, wieder auf der Strecke zu sehen sein. Marc Werner, 3facher LeMans Sieger, wird dies Fahrzeug aus der Collection von CHROMECARS pilotieren.

Daneben werden beeindruckende Formel-2- und Formel-3-Fahrzeuge präsentiert, die von Legenden wie Jochen Rindt und Ronnie Petersen pilotiert wurden. Gespickt mit Pretiosen wie einem Le-Mans-Prototyp oder dem March 82 S aus der Klasse Sports 2000 reicht das Starterfeld in diesem Jahr über 53 Jahre Motorsportgeschichte. Hierzu zählen auch Fahrzeuge der Formel Renault-, Formel Ford- und Formel 3000-Serien. Vertreter der Formel Vau und Super Vau komplettieren eine beeindruckende Vielfalt gelebter Motorsportgeschichte, für die der Raceclub Germany seit jeher steht.

Kontakt/Contact

Raceclub Germany
Wolfgang Huter
Lange Strasse 72
74915 Waibstadt



HISTORISCHE FORMEL VAU EUROPA E.V.



DIE GRÖSSTE FORMELSERIE IM HISTORISCHEN RENNSPORT

Ferry Porsche und der damalige Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein waren begeistert von der in den USA entstandenen Idee vom „Motorsport für Jedermann“ – und holten 1964 kurzerhand 12 Fahrzeuge nach Europa. Daraus entstand im Laufe der Jahre die größte Nachwuchs-Serie, die es weltweit je gegeben hat. Die Historische Formel Vau Europa e.V. lebt diesen Geist noch heute. Der europäische Verein hat aktuell rund 300 Mitglieder aus 14 Ländern. Und zeigt die ganze Geschichte der Formel Vau in eindrucksvollen Startfeldern auf Rennstrecken in ganz Europa.

Die Rennfahrzeuge aus den 60ern, 70ern und 80ern werden nach den zeitgenössischen Reglements eingesetzt und der Öffentlichkeit präsentiert. Der Verein belebt so die „goldenen Zeiten“ der Formel Vau und Super Vau wieder neu. Dabei geht es darum, die schönen Rennfahrzeuge möglichst originalgetreu auf die Rennstrecke zurückzubringen und deren Historie zu pflegen.



Kontakt/Contact

Historische Formel Vau Europa e.V.
Thomas Cramer
Am Eisenberg 9
D – 83679 Sachsenkam
E-Mail: sprecher@formel-vau.eu



KAMPF DER ZWERGE



HISTORISCHER MOTORSPORT SEIT 1992

Für die Seriengemeinschaft "Kampf der Zwerge e.V." geht es im Jahr 2021 in die mittlerweile 30. volle Saison.

Im Jahr 2013 wurde aus dem Verbund der vier Serien Abarth Coppa Mille, British Car Trophy, NSU TT Trophy und dem 1300 Histo Cup der Verein "Kampf der Zwerge e.V." gegründet. Dieser Verein hat derzeit ca. 120 Mitglieder, wovon 86 für die diesjährige Saison fest eingeschrieben sind. Jedoch können bei jedem Lauf auch Gaststarter dabei sein. Somit stellt der „Kampf der Zwerge“ mittlerweile Deutschlands teilnehmerstärkste Sprintserie da.

Die Rennwagen, die das Fundament der Serie bilden, haben alle eines gemein. Das Modellerscheinungsjahr darf jüngstens 1974 sein. Ebenso gibt es eine Hubraumobergrenze von 1300 ccm.

Doch welche Rennwagen machen den „Kampf der Zwerge“ aus?

In der „Abarth Coppa Mille“ stammen die Rennwagen, mit einem Hubraum von maximal 1150ccm, aus den 60er und 70er Jahren. Zu dieser Zeit füllten die Fahrzeuge von Carlo Abarth ganze Starterfelder. Die meisten Teilnehmer vertrauen hier auf den Fiat-Abarth 595 bzw. einen Fiat-Abarth 1000 TC. Diese Rennwagen dominierten in der damaligen Epoche die FIA-Gruppe 2. Zudem sind Autobianchi A 112 Abarth und FIAT 127 im Feld der „Abarth Coppa Mille“ vertreten.

Neben den kleinen Wilden aus Südeuropa findet man in der „British Car Trophy“ Fahrzeuge aus dem Mutterland des Motorsports. In der kurz „BCT“ genannten Klasse sind alle britischen Fahrzeuge zugelassen. Jedoch ist das Reglement stark auf den Mini ausgerichtet. Schließlich gewann der Mini in der Vergangenheit dreimal die Rallye Monte Carlo und siegte auch regelmäßig auf der Rundstrecke.

Der dreifache Formel-1-Weltmeister Niki Lauda oder Grand-Prix-Sieger wie Clay Regazzoni, bestritten ihre ersten Rennen am Steuer des legendären Briten. Heute rollen die Minis mit bis zu 140 PS an den Start und erreichen Rundenzeiten, die auch moderne Renner in Bedrängnis bringen würden. Trotz des starken Mini-Feldes konnte man in der Vergangenheit auch immer mal wieder Exoten wie z.B. den Hillman Imp im Starterfeld begrüßen.

Das dritte Standbein des „Kampf der Zwerge“ ist die „NSU TT Trophy“! Diese bietet Besitzern des Erfolgsmodells aus Neckarsulm eine sportliche Heimat auf der Rundstrecke. Schließlich verfügt der NSU TT, wie kaum ein anderes deutsches Auto seiner Zeit, über eine große Rennsporttradition. Rennfahrer wie Johann Abt, Vater der aus DTM und GT bekannten und erfolgreichen Motorsportler Hans-Jürgen und Christian Abt. Oder Willi Bergmeister, der spätere Ausbilder des Rekord Formel 1 Weltmeisters Michael Schumacher, bzw. Siegfried Spiess und Thomas Ammerschläger fuhren alle mit NSU TT von Erfolg zu Erfolg und legten nebenbei den Grundstein für ihre langen Motorsportkarrieren.

Die 4. Klasse im Bunde geht mittlerweile auch schon in ihr 10. Jahr. Bei dem im Jahr 2012 ins Leben gerufenen „1300 Histo Cup“ rennen Tourenwagen bis max. 1300ccm wie z.B. Simca Rally, Fiat 128, Renault 8 Gordini oder Alpine A110. In dieser Gruppe starten all die Fahrzeuge, die in den vorher genannten Gruppen nicht eingeteilt werden können. Wichtig ist nur, wie oben bereits aufgeführt, dass das Modellerscheinungsjahr 1974 als Grenze für die teilnehmenden Fahrzeuge gilt, damit sie zum Gesamtbild der Serie passen.

Zum Abschluss wurde auch noch eine Klasse für Fahrzeuge aus unserem Nachbarland Frankreich geschaffen – der R5 HistoCup. Hier können Renault 5 Alpine mit Saugmotor als Gruppe 1 & 2 Fahrzeuge starten. Diese ersten Wertungsläufe in Hockenheim und Zandvoort, gaben eine Vorschau auf eine weitere spannende Saison in der nun 30jährigen Geschichte des "Kampf der Zwerge e.V.".

Die Teilnehmer aus vielen verschiedenen Nationen bieten sich dichte, harte aber immer faire Positionskämpfe in den jeweiligen Klassen. Die Spitze des Feldes wird in allen Rennen, von Teilnehmern aus allen vier Gruppen beansprucht. Wie einst in den goldenen Jahren der DTM, geht es die bei Kämpfen um Plätze immer heiß zu.

Der letztendliche Sieger der Saison ist die Rennserie mit ihren Teilnehmern selbst. Bei keiner anderen Serie steht die Gemeinschaft, die familiäre Atmosphäre und der gemeinsame Spaß auf der Strecke so im Vordergrund wie beim "Kampf der Zwerge".

Kontakt/Contact

Kampf der Zwerge e.V.
Thorsten Babon
Diepenbrucher Str. 11
42697 Solingen
E-Mail: TBabon@kampf-der-zwerge.com





COLMORE YOUNGTIMER TOURING CAR CHALLENGE



"SMILE – IT MAKES YOU FASTER"

Youngtimer Rennserie von internationalem Rang

Seit 2011 fährt die Colmore Youngtimer Touring Car Challenge bei der Bosch Hockenheim Historic. Die niederländische Rennserie für Touren- und Sportwagen vor 1990 vereint inzwischen Starter aus der ganzen Welt. Ein Grund ist sicher der attraktive Rennkalender 2021 mit Rennen auf vielen bekannten Rennstrecken in Europa.

Aufgeteilt in drei Divisionen starten die Rennfahrer in die Colmore YTCC mit Fahrzeugen aus einer Zeit, die eine reiche Renngeschichte porträtiert.

Im Starterfeld finden sich große Wagen aus den 60'er Jahren, wie Pontiac Trans Am und Corvette, Rennwagen aus den 70'er Jahren, wie BDA Escort, 911 RSR, Sunbeam Lotus, BMW und auch Trabant, sowie Fahrzeuge aus den 80'er Jahren, wie der Lotus Esprit, BMW E30 M3, BMW M1, Ferrari und der Porsche 911.

Fairer Kampf um jeden Zentimeter Asphalt ist das Motto der Youngtimer Rennfahrer. Die Fahrer der Colmore YTCC wissen, wie man eine gute Show für die Zuschauer zeigt. Vor und nach dem Rennen sind alle Zuschauer recht herzlich ins Fahrerlager eingeladen, um die Rennwagen zu bewundern und mit den Fahrern ins Gespräch zu kommen.



Kontakt/Contact

Stichting Youngtimer Touring Car Challenge
Parallelweg 128 Q
NL 1948 NN Beverwijk
www.ytcc.nl



TOURENWAGEN CLASSICS

TOURENWAGEN
CLASSICS

DIE "GOLDENE ÄRA" DER DTM

Auch in ihrer 6. Saison erfreut sich die Kultserie TWC ungebrochener Beliebtheit. Im Gegenteil: Nach Bekanntgabe des Rückzugs der Werke aus der aktuellen DTM und durch den Beschluss der ITR, eine Meisterschaft auf Basis GT3 auszutragen, stehen die authentischen Rennwagen der 80er und 90er Jahre bei ihren Fans noch höher in der Gunst und werden allorts frenetisch gefeiert.

Besonders nach dem Ausnahmejahr freuen sich Teilnehmer, Veranstalter und Fans gleichermaßen auf den

historischen Saisonauftakt am Hockenheimring im Rahmen der Bosch Historic 2021. Die Veranstaltung gehört seit Jahren fest zum Kalender der Tourenwagen Classics und ist bei ihren Teilnehmern sehr beliebt. „Die Autos der sogenannten Golden Ära gehören einfach hierher“, so Michael Thier, der neue TWC Verantwortliche und ergänzt: „Nach der langen Winterpause trifft sich das „Who is Who“ im Badischen auch weit über die Landesgrenzen hinaus zum Einläuten der Saison“.

Im Fokus stehen die DTM Tourenwagen aus den 80er Jahren sowie die Zweiliter Supertourenwagen aus den 90er Jahren ergänzt um die Wagen der DTC. Sie bilden den Kern der Serie, die sich 2021 erstmals nur auf diese Autos festlegt, da die Rennen durch die ähnliche Leistungsdichte im Feld noch spannender für Zuschauer und Teilnehmer sind.

Das Rennformat Pro-Am über eine Länge von 40 Minuten, wobei ein Fahrerwechsel zwischen Ex-Profi und

Fahrzeugbesitzer ermöglicht wird, hat seinen besonderen Reiz, weil dadurch besonders viele Ex-DTM-Fahrer an den Start gehen. Bisher waren es bereits 29.

Die Rennen werden per Livestream übertragen. Autogrammstunde und „Meet & Greet“ mit den Altstars sind jederzeit möglich.

Kontakt/Contact

Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V.
Michael Thier
Karlstr. 91A
D-53604 Bad Honnef
Telefon: +49 (0)171 5104881
E-Mail: thier@historic-race-events.de
www.fhr-race.de



20
21



Bosch Hockenheim Historie

27. – 29. AUGUST

ENDLICH WIEDER MOTORSPORT PUR ERLEBEN.



www.hockenheim-historic.de



BOSCH
Technik fürs Leben

ChromeCars
AUTOMOTIVE ARCHEOLOGISTS

RAVENOL



Automobilclub
von Deutschland



HUTER GROUP
www.huter-group.de



DMSB

CANAM & SPORTSCARS



SPRINTRENNEN FÜR TOUREN- GTS UND RENNSPORTWAGEN DER 70ER UND 80ER JAHRE

Die neue Rennserie „CanAm & Sports-cars“ wurde 2017 zum ersten Mal ausgetragen. Mit dieser Rennserie wird ein konsequenter Ausbau der FHR-Rennserien verfolgt, um den Bedürfnissen der Fahrer, mit aktuelleren Fahrzeugen fahren zu können, nachgegangen wird. Mit diesem interessanten Feld präsentieren wir Fahrzeuge aus den wilden 70er und 80er Jahren, in den Firmen wie Kremer Racing, Kannacher oder Loos mit ihren Gruppe 5 Boliden die Zuschauerränge füllten. Aber auch, wie damals üblich, kommen hier auch Gruppe 4 und Rennsportfahrzeuge an den Start. Abgerundet wird das Feld mit V8-Fahrzeugen. Ausgeschrieben ist die Serie für GTs und Rennsportwagen der Baujahre 1966 bis 1990 und Sports2000.

Der Mythos CanAm

Vor 54 Jahren begann der Mythos CanAm: Von 1966 bis 1974 degradierte die damals spektakulärste Rennserie der Welt die Formel 1 zu einem Spiel mit Tretautos. Alles war möglich, alles war erlaubt, es gab keine Grenzen. Die CanAm-Boliden hatten hinsichtlich Power, Speed und Attraktivität keine Rivalen. In neun Jahren liefen 71 Rennen. Das Reglement, das sich an die zweisitzigen Rennwagen der Gruppe 7 der FIA anlehnte, war laut des Champions von 1972, Georg Follmer, „nur drei Seiten dünn, erlaubt war alles“. Die Gruppe 7 der FIA bedeutete: kein Hubraumlimit, aber dafür gerne mit Turbolader oder Kompressor. Andere technische Restriktionen bestanden de facto nicht. Die Autos brauchten theoretisch zwei Sitze, eine Karosserie, welche die Räder umschloss, und einen Überrollbügel. Damit waren die Autos zugelassen und kamen dem Traum vieler Rennwagenkonstrukteure „Alles ist möglich“ sehr nahe.



Kontakt/Contact

Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V.
Michael Thier
Karlstr. 91A
D-53604 Bad Honnef
Telefon: +49 (0)171 5104881

DUNLOP GENTLE DRIVERS '65



SPRINTRENNEN FÜR GTS UND RENNSPORTWAGEN DER 50ER UND 60ER JAHRE

Es war eine Epoche des Aufbruchs im Rennsport. Kurz nach Beendigung des zweiten Weltkriegs setzten die europäischen Automobilwerke auf neue Entwicklungen und demonstrierten ihre Fahrzeuge bei internationalen Veranstaltungen. Es war eine Zeit, als Rennfahrer noch mit ihren Rennwagen auf eigener Achse zur Strecke fuhren, als kleine Privatteams mit innovativen Konstruktionen, etablierte Werksteams hinter sich lassen konnten.

Mercedes-Benz trat mit den gewaltigen Flügeltüren und daraus entwickelten Rennsportversionen an, Jaguar

versuchte sich als erster mit Scheibenbremsen und die junge Firma Lotus setzte auf Leichtbau mit kleinen Motoren. Die unterschiedlichen Konzepte konkurrierten u.a. bei großen Rennen in LeMans, in Spa oder am Nürburgring und kämpften um Gesamt- oder Klassensiege.

Die seit 2015 neue Rennserie „A Gentle Drivers Trophy“ erfreut sich inzwischen einer großen Fangemeinde. Ausgeschrieben ist die Serie für GTs und Rennsportwagen der Baujahre 1947 bis 1965, unterteilt in Trommel- und Scheibenbremsen und Hubraumgröße.



Kontakt/Contact

Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V.
Michael Thier – Karlstr. 91A - D-53604 Bad Honnef
Telefon: +49 (0)171 5104881
E-Mail: thier@historic-race-events.de
www.fhr-race.de



EINE HISTORISCHE GLEICHMÄSSIGKEITSSERIE PRÄZISION & GEFÜHL FÜR TEMPO SIND GEFRAGT

Kaum eine Rennserie bietet solch eine Vielfalt klassischer Rennfahrzeuge wie die VFV GLPpro. Hier können Tourenwagen und GT-Fahrzeuge, Formel-Boliden und Sportwagen der großen Rennsportepochen bestaunt werden.

Für die VFV GLPpro steht mit der Bosch Hockenheim Historic ein echtes Highlight im Terminkalender. Für die beliebte Gleichmäßigkeitsserie ist die Teilnahme zugleich eine Bestätigung für die erstklassige Arbeit in den vergangenen Jahren. Mittlerweile hat sich die VFV GLPpro mit über 200 Teilnehmern zu einer der größten Breitensportrennserien in Europa entwickelt. Das Konzept kommt bei den Teilnehmern an. Denn GLP – die Abkürzung für Gleichmäßigkeitsprüfung Professionell – bedeutet in erster Linie fairen Motorsport, bei welchem nicht unbedingt

um den letzten Zentimeter auf der Rennstrecke gekämpft werden muss. Das Konzept kommt bei den vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern an. Viele Fahrzeuge, die sonst in irgendwelchen Garagen verstauben würden, haben wieder ihren Weg auf die Rennstrecke gefunden. Klassiker wie Ford Escort, BMW 2002, Porsche 911 sind ebenso zu finden wie ein De Tomaso Pantera, Jaguar E-Type, Zastava 101 oder Fahrzeuge aus der ehemaligen DDR wie ein Trabant oder Melkus. Der Fahrzeugpark reicht dabei von Formel-Rennern über Tourenwagen und GT-Fahrzeugen bis hin zu Sportprototypen – zugelassen sind entsprechende Fahrzeuge, die älter als Baujahr 1993 sind.



Als man 2009 zum ersten Mal bei der Hockenheim Historic antrat, war an solch einen Boom noch nicht zu denken. Damals waren es zwei Starterfelder, mittlerweile sind es drei, teilweise sogar vier proppenvolle Felder. Die VFV-GLPpro unter dem Dach des Veteranen Fahrzeugverbands, kurz VFV, ist eine sogenannte Gleichmäßigkeitsprüfung. Das heißt – am Ende steht nicht unbedingt der schnellste Starter ganz oben auf dem Treppchen. Bei einer GLP ist, wie der Name schon sagt, möglichst gleichmäßiges Fahren angesagt. Jeder Teilnehmer setzt eine Sollzeit – Abweichungen nach oben oder nach unten werden mit Punkten bestraft. Als Sollzeit gilt die schnellste gefahrene Runde eines Wertungslaufs. Gewertet werden bis zu vier Runden, die dieser schnellsten Runde am nächsten kommen. Der Fahrer mit den wenigsten Zähler auf dem Konto gewinnt die Tageswertung. Das heißt aber nicht, dass von den Piloten kein spannender Motorsport geboten wird. Viele der Starter sind bestrebt möglichst an ihrem Limit zu fahren, um ihre gesetzte Sollzeit zu bestätigen.

Nach über einem Jahr unter Corona Bedingungen und mit vielen Veranstaltungsabsagen ging die VFV GLPpro mit großer Zuversicht in die Saison 2021. Trotz der immer noch vorhandenen Unwägbarkeiten durch Corona verzeichnet die beliebte historische Gleichmäßigkeitsserie erneut hervorragenden Zuspruch in Punkto Einschreibun-

gen. "Mit gut 240 Eingeschriebenen hoffen wir auf eine gelungene Saison und sind guter Dinge, dass uns Corona nicht erneut sämtliche Pläne und Veranstaltungen zu nichtemacht", so Organisationsleiter Felix Vaillant zur aktuellen Situation. Und bisher sieht es gut aus.

Bei der Bosch Hockenheim Historic wird der sechste Lauf der beliebten Rennserie ausgetragen. Kurz darauf findet vom 10.-12. September bei den Hockenheim Classics ein weiterer Höhepunkt statt, ehe vom 15.-17. Oktober auf dem Nürburgring das Finale ausgefahren wird.

Kontakt/Contact

Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V.
VFV-GLPpro vertreten durch Felix Vaillant
Landhausstr. 80
D-70190 Stuttgart

FHR HTGT UM DIE DUNLOP TROPHY



SPRINTRENNEN FÜR TOURENWAGEN, GT- UND RENNSPORTWAGEN BIS BAUJAHR 1975

Seit Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts bestreitet diese Rennserie historische Sprintrennen. Anfangs als HTWT (Historische Tourenwagen Trophy) nur für Tourenwagen bis Baujahr 1965 ausgeschrieben, öffnete sie sich vor 15 Jahren auch für GTs und nannte sich in HTGT (Historische Tourenwagen- und GT-Trophy) um.

Der Erfolg der aktuellen HTGT, ausgeschrieben von der Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport (FHR), kommt u.a. durch die kontinuierliche, behutsame Anpassung der Serie an die Bedürfnisse der Rennsportszene. Volle Starterfelder und attraktive Rennen bei den schönsten Veranstaltungen in Deutschland und dem benachbarten Ausland zeigen eine spektakuläre Vielfalt an historischem Kulturgut. Mit seltenen Prototypen, Fahrzeugen mit kleinem und großem Hubraum und brachialen

Rennsportwagen präsentiert die HTGT ein breites Spektrum der Rennsportgeschichte der 50er bis Anfang der 70er Jahre.

Doch spazieren fahren die Besitzer der seltenen Einzelstücke ihre Schätze auf der Rennstrecke nicht. Heiße Positionskämpfe, knappe Ausbremsmanöver und nervenaufreibende Boxenstopps erzeugen garantierte Spannung in der ältesten historischen Rennserie in Deutschland. Fahrer aus Motorsportclubs, erfahrene Amateure, ambitionierte Anfänger und Profis bewegen die Rennwagen im Grenzbereich – und manchmal auch knapp darüber.

Erstmals ab 2018 wird, innerhalb der FHR Rennserien, eine Deutsche Historische Automobil-Meisterschaft (DHAM) ausgetragen, die FHR HTGT um die Dunlop Trophy ist Bestandteil dieser Meisterschaft.



Kontakt/Contact

Webinfos: www.htgt-race.de

Text: Michael Thier

E-Mail: thier@historic-race-events.de



BLACK&GOLD-COLLECTION

DIE WELTPREMIERE PRÄSENTIERT SICH IM MOTODROM

Das unkultivierte Brüllen alter Rennmotoren, der Geruch nach verbranntem Öl und Reifengummi, die technisch wunderbar unvollkommene Ästhetik historischer Boliden – das „Bosch Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ ist ein Fest für die Sinne.

Da passt es wunderbar ins Bild, dass die Veranstaltung Schauplatz einer besonderen Weltpremiere ist. Die „Black&Gold-Collection“ von ChromeCars stellt eine Sammlung alter Monoposti dar, die echten Grand-Prix-Fans Gänsehaut beschern wird. Wie der Name schon sagt, dominieren die Farben Schwarz und Gold, womit Nostalgiker sofort wissen, um welche legendären fünf Buchstaben es geht: LOTUS.

Der Rennstall rund um den unvergessenen Colin Chapman hat Geschichte geschrieben – nicht nur mit den Formel-1-WM-Titeln für Jim Clark (1963 und 1965), Graham Hill (1968), Jochen Rindt (1970), Emerson Fittipaldi (1972) und Mario Andretti (1978), sondern auch mit jeder Menge technischer Innovation. Chapman war einer, der stets nach der Lücke im Reglement suchte und sie sehr oft auch fand. Mitunter schoss der legendäre Teamchef, der seinen siegreichen Boliden bei der Zieldurchfahrt die Mütze vor die Räder zu werfen pflegte, auch mal übers Ziel hinaus – wie etwa beim Lotus 88, der die Konkurrenz im Jahr 1981 mit einem doppelten Chassis schockte und prompt verboten wurde.

Ein Originalexemplar jenes Lotus 88 ist Teil der „Black&Gold-Collection“, die mittlerweile aus mehreren historischen Formel-1-Autos besteht, darunter dem Lotus 76, der ab 1974 das Weltmeisterauto von Rindt und Fittipaldi, den Lotus 72, ablöste. Oder dem Lotus 77, mit dem Andretti 1976 die denkwürdige Regenschlacht beim Saisonfinale im japanischen Fuji gewann. Dem Lotus 81, einem klassischen Vertreter der Ground-Effect-Ära. Oder dem konventionellen Lotus 92, der ab 1983 zum Einsatz kam.





“ **Marco Werner:**
„Diese tollen Boliden fahren zu dürfen, ist ein Privileg!“

Und das Beste ist: Einige dieser Rennwagen sollen beim Bosch Hockenheim Historic nicht nur statisch, sondern in voller Aktion auf der Rennstrecke zu bewundern sein. Und dass es dabei nicht nur um einen gemächlichen Korso, sondern um eine echte Demonstration von Performance, Sound und Spektakel geht, dafür steht einer, der sich seit rund zehn Jahren in der Classic Szene herumtreibt und dabei nicht weniger erfolgreich ist, als er es zuvor während seiner Profikarriere unter anderem als Audi-Werkspilot und Sieger der 24 Stunden von Le Mans 2005, 2006 und 2007 war: Marco Werner.

Der gebürtige Dortmunder ist ChromeCars seit Jahren eng verbunden und startete auch im vergangenen April auf dem bereits erwähnten Lotus 77 beim Grand Prix Historic in Monaco, wo es zu einem spektakulären Duell mit Jean Alesi im Ferrari 312 B3 kam. „Jede Fahrt in solch einem Fahrzeug ist eine Zeitreise“, schwärmt der heute 55-Jährige. „Als kleiner Junge habe ich gebannt die Formel-1-Rennen verfolgt. Und natürlich war Lotus ein Name, mit dem ich groß geworden bin und der damals schon so viel Faszination versprüht hat. Dass ich diese tollen Autos heute selber fahren darf, ist etwas ganz Besonderes für mich.“

Den Reiz der alten Boliden beschreibt der Rennprofi mit der Unvollkommenheit damaliger Rennsport-Technik: „Es ist ein ganz anderes Rennfahren, in gewisser Weise ein Schritt zurück. Denn diese Autos verfügen noch nicht über eine nennenswerte Aerodynamik und den mechanischen Grip moderner Rennfahrzeuge, auch wenn sie das Beste ihrer Zeit repräsentieren. Mit dem Lotus 77 komme ich im vierten Gang noch quer. Es macht irre viel Spaß, diese Autos am Limit zu bewegen. Wobei der Respekt vor den Fahrzeugen natürlich groß ist. Es ist ein Privileg, sie fahren zu dürfen, und ich freue mich riesig, zur Weltpremiere der „Black&Gold-Collection“ im Rahmen der Bosch Hockenheim Historic beitragen zu können.“

Doch auch die Moderne ist in der „Black&Gold-Collection“ vertreten – zum Beispiel in Form zweier Lotus-Sportprototypen, die ab der Saison 2012 in der LMP2-Kategorie zum Einsatz kamen. Oder Sonderexemplaren der Straßensportwagen Lotus Esprit und Exige sowie zwei Motorrädern (Norton F1 und Lotus C-01). Allen Fahrzeugen ist eines gemein: Sie sind entweder schwarz oder golden oder beides. Und damit allein schon optisch ein echtes Highlight.

Fotos: Sio Motion for ChromeCars

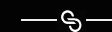




ChromeCars®
AUTOMOTIVE ARCHEOLOGISTS



We at ChromeCars take our 'Automotive Archeologists' tag serious. Our mission: to go out and unearth hidden treasures in every corner of the world. Our team of experts can call on a global network to help us discover unique and seldom-seen pieces of automotive history.



We love our steel – or aluminium – untouched, loved and caressed, rare and telling a passionate story.

1969 Lotus 59 F2 - 21

price on request



1966 Lotus Cortina MK I

price on request



1979 Lotus Esprit S2 JPS

price on request



1971 Lotus 69 F2

price on request



1968 Lotus Cortina MK II

price on request



1980 Lotus Esprit S2

price on request



www.chromecars.de

+49 172 5106001



[f chromecars.de](https://www.facebook.com/chromecars.de)

[@ chromecars](https://www.instagram.com/chromecars)

TEILNEHMERLISTEN

Gruppe C Supercup

Nr.	Klasse	Fahrer	Zweiter Fahrer	Nationalität	Fahrzeug
9	C1a	Ivan Vercoutere	Alex Müller	CH/D	Jaguar XJR11
19	C1b	Romain Rocher		FR	March 85G
25	C3a	Michael Lyons		GB	Gebhardt C91
28	C1a	Kent Abrahamsson		SWE	Nissan R90CK
31	C2a	Marco Werner		GER	Gebhardt C88
40	C1a	Marc Schurmann		CH	Spice SE90C
51	C1a	Jörg Hübner		DX	Porsche 962
60	C1a	Erich Rickenbacher		CH	Cheetah G606
74	C2a	Michael Herich	Jacob Erlbacher	CAN	Gebhardt JC853
85	C1a	Tony Sinclair		GB	Spice SE90C
90	C1a	Lars-Erik Nielsen		DX	Porsche 962
177	C2a	Frank Lyons		IR	ALD C289
202	C1a	Edi Taveri		CH	Mazda 757



HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG
OFFICIAL MERCHANDISE

HOCKENHEIMRING FAN-SHOP

MERCHANDISING



HOCKENHEIMRING FAN-SHOP

Die gesamte Historic Range und noch viel mehr finden Sie in unserem offiziellen Fan-Shop auf dem Eventgelände, im Motor-Sport-Museum sowie in unserem Onlineshop.

www.hockenheimring.de/fanshop

- Aufkleber
- Caps
- T-Shirts
- Accessoires
- Polo-Shirts
- und vieles mehr!

5 EURO*
FAN-SHOP-COUPON

*Der Rabatt-Coupon ist nur an den offiziellen Hockenheimring-Merchandisingständen oder im Fan-Shop des Motor-Sport-Museums während Großveranstaltungen und ab einem Einkaufswert von 45 Euro einlösbar. Der Coupon kann nicht mit anderen Rabattaktionen kombiniert werden. Eine Barauszahlung ist nicht möglich. Gültig bis 31.12.2021.

www.hockenheimring.de

TEILNEHMERLISTEN

FORMEL VAU EUROPA e.V.

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Typ	Bj.	Hubraum
Klasse 1 / Frühe Einvergaser / Formel Vau 1200/1300 / 1964 - 1966							
101	Manfred	Nord	D	Beach	Formel	1963	1300
104	Thomas	Stieper	D	Apal	1300	1965	1300
116	Joachim	Pfannmüller	D	Formel Vau	FUCHS	1966	1300
128	Frank	Orthey	D	Autodynamics	MK 1	1965	1300
199	Calvin	Stauff	D	Autodynamics	FV	1965	1300
Klasse 2 / Späte Einvergaser / Formel Vau 1300 / 1967 - 1972							
209	Alwin	Mader	D	Fuchs	Einvergaser	1967	1300
219	Michael	Knebel	D	Austro	Vau	1969	1300
220	Robert	Waschak	A	AUSTRO Vau	1300	1968	1300
229	Kenneth	Schlien	D	Fuchs	FV 1300	1966	1300
240	Ruben	vanHoorn	NL	Beach	MK 5-B	1965	1300
240	Ruben	vanHoorn	NL	Beach	MK 5-B	1965	1300
277	Heike	Volk	D	Hick	MK1	1969	1300
Klasse 3 / Zweivergaser / Formel Vau 1300 / 1973 - 1976							
301	mark	spanbroek	NL	Kaimann	FV	1973	1300
302	Nick	Wittkuhn	D	Kaimann	FV	1972	1300
306	Heinz	Hartmann	D	Vogt	3	1972	1300
312	Sven	Eickemeyer	D	MoTuL	1300 III	1973	1300
330	Alfred	Huwiler	CH	Formel Vau	HOTZ HAS 3	1969	1300
368	Thomas	Renn	D	Dahm Car	DC77	1976	1300
399	Heinrich	Heuschele	D	Kaiman	MK 4	1971	1300
398	Eckardt	Guhl	D	Kaimann	FV	1976	1300
Klasse 4 / Super Vau luftgekühlt / Formel Super Vau 1600 / 1971 - 1977							
414	Siegfried	Fischer	D	Lola	T 324	1975	1600
416	Stephan	Haas	D	Royal	RP 18	1973	1600
419	Robin	Kluth	D	Lola	T252	1972	1600
Klasse 5 / Super Vau wassergekühlt / Formel Super Vau 1600 / 1977 - 1982							
501	Rüdiger	Müller	D	March	783 SV	1978	1600
502	Markus	VonHaken	D	Lola	T620	1977	1600
503	Heiko	Engelke	D	Lola	T620	1978	1600
505	Ruediger	Mager	D	Lola	T620	1978	1600
506	Oswin Josef Georg	Büchl	D	Lola	T 328	1978	1600
508	Winfried	Kornmeyer	D	March	Super V	1982	1600
509	Max	Kohler	CH	RALT	RT5	1980	1600
527	Thomas	Cramer	D	ASS-Lola	T 326	1977	1600

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Typ	Bj.	Hubraum
Klasse 7 / Moderne Formel Vau wassergekühlt / Formel Vau 1300 / ab 1990							
700	Peter	Kirchner	D	Merlin	Merlin	2001	1300
702	Joe	Welzel	D	DRM	PRT	2007	1300
705	Detlef	Brehmer	D	Kogo	1300	2008	1300
706	Kay	Volk	D	DRM	MK1	1999	1300
708	Tom	Eder	D	Tatuus	RMS Jet 2	2006	1300
710	Dirk	Kornmeyer	D	Tatus	RMS	2006	1300
727	Philipp	Orthey	D	Kogo	PV 1	2009	1300
765	Andreas	Leier	D	MEGA	HH199	1999	1300
780	Jürgen	Wolf	D	DRM	DRM-MK1	2007	1300
786	Klaus	Dober	D	DRM	PRT	2004	1300
788	Dieter	Hofbeck	D	DRM	MK1	2000	1300



DIE FASZINATION MOTORSPORT ZIEHT MILLIONEN MENSCHEN AUF DER GANZEN WELT IN IHREN BANN.

Ziel von ELFIimages motorsport ist es, diese Faszination in besonderen Bildern von Rennen, Events, Persönlichkeiten und Rennboliden einzufangen.

Uns treibt hierbei an, immer wieder den perfekten Moment zu finden: sei es im Renngeschehen, sei es im individuellen Portrait oder im Special Shooting on Location, immer soll das Bild eine besondere Geschichte erzählen, den entscheidenden Augen-

blick erfassen und dem Betrachter die einzigartige Atmosphäre des Motorsports, die Menschen und die Autos nahe bringen.

Wenn Sie Interesse an einer Zusammenarbeit haben, kontaktieren Sie uns gerne. Wir nehmen gerne die Herausforderung an, auch für Sie die richtige Szene zu entwickeln.

TEILNEHMERLISTEN

TOURENWAGEN CLASSICS

Nr.	Klasse	Fahrer	Zweiter Fahrer	Nat.	Fahrzeug	Bj.	Hubraum
Div. I (TWC) A-98 - Periode bis 2000 über 0 ccm							
311	A-98	Helmut Baumann		D	VOLVO 850 T5 - 97 Kombi	1996	2319 ccm
312	A-98	Michael Tapella		D	VOLVO 850 T5 - 96 Kombi	1996	2300 ccm
313	A-98	Klaus Niesen		D	VOLVO 850 T5 - 95 Lim	1995	2319 ccm
329	A-98	Friedhelm Tang		D	BMW M3 E36	1995	2990 ccm
Div. I (TWC) Classic - Periode bis 2000 über 0 ccm							
2	Classic	Philipp Kennewell		D	BMW 3.0 CSL	1974	3489 ccm
7	Classic	Markus Schenkl		D	BMW 2002 T1	1971	1991 ccm
53	Classic	Georgis Katsikis		D	OPEL Kadett GTE	1978	2000 ccm
71	Classic	Michael Meyer		D	BMW E21 Gruppe 2	1976	1998 ccm
73	Classic	Wolfgang Kaupp		D	Opel Kadett C	1979	2000 ccm
82	Classic	Jürg Dürig		CH	BMW 635 CSi Gr.2	1981	3500 ccm
401	Classic	Lukasz Rawecki	Szymon Waskowski	PL	BMW E21 320 Gruppe 2	1981	2000 ccm
735	Classic	Franz Straub		D	DeTomaso Pantera GT4	1971	5700 ccm
Div. I (TWC) DTC - Periode bis 2000 über 0 ccm							
33	DTC	André Reuter	Christian Reuter	D	BMW 3/1 (318is E30)	1990	1995 ccm
50	DTC	Thorsten Horn		D	BMW E46	2000	1993 ccm
101	DTC	Prinz Leopold von Bayern		D	BMW E36 DTC/ST Bastos	1998	2000 ccm
325	DTC	Max Herrig		D	BMW 325i	1990	2494 ccm
402	DTC	Nico Ullmer		D	Volkswagen Lupo BTC 1600	2002	1598 ccm
675	DTC	Albrecht Kamenzin		CH	BMW 325 DTC	1986	2469 ccm
Div. I (TWC) DTM-86 - Periode bis 2000 über 0 ccm							
44	DTM-86	Michael Hahn	Marc Platzek	D	BMW E30 325i Gr.A	1986	2494 ccm
Div. I (TWC) DTM-88 - Periode bis 2000 über 0 ccm							
22	DTM-88	Rients Visser		NL	BMW E30 M3 DTM 88	1988	2300 ccm
23	DTM-88	Moritz Horn	Peter Oberndorfer	D	ALPINA M3 E30 Gr. A DTM	1988	2300 ccm
51	DTM-88	Marc Seesing		NL	BMW M3 E30 Gruppe A	1987	2295 ccm
63	DTM-88	Jens Böhler		D	BMW M3 E30 Gruppe A	1988	2302 ccm

Nr.	Klasse	Fahrer	Zweiter Fahrer	Nat.	Fahrzeug	Bj.	Hubraum
Div. I (TWC) DTM-92 - Periode bis 2000 über 0 ccm							
6	DTM-92	Harald Grohs	Ralph Bahr	D	BMW M3 E30 DTM	1987	2500 ccm
10	DTM-92	Rene Ruch		CH	BMW M3 E30 DTM	1988	2490 ccm
93	DTM-92	Steffen Lykke Gregersen		DK	BMW M3 E30	1990	2500 ccm
190	DTM-92	Markus Wuestefeld		D	Mercedes 190 EVO2	1992	2496 ccm
333	DTM-92	Kris Nissen		CH	BMW E30 M3 DTM ex Schnitzer Nissen	1990	2500 ccm
699	DTM-92	Thomas Wandel		D	Audi 200 Quattro	1989	2190 ccm
Div. I (TWC) STC - Periode bis 2000 über 0 ccm							
4	STC	Yannik Trautwein		D	BMW E36 STW	1997	2000 ccm
13	STC	Edy Kamm		CH	Vauxhall Vectra	2000	1998 ccm
24	STC	Willy Salzgeber	Markus Reich	AT	Audi A4 STW	1997	2000 ccm
27	STC	Lars Zander		D	Opel Vectra STW	1997	2000 ccm
40	STC	Markus Reich		AT	Audi A4 STW	1998	2000 ccm
85	STC	Gerhard Füller		D	OPEL Vectra STW	1998	2000 ccm
111	STC	Harry Bryzmann		F	Alfa Romeo 156	1997	1998 ccm
120	STC	Jörg Schori	Peter Oberndorfer	CH	BMW 320i	2004	1996 ccm

CanAm & Sportscars

Nr.	Klasse	Fahrer	Nat.	Fahrzeug	Bj.	Hubraum
Div. II (GT und TW Gr.5) Klasse 22 - Periode H2 und I über 2000 ccm						
935	Kl. 22	Christopher Stahl	D	Porsche 935	1978	3000 ccm
Div. III (Rennsportwagen) Klasse 31 - Periode E, F + GR bis 2000 ccm						
7	Kl. 31	Armin Zumtobel	AT	Lola T210-Zum	1970	1790 ccm
633	Kl. 31	Bernd Langewiesche	D	KMW SP20	1971	1990 ccm
Div. VIII (CanAm) Klasse 81 - Periode GR über 2000 ccm						
2	Kl. 81	Harry Schmidt	D	McLaren M8C	1969	7046 ccm
Div. VIII (CanAm) Klasse 83 - Periode HR über 2000 ccm						
8	Kl. 83	Peter Schleifer	D	McLaren M8F	1972	8100 ccm
310	Kl. 83	Georg Hallau	D	Lola T310	1972	8100 ccm
Div. X (Invitation) Klasse 96 - Periode Invitation über 2000 ccm						
83	Kl. 96	Achim Heinrich	D	BMW M1 procar -2	1983	3800 ccm



You need an individual design?
custom logo | custom graphic

contact: pure.n.loud@gmail.com | follow: @pureandloud



10% OFF | Code: CLASSIC

Voucher valid until September 30th, 2021

TEILNEHMERLISTEN

DUNLOP GENTLE DRIVERS '65

Nr.	Klasse	Fahrer	Zweiter Fahrer	Fahrzeug	Bj.	Hubraum
Div. I (TSRC mit TB) TB1 - Periode E + F bis 2000 ccm						
19	TB1	Otto Reedtz-Thott		Lotus 19	1960	1960 ccm
Div. I (TW/GT/GTS mit TB) TB5 - Periode E + F über 2000 ccm						
120	TB5	Peter Sedlmeier		Jaguar XK 120 C Type	1952	3441 ccm
10	TB5	Christian Pfessdorf		Mercedes Benz MB 300SL Coupe	1955	2996 ccm
31	TB5	Klaus Lehr		Mercedes Benz 300SLS-Porter	1956	2996 ccm
Div. II (TSRC mit SB) Klasse 20 - Periode E + F bis 1600 ccm						
511	Kl. 20	Bernd Langewiesche		Lotus MK IX	1955	1095 ccm
523	Kl. 20	Georg Hallau		Lotus 23B	1963	1598 ccm
522	Kl. 20	Markus Jörg		Lotus 11 Le Mans	1961	1097 ccm
541	Kl. 20	Felix Haas		Lotus 23b	1964	1592 ccm
Div. II (TSRC mit SB) Klasse 21 - Periode E + F über 1600 ccm						
15	Kl. 21	Michael Gans		Lotus 15	1960	1600 ccm
Div. II (GT/GTS/GTP mit SB) Klasse 23 - Periode E + F bis 2000 ccm						
26	Kl. 23	Christian Molitor	Wolfgang Molitor	Lotus Elan 26R	1964	1593 ccm
919	Kl. 23	Robert Haug		Porsche 911	1965	1991 ccm
226	Kl. 23	Jürgen Schneegans		Lotus Elite	1960	1200 ccm
2	Kl. 23	Bernd Horlacher		Austin Healey Sebring Sprite	1959	978 ccm
569	Kl. 23	Michael Waskönig		Lotus Elite S2	1960	1254 ccm
Div. II (GT/GTS/GTP mit SB) Klasse 24 - Periode E + F über 2000 ccm						
11	Kl. 24	Philip Lerbscher		Ford Shelby Mustang	1965	4727 ccm
508	Kl. 24	Ulrich Rossaro		Austin Healey 100 M Le Mans	1956	2721 ccm
85	Kl. 24	Rene Weidig		Ford GT40	1965	4736 ccm
510	Kl. 24	Klaus Weber		Austin Healey 3000	1961	2983 ccm
531	Kl. 24	Jochen Wilms		Lister Jaguar Knobbly	1959	3781 ccm
Div. II (TW mit SB) Klasse 26 - Periode E + F bis 2000 ccm						
131	Kl. 26	Marco Hesshaus		Alfa Romeo Giulia Sprint GTA	1965	1599 ccm
911	Kl. 26	Evelin Ludwig		Alfa Romeo Giulia TI Super	1965	1600 ccm
503	Kl. 26	Timm Meinrenken		Lotus Cortina	1965	1598 ccm
521	Kl. 26	Christian Werner		Volvo P122	1965	1779 ccm
122	Kl. 26	Helmut Baumann		VOLVO P122S	1965	1800 ccm
527	Kl. 26	Armin Lorch		Lotus Cortina	1965	1564 ccm
84	Kl. 26	Kurt Leimer		Alfa Romeo Giulia Sprint GTA	1965	1570 ccm



HIGHLIGHTS

SAISON 2021

27. – 29.08. **BOSCH HOCKENHEIM HISTORIC**

02. – 04.09. **PORSCHE SPORTS CUP SUISSE**

10. – 12.09. **HOCKENHEIM CLASSICS**

17. – 19.09. **ADAC WEEKENDER** **NEU**

24. – 26.09. **IDM – FINALE**

01. – 03.10. **DTM**

09. – 10.10. **PORSCHE SPORTS CUP – FINALE**

17.10. **RING RUNNING SERIES** **NEU**

20.10. **BMC TRACKDAYS** **NEU**

22. – 24.10. **ADAC GT MASTERS – FINALE**



TICKETS & INFOS

+49 (0)6205 950-222

WWW.HOCKENHEIMRING.DE/TICKETS



TEILNEHMERLISTEN

FHR HTGT UM DIE DUNLOP TROPHY

Nr.	Klasse	Fahrer	Zweiter Fahrer	Fahrzeug	Bj.	Hubraum
Div. II (Trans Am-Fahrzeuge) Klasse T22 (TA) - Periode G über 2000 ccm						
49	Kl. T22 (TA)	Gerd Jürgen Tekaat		Chevrolet Camaro	1969	4955 ccm
Div. I (GT/GTS/GTP) Klasse 3 - Periode E + F 1600 bis 2500 ccm						
919	Kl. 3	Robert Haug		Porsche 911	1965	1991 ccm
Div. I (GT/GTS/GTP) Klasse 4 - Periode E + F über 2500 ccm						
40	Kl. 4	Otto Reedtz-Thott		Ford GT40 Mk1	1965	4763 ccm
Div. II (GT/GTS/GTP) Klasse 22 - Periode G 1600 bis 2500 ccm						
703	Kl. 22	Lutz Ilgner	Maximilian Ilgner	Porsche 914/6	1970	1991 ccm
914	Kl. 22	Michael Wittke	Markus Diederich	Porsche 914/6 GT	1971	1991 ccm
936	Kl. 22	Jürgen Rudolph		Porsche 910	1967	1990 ccm
Div. II (Tourenwagen) Klasse 25 - Periode G bis 1300 ccm						
54	Kl. 25	Martin Wahl	Rainer Oesterbeck	NSU TT	1971	1289 ccm
Div. II (Tourenwagen) Klasse 27 - Periode G 1600 bis 2500 ccm						
601	Kl. 27	Heinz Schmiersal	Mike Stursberg	Ford Escort MK1 RS1600	1971	1803 ccm
796	Kl. 27	Jochen Wilms		Alfa Romeo 1750 GT-Am	1971	1961 ccm
195	Kl. 27	Michael Waskönig		Alfa Romeo GT-AM	1971	1998 ccm
137	Kl. 27	Volker Buurmann		Alfa Romeo 1750 GT-Am	1970	1985 ccm
770	Kl. 27	Markus Niestrath		Alfa Romeo 1750 GT-Am	1971	1961 ccm
771	Kl. 27	Jörg Nothnagel		Alfa Romeo 1750 GT-Am	1971	1961 ccm
775	Kl. 27	Timm Meinrenken		Ford Escort Mk I RS1600 BDA	1971	1803 ccm
7	Kl. 27	Markus Schenkl		BMW 2002 TI	1971	1991 ccm
30	Kl. 27	Günter Zahnenbenz		Alfa Romeo 1750 GT-Am	1971	1985 ccm
769	Kl. 27	Frank Strothe		Alfa Romeo GTAm	1971	2000 ccm
84	Kl. 27	Kurt Leimer		Alfa Romeo Giulia Sprint GTA	1965	1570 ccm
17	Kl. 27	Gilbert Wurth	Peter Praller	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA	1965	1570 ccm
136	Kl. 27	Jeau Clement		Alfa Romeo 1750 GT-Am	1971	1985 ccm
Div. III (Tourenwagen und GT) Klasse 30 - Periode H1 bis 2000 ccm						
85	Kl. 30	Roland Portmann		BMW 2002	1975	1990 ccm
Div. III (Tourenwagen und GT) Klasse 31 - Periode H1 über 2000 ccm						
37	Kl. 31	Adrian Grenz		Porsche Carrera 911 RSR	1975	2994 ccm
113	Kl. 31	Hans-Jürgen Erdbrügger		Porsche 911 Carrera RS	1975	2994 ccm



10. bis 12. September 2021



HISTORISCHER RENNSPORT

Motorräder | Gespanne | Rennsportwagen | Tourenwagen

www.hockenheim-classics.de



TEILNEHMERLISTEN

HRA

Nr.	Klasse	Vorname	Nachname	Ort	Fahrzeug	Bj.
189	1	Stephan	Lechine	Karlsruhe	Reynard F389 VW Spiess	1989
105	1	John	Westenberg	Köln	Reynard 903 VW Spiess	1990
100	1	Heinz	Lange	Au am Rhein	Dallara F387 Alfa Novamotor	1987
105	1	Axel	Pilz	Berlin	Ralt RT30/85 VW Spiess	1985
119	1	Peter	Schmitz	Hünxe	Dallara F388 Alfa Novamotor	1988
190	1	Marcus	Hahne	Hattingen	Dallara F390 VW Spiess	1986
188	1	Friedhelm	Stolzer	Lörrach	Dallara F389 Alfa Novamotor	1989
8	2	Rob	Moores	Alytus, GB	Chevron B38 Toyota	1978
169	2	Albert	Hiller	Aulendorf	Ralt RT1/76 Toyota Novamotor	1976
208	2	Jochem	Sihorsch	Ransbach Baumbach	Ralt RT3/84 VW Brabham Judd	1984
213	2	Günther	Becker	Neustadt	March 813 VW Spiess	1981
222	2	Stefan	Scho	Ochtrup	Ralt RT3/84 VW Spiess	1984
239	2	Johann	Kowar	Wien, AT	Ralt RT1 Toyota Novamotor	1978
255	2	Daniel	Hornung	Bremen	Ralt RT3/83 Toyota Novamotor	1983
261	2	Heinrich	Langfermann	Haan	Ralt RT3/84 VW Brabham Judd	1984
264	2	Falk	Künster	Winningen	GRD F373 Toyota Novamotor	1974
278	2	Rainer	Schrems	Wien/Austria	Maco F378 Toyota Novamotor	1978
302	3	Jürgen	Meyer	Krefeld	Reynard SF86 Ford	1986
316	3	Burkhard	Metzger	Hünxe	Dulon MP18 Ford	1976
333	3	Stefan	Krämer	Frankfurt	Reynard SF83 Ford	1983
555	5	Toni	Krumbach	Düren	Reynard FF83 Ford	1983
532	5	Frank	Roser	Lörrach	Crossle 32f	1977
563	5	Thomas	Grassinger	München	Lola T640E	1982
1	6	Elio	Cocciarelli	Rothenburg OdT	Tiga SC85 Ford	1985
601	6	Roberto	Cocciarelli	Neusitz	Swift DB2 Ford	1986
602	6	Christian	Dümmeler	Prölsdorf	Swift DB2 Ford	1986
606	6	Jens	Burmester	Gröderby	Swift DB2 Ford	1986
633	6	Kevin	Overman	Verden	Royale RP37 Ford	1984
686	6	Harald	Schmeyer	Frankfurt	Lola T86/90 Ford	1986
699	6	Martin	Hörter	Ransbach-Baumbach	Lola T90/90 Ford	1990



NOCH NICHT GENUG VON OLDIE-SCHÖNHEITEN?

Dann schnell zum
Oldtimer-Channel von

MOTORSPORT
TOTAL.COM



Jetzt QR-Code scannen!



This website is unofficial and is not associated in any way with the Formula 1 companies. F1, FORMULA ONE, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, FORMEL 1, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV. The trade mark FORMEL 1 is used under licence. All rights reserved.

MIT UNS SIND SIE AUF DEM BESTEN WEG ZUM ERFOLG

FAHR SICHERHEITSTRaining
5. OKTOBER 2021 | HOCKENHEIMRING

>> Jetzt anmelden unter www.huter-group.de



HUTER|EVENTS™



FLAIRISTA.de
Genuss für alle Sinne

Wolfgang Huter GmbH & Co. KG | Lange Strasse 72 | D-74915 Waibstadt
Fon: +49 (0) 7263 - 91 82 760 | Fax: +49 (0) 7263 - 91 82 761 | Mail: info@huter-group.de | www.huter-group.de



IHR PARTNER FÜR SPEZIAL-LOGISTIK:

Kranlogistik, Transporte & mehr in Süddeutschland

Schweres heben, Sensibles transportieren, Güter umschlagen und just-in-time liefern: Seit 1982 ist die Kranlogistik Stuttgart GmbH & CO. KG Ihr kompetenter Partner für Kranlogistik und Spezialtransporte.

Wir arbeiten für verschiedenste Unternehmen aus der Bauindustrie, dem Bauhandwerk, dem Baustoffhandel sowie Baumärkte – rund um Stuttgart im gesamten süddeutschen Raum und auf Wunsch auch über die Landes-Grenzen hinaus.

Als mittelständische Transport-Dienstleister sind wir in den letzten 40 Jahren mit unseren Kunden und Ihren Anforderungen gewachsen. Wir bieten heute ein Leistungsspektrum wie die „Großen“, sind als regionales und inhabergeführtes Unternehmen aber hochflexibel und kundenorientiert geblieben. Persönliche Ansprechpartner, individuelle Lösungen, modernstes Equipment, zuverlässige Schnelligkeit und faire Konditionen machen uns zu einem attraktiven Dienstleister für Ihre Aufgaben.



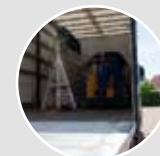
Kranlogistik

Sie müssen schwere Lasten heben und bewegen? Wir liefern Ihre Güter nicht nur an sondern setzen sie mit unseren Ladekränen auch punktgenau ab – in bis zu 27 Metern Höhe und bis zu 9 Tonnen Maximal-Gewicht.



Lagerlogistik

Wir bieten Ihnen warengerechte Regal- oder Blocklagerung, frostfrei in der Halle und auf Freiflächen. Selbstverständlich können wir Ihre Güter auch wunschgerecht kommissionieren oder einfach nur umschlagen mit unserem Cross-Docking-Konzept.



Baumarktlogistik

Im B2C-Bereich bieten wir Ihnen zielgenaue und zuverlässige Warenbewegungen für den Handel an: Im Auftrag von mehr als 80 Baumärkten und zahlreichen Energie-Händler übernehmen wir die Privat-Kunden-Belieferung auch für Schwer- und Volumen-Güter!

Kranlogistik-Stuttgart GmbH & Co.KG
Wagenburgstr. 142, 70186 Stuttgart
Telefon: 0711 345505-0
www.kranlogistik-stuttgart.de

**KRANLOGISTIK
STUTTGART**

TEILNEHMERLISTEN

Colmore YTCC

Nr.	Klasse	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Hubraum
0	60A	Rudolph	Rechtsohn	EU	Trabant 601 RS 1972	600
1	60A	Albert	Westerhuis	NL	Trabant 601 RS 1972	600
2	60A	Bart	Lemaire	B	Trabant 601 RS 1972	600
3	80B	Anita	Reyes	NL	Lotus Esprit 1989	2200
4	80B	Ron	Reyes	NL	MB 190 2.3	2300
5	70B	Gottthard	Mayr	D	BMW M1 Procar 1979	3500
7	70B	Ottokar	Krust / Grenz	D	Porsche 911 RSR Jägermeister	2994
8	70B	Roger	Bolliger	CH	Pontiac Trans Am SCCA 1971	8075
9	80B	Bjorn	Hees	NL	BMW E30 M3	2300
10	Proto	Peter	Brouwer	NL	Lola 88	2000
11	60B	Urs	Erbacher	CH	Chevrolet Corvette Stingray	5000
12	80B	Jordan	Strik	NL	Toyota Supra 1986	3000
15	60B	Tim	Fuchs	CH	Ford Mustang 1966 origTrans Am	4000
17	70B	Marcus	Bereuter	D	Corvette C3 1981	6900
18	80B	Tijn	Jilesen	NL	Porsche 964 RS	3600
19	70B	Leo	Beek, van der	NL	Porsche 911 Carrera 1985	3200
20	70A	Paul	Sieljes	NL	BMW 2002 Tii	1998
21	70A	Harry	Sieljes	NL	BMW 2002 Ti	1998
23	70B	Jeroen	Veldhuis	NL	Porsche 911 3.0	3000
29	60B	Urs	Metzger	CH	Plymouth Barracuda S 1968	8000
30	60A	Hans	Wolters / Cuppen	NL	BMW 1800 1969	1998
32	80B	Eric	Bosch, in den	NL	Porsche 944S2 1989	3000
40	80B	Christian	Pollmeier	D	BMW 325i	2500
41	70B	Axel	Hagemann	D	BMW M1 Procar 1978	3500
50	70B	Daniel	Schrey	D	Porsche 935 KI 1979	3000
55	80B	Erwin	Lieshout, van / Adriaans	NL	Porsche 964RSR 1989	3000
56	80B	Jochen	Kinzel	D	Porsche 964 Cup original U. Alzen	3800
68	70B	Lars	Rosenfeldt	DK	Renault Alpine A310 1981	2700

Nr.	Klasse	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Hubraum
69	80B	Gilbert	Svensson	S	Porsche 944 turbo 1989	2480
73	70A	Kim	Christensen	DK	Jensen Healey 1973	1973
76	70A	Ulrich	Anderson	DK	Ford Escort MKII	1800
77	Proto	Walter	Hoffmann	D	McLaren MC1	7000
88	70B	Rene	Wagner	CH	MGB V8 GT	7000
92	70B	Manfred	Irger	AT	Ford GT 40 1975	5700
93	70B	Robbert-Jan	Leur, van de	NL	Renault Alpine A310 V6	2700
98	70B	Hubert	Färber	D	Mercedes 560	4000
99	80B	Roel	Schmitz	NL	Porsche 944S2 1989	3000
115	70B	Beat	Gubler	CH	Dodge Challenger 1970	9400
117	70A	Harm	Laan, van der	NL	Saab 99 EMS 1975	1998
118	70A	Lars	Bojvad	DK	Ford Escort 1600	1600
120	70A	Frankie	Jorgensen	DK	VW Golf 1 Oettinger	800
121	80B	Heinrich	Botz	D	Porsche 964 Cup 1992	3800
124	80B	Marcel	Rijswick, van	NL	Porsche 964 1989	3800
126	70A	Pierre	Iversen	DK	Ford Escort RS2000	1995
128	80B	John	Carlsson	S	Porsche 944	2980
139	Proto	Christian	Nowak	D	CN-Cobra	7010
151	80B	Bira	Haver van	NL	BMW 325i	2500
161	80B	Dimitri	Galanidis	NL	Porsche 964RS 1989 / 944	3600
176	80B	Samuel	Benz	CH	TVR Tuscan 1989	4500
188	60B	Gerald	Grohmann	AT	Daytona Cobra Coupe 1965	5866
204	70A	Thomas	Baltzer	D	Porsche 924	1978
216	70A	Alberto	Pinna	D	Leyland Mini 1300	1300
400	70B	Jörg	Zeyher	D	Opel Manta B 400	2410
564	70A	Axel	Vögele	D	Mini Innocenti	1300
888	60A	Guy	Martin	GB	Trabant 601 RS 1972	600



TEILNEHMERLISTEN

VFV GLPpro

Nr.	Klasse	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Typ	Bj.	Hubraum
2	B	Arjan	Luttikhuis	NLD	Mercedes	190	1988	2500
11	B	Guenther	Schmid	DEU	Mercedes	190E 2.5 16V EVOII	1987	2498
23	B	Ronny	Brandt	DEU	Mercedes	190 EVO II	1991	2500
77	B	Alex	Brinkmann	DEU	Ford	Escort MKII	1980	1993
500	B	Christoph	Lixl	DEU	BMW	e36 M3 GT	1993	3000
511	B	Wolfgang	Ziegler	DEU	Trabant	601RS	1988	600
518	B	Armin	Lixl	DEU	BMW	2002	1975	2000
528	B	Ralf	Scheib	DEU	Ford	Escort	1976	1998
533	B	Andreas	Ernig	DEU	BMW	2002	1974	1990
535	B	Michael	Öfele	DEU	BMW	1800Ti	1966	1786
537	B	Michael	Hartmann	DEU	VW	Polo 86	1977	1300
540	B	Günter	Ullrich	DEU	Audi	Audi 90 Quattro IMSA GTO	1989	2226
541	B	Michael	Schmölders	DEU	Ford	Fiesta 1.1 RS	1980	1150
544	B	Bernhard	Lang	DEU	Ford	Escort RS2000 Spezial	1978	1999
546	B	Ralf	Altenhofen	DEU	Porsche	964	1989	4000
564	B	Axel	Vögele	DEU	Mini Innocenti	Cooper	1972	1300
577	B	Rainer	Fischer	DEU	BMW	2002	1970	2000
592	B	Ralf	Schieback	DEU	Toyota	AE86	1984	1998
595	B	Sven	Hagen	DEU	BMW	e30 318is	1990	1796
597	B	Bruno	Stoller	CHE	Triumph	Dolomite Sprint	1979	1997
598	B	Simone	Busch	DEU	Ford	Sierra Cosworth	1987	1996
601	B	Scott	Kleijssen	NLD	Mercedes	190	1988	2500
610	B	Ulrike	Braner	DEU	Mini	Innocenti	1975	1275
614	B	Yannik	Dinger	DEU	BMW	e36 328i	1991	2788
616	B	Gerald	Dietz	DEU	BMW	e30 320is	1989	1998
630	B	Jürgen	Benzel	DEU	Opel	Kadett C	1979	1150
634	B	Thomas	Straub	DEU	Opel	Kadett C Limo	1978	2500
635	B	Martin	Fränkel	DEU	BMW	635CSI	1984	3500
638	B	Stephan	Schaade	DEU	Ford	Spiess Fiesta	1978	1300
640	B	Michael	Vaillant	DEU	Renault	4CV	1958	1400
664	C	Nicolas	Edel	DEU	Abarth	1300 OT	1968	1300
665	B	Michael	Bentz	DEU	Ford	Escort RS 1600 i	1982	1600
672	B	Marco	Buhmann	DEU	BMW	e30 320is	1990	1990
680	B	Hartmuth	Rupprecht	DEU	BMW	2002	1970	1998
682	B	Julian	Reinbott	DEU	BMW	e36 328i	1992	2800
688	B	Alberto	Pinna	Ital.	Leyland	Mini	1972	1300
692	B	Bruno	Hügli	CHE	BMW	1502	1971	2000
695	B	Uwe	Send	DEU	Opel	Kadett-C Coupé	1976	2400
704	C	Johannes	Holl	DEU	Porsche	944	1983	2447
705	C	Michael	Stock	DEU	porsche	944 Turbo Cup	1986	2500

Nr.	Klasse	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Typ	Bj.	Hubraum
706	C	Mathias	Marschhäuser	DEU	Porsche	911 Carrera	1987	3600
714	C	Olaf	Althaus	DEU	VW	914/4	1974	1992
716	C	Michael	Hölz	DEU	TVR	VIXEN	1970	1600
720	C	Werner	Pfisterer	DEU	Alfa Romeo	GTjunior	1970	2000
725	C	Merlin Winnetou	Kampmann	DEU	Ginetta	G15	1969	998
735	C	Franz	Straub	DEU	De tomaso	Pantera GT 4	1971	5700
736	C	Heinz Willi	Nutz	DEU	Porsche	944s2	1990	2985
740	C	Felix	Vaillant	DEU	Alpine Renault	A110	1975	1400
741	C	Heinz	Siller	DEU	Cobra	Shamrock	1980	5700
748	C	Thomas	Itte	DEU	Porsche	944	1989	2500
765	C	Rainer	Stäwen	DEU	Triumph	TR4a IRS	1965	2100
769	C	Michael	Koppe	DEU	Jaguar	E-Type-Coupe	1969	4200
777	C	Rainer	Grindler	DEU	AC	3000 ME	1983	2994
783	C	Rainer	Schaab	DEU	Porsche	911S	1974	3000
791	C	George	Wetter	CHE	Porsche	Carrera RSR	1976	2900

GT CLASSICS

Nr.	Klasse	Fahrer	Nat.	Fahrzeug	Bj.	Hubraum
Div. I (GTC) Cup - Periode bis 2008 über 2000 ccm						
93	Cup	Erich Fuchs	D	Porsche 993 Cup 3.8	1998	4 ccm
Div. I (GTC) DRM - Periode bis 2008 über 2000 ccm						
37	DRM	Adrian Grenz	D	Porsche Carrera 911 RSR	1975	2994 ccm
40	DRM	Otto Reedtz-Thott	DK	Ford GT40 Mk1	1965	4763 ccm
Div. I (GTC) ITC - Periode bis 2008 über 2000 ccm						
83	ITC	Achim Heinrich	D	BMW M1 procar -2	1983	3800 ccm

TEILNEHMERLISTEN

RACECLUB GERMANY

Nr.	Klasse	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Typ	Bj.
333	Vorkrieg	Markus	Neisius	D	Maserati	6cm	1938
30	Formel 1	Jochen	Gaa	D	Larrousse-Lola	Ford	1988
24	Formel 1	Axel	Pilz	D	Minardi	F1	1987
9	Formel 1	Judith	Lyons	GB	Surtess	TS 9	1971
248	Formel 1	Dr. Klaus	Lehr	D	Maserati	250 F	1954
9	Formel 1	Walter	Lais	D	ATS	D5	1982
18	Formel 1	Max	Mustermann	D	Arrows	A10B	1988
725	Formel 2	Jo	Vonlanthen	CH	G.R.D	Ford	1975
141	Formel 2	Thorsten	Guggolz	D	March BMW	832	1983
11	Formel 2	Herbert	Schnell	D	Ralt	RT 35	1991
23	Formel 2	Carsten	Andersen	DAN	March	722	1972
3	Formel 3	Oliver	Schaul	D	Reynard	903	1990
841	Formel 3	Richard	Feulner	D	Chevron	F	1978
141	Formel 3	Werner	Pircher	CH	Lotus	41	1966
4	Formel 3000	Jakob	Speckert	CH	Reynard Judd	89 D	1989
142	Formel 3000	Henry	Büttner	D	Reynard	F3000	1991
69	Formel 3000	Daniel	Schilling	CH	Reynard	FF-82	1982
81	Formel 5000	Manfred	Nord	D	Crossle	FA 13	1969
890	Formel Ford	Frank	Roser	D	Lola	T540	1978
113	Formel Ford	Rene	Haeberlin	CH	Royale	RP33 M	1983
855	Formel Opel Lotus	Bernd	Grell	D	Reynard	Opel-Lotus	1987
834	Formel Opel Lotus	Wolfram	Winkler	D	Opel Lotus	MK 2	1994
831	Formel Opel Lotus	Karl Michael	Gries	D	Formel Opel Lotus	MK 1	1988
23	Formel Renault 2.0	Thomas	Löscher	D	Tatuus	FR 2.0	2000
509	Formel Super Vau	Max	Kohler	CH	RALT	RT5	1980
525	Formel Super Vau	Detlef	Creutz	D	Maco	SV 378	1978
offen	Formel Vau	Gerd	Kappler	D	Fuchs	V1300	1974
849	Formel Vau	Marc	Schurr	D	Kaiman Formel Vau	Zweivergaser	1970
427	div	Kurt	Jähn	CH	Lotus	23B	1962
966	div	Markus	Messmer	CH	Crosslé	9 S	1966
88	Formel 2	Joachim	Ohlinger	D	Brabham	BT 16/18	1966
52	Formel 2	Franz	Schumacher	CH	Connaught	A6	1952



SLICKPIX

MOTORSPORTFOTOGRAFIE



SEIT DEM 23. JULI ERHÄLTlich UNTER
WWW.SLICKPIX.DE

Design

AWARD 2021

Schon zur Tradition geworden, findet die Verleihung des Design Awards in diesem Jahr bereits zum 10. Mal im Rahmen der Bosch Hockenheim Historic statt.

Die Trophäen werden in den Kategorien BEST RACE CAR in GT, PROTOTYPE und FORMULA verliehen.

Anders als in den Jahren zuvor werden die Preise bedingt durch das Pandemiegesehen und die damit verbundenen Einschränkungen nicht durch eine Gruppe von Masterstudenten vergeben.

Stattdessen konnte mit dem dreifachen Le-Mans-Sieger Marco Werner, Jochen Nerpel vom Hockenheimring und Kai Nieklauson von ChromeCars eine kompetente Jury gefunden werden.

Die Preise werden am Samstag, 28. August 2021 im Fahrerlager verliehen.



LADIES AND GENTLEMEN, LIEBE LOTUS-ENTHUSIASTEN,



in diesem Jahr findet die Bosch Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival zwar statt, aber unser Clubtreffen kann leider nicht in der gewohnten Form, wie wir es kennen, durchgeführt werden. Dennoch haben alle Besucher die Möglichkeit, das Jim Clark Revival zu besuchen: erlaubt ist der Zugang zu den Tribünen und zum Fahrerlagerbereich.

Die Hockenheim-Ring GmbH hat entschieden, einen Sonderparkplatz hinter der Südtribüne für ein Markenclubtreffen zu reservieren, der beim Kauf eines Markenclubtickets zugänglich ist. Das Fahren auf der Strecke findet jedoch in diesem Jahr nicht statt.

Ich danke der Hockenheim-Ring GmbH dafür, dass sie trotz der immer noch restriktiven Zeiten immer noch Möglichkeiten findet, unseren Motorsport Enthusiasmus zu leben und erleben.

Mit freundlichen Lotus-Grüßen

Siegfried Herrmann

Siegfried Herrmann

Kontakt/Contact

Siegfried Herrmann
Harkortstrasse 27
D - 44652 Herne
Tel.: +49 (0)2325 62614
Mobil: +49 (0)151 240 54116
s-herrmann@t-online.de
www.lotushistoric.de



ORGANISATIONSPLAN

Veranstalter:	Hockenheim-Ring GmbH, Am Motodrom, 68766 Hockenheim
Sportlicher Ausrichter:	Badischer Motorsport Club e.V. im DMV, 68766 Hockenheim
Organisationskomitee:	Jörg Bensemann Volker Ehekirchen Jochen Nerpel Wolfgang Huter
Sportkommissare (Vorsitzender):	Yasin Özer
Sportkommissare:	Stefanie Kleiber
Sportkommissare:	Tom Ferrero
Rennleiter:	Arthur Hirning
Stellv. Rennleiter:	Volker Ehekirchen
RL Assistent + Anwärter	Marco Kolb
Rennsekretär:	Marcus Kuntz
Technische Kommissare (Obmann):	Dennis Boch
Rennbüro:	Sabine Tesseraux
Race Control:	Udo Bizenberger, Steffen Kistner
Leiter der Streckensicherung:	Gerhard Köhler
Stv. Leiter der Streckensicherung:	Johann Wuschek
Safety Car Driver:	Willi Schenkel
Safety Car Observer:	Oliver Sylla
DMSB-Staffel (Einsatzleitung):	Marcus Vogelgsang
Boxenaufsicht:	
Start/Ziel:	Uwe Klinkenberg / Marcel Fitterer
Vorstart und Startaufstellung:	Markus Hess
Parc fermé:	
Boxenausfahrt:	Michael Scharfenberg, Franz Kley
Boxeneinfahrt:	
Fahrerlageraufsicht:	Günter Seelinger
Zeitnahme:	Bernd Jung, SDO Timing
Streckensprecher:	Daniel Pesch André Kessler
Media Shuttle:	HORI
Pressebüro und Akkreditierung:	Kerstin Nieradt
Chief Medical Officer:	Dr. Detlef Reimers
Sanitätsdienst:	Deutsches Rotes Kreuz Hockenheim
Medizinischer Einsatzleiter:	Dr. H. G. Wulff
Medical car doctor:	
Medical car driver:	Dietmar Wagenthaler

Siegerehrung:	Heiko Degenhard
Feuerschutz:	DMSB Staffel
Abschleppservice/Bergung:	Firma Gross
Umweltbeauftragter:	Dr. Bernd Schwarz
Sicherheitsbeauftragter:	Willi Gropp
Serienkoodinatoren:	
Raceclub Germany	Wolfgang Huter
CanAN+Sportscars	Michael Thier
Youngtimer Touring Car Challenge	Randall Lawson
Gruppe C Supercup	Fritz Gebhardt
Historic Racecar Association	Marcel Biehl
Formel Vau Europa e.V.	Thomas Cramer
Dunlop Gentle Drivers '65	Michael Thier
Tourenwagen Classics	Michael Thier
GLPpro	Felix Vaillant
Kampf der Zwerge	Thorsten Babon
HTGT um die DUNLOP Trophy	Michael Thier
Black & Gold-Collection	Kai Nieklauson
Impressum:	
Programmgestaltung und Design:	Wolfgang Huter GmbH & Co. KG
Bildernachweis:	Hockenheim-Ring GmbH
Bilder der Rennserien:	Wolfgang Huter GmbH & Co. KG Elfilmages, Elfimotorsport Archiv Jürg Mallepell

Motorsportliche Genehmigung der Dachorganisation des Veranstalters

Veranstaltung:
„Bosch Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“
27-29.08.2021 Hockenheim

DMSB genehmigt mit Reg.-Nr.: N.N.
Organisiert in Übereinstimmung mit dem Internationalen
Sportgesetz und dem Sportreglement des DMSB

DMSB



BMC TRACKDAYS

HOCKENHEIMRING

THE TRACK IS YOURS



SEI DABEI – 20.10.2021



NEU!



Start in drei Gruppen:
Einsteiger, Fortgeschrittene, Experten



Teilnehmer:
Maximal 40 Teilnehmer pro Gruppe



Fahrzeit pro Gruppe:
1 Std. am Vormittag, 1 Std. am Nachmittag



Zulassung:
Teilnahme nur für Autos mit Straßenzulassung



Lärmklasse:
Straßenzulassung, max. 98 dB (A.)



Coach:
Briefing durch Instrukteure



Add-ons buchbar:
Zusatzfahrer, Begleitpersonen & Boxen



Catering:
Inklusive Boxencatering, Kaffeepausen & Snacks

**BOSCH**

Technik fürs Leben

Uns bewegt

MOBILITÄT

Ersatzteile
für Young- und
Oldtimer unter
www.bosch-classic.com



Technologien von Bosch kommen weltweit in fast allen Fahrzeugen zum Einsatz. Dabei stehen für uns die Menschen und die Sicherstellung ihrer Mobilität im Vordergrund. Für sie arbeiten wir ständig an einer Kombination aus Ersatzteilen, Fahrzeugdiagnose, Werkstattausrüstung und Serviceleistungen.

boschaftermarket.de

**Uns bewegt,
was Sie bewegt**