



€ 4,00

17. Offizielles PROGRAMMHEFT

6.-8. MAI 2022

www.hockenheim-historic.de





SEIT 70 JAHREN AUF DER POLEPOSITION

Die GEBHARDT Intralogistics Group ist seit sieben Jahrzehnten zuverlässiger Partner für innovative Intralogistikanlagen und Lagerautomatisierung



GEBHARDT Intralogistics Group
Neulandstr. 28 | 74889 Sinsheim
T +49 7261 939-0
info@gebhardt-group.com
www.gebhardt-group.com

70
INNOVATION
AUS TRADITION



Sir Jackie Stewart



"Motorsport has got long reach and has been in evidence since the removal of the horseless carriage. The motor vehicle has become fashionable, desirable and enjoys the privilege of creating enormous success for the drivers, designers and engineers who have continued to break new ground to create something that for many people, is considered to be the most exciting form of transportation.

Historically, aristocrats from enormous private homes would hold competitive events in order to beat their fellow car-owners, whilst racing around the primitive roads of the time.

Both then and now, motorsport has probably produced more dynamic designers and creators than any other activity in the world; including for those with moderate financial boundaries, allowing them to reach to the exotica that has been created over all of those years to beat the horseless carriage.

Motorsport has grown to become one of the most entertaining sports in the world. It is totally global and whether the owner has a Fiat or a Ferrari, it has the same passion, the same desires and the same pride of ownership. Germany has enjoyed enormous success in the world of motorsport over so many years. I hope that this may continue at Hockenheim in your annual event which has now reached 90 years of activity. Congratulations."

Wir gratulieren

90 Jahre Hockenheimring (1932-2022)



“

Herzlichen Glückwunsch zum 90sten! Ich kann mich noch gut erinnern, als ich in der Sachs-Kurve mit der Fan-Fahne den alten DTM Boliden der 80er Jahre zugejubelt habe. Ein paar Jahre später habe ich dann selbst meine Runden auf dem Hockenheimring gedreht. Die Erinnerungen an die damals langen Geraden und die Windschattenduelle durch den Schwetzingen Hardt bleiben mir unvergessen. In Zukunft freue ich mich, den Hockenheimring, in der passiven Motorsportrolle besuchen zu können und spannende Rennen zu sehen.

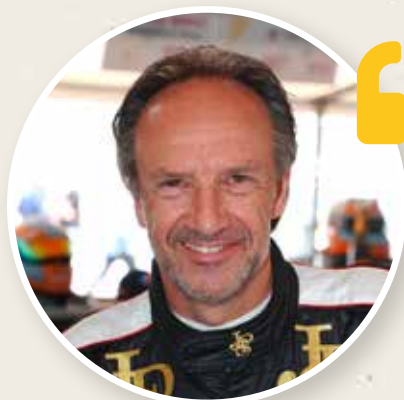
— MARTIN TOMCZYK, DTM MEISTER 2011

Hockenheim ist für mich Emotion. Da fuhr ich 1960 mein erstes Rennen, da gewann ich 1967 den Europapokal, da stand ich 1968 neben Jochen Rindt auf dem Podium. Aber ich denke vor allem an Jim Clark und seinen Todessturz 1968. Am Abend zuvor fuhren wir beide ins ZDF-Sportstudio. „Bis morgen, Kurt“ sagte er und tippte mir auf die Schulter. Zwölf Stunden später war Jim tot. Wenn ich in Hockenheim bin, lege ich stets Blumen an den Jim-Clark-Gedenkstein.

“



— KURT AHRENS, EHEMALIGER RENNFAHRER



“

Der Hockenheim begleitet mich in meiner Karriere wie nicht allzu viele Rennstrecken dieser Welt. Mitte der 80er Jahre fuhr ich dort schon Formel Ford Rennen, kämpfte in der Formel 3 auf dem alten, legendären Kurs mit Ostkurve um die F3 Meisterschaft, bestritt 1993 ein DTM Rennen und genoss das erste Mal ein Formel 1 Rennen in Hockenheim. Heute genieße ich den Kurs in den verschiedenen historischen Klassen wie z.B. bei der Fahrt mit historischen Formel 1 Wagen. Das ist immer etwas Besonderes.

— MARCO WERNER, 3-MALIGER LEMANS SIEGER

Kleine Erinnerungen an etwas Großes.

“



Der Hockenheimring erlangte schnell einen Stellenwert, der in der Nähe meiner Heimatstadt Frankenthal, schwer wegzudenken war.

Die langen Geraden mit Sandwällen auf den Seiten der Straße, befestigt durch Bäume, ein Motodrom, mit scheinbar himmelhohen Tribünen.

Ich fuhr dann, wirklich mein erstes Rundstreckenrennen, mit dem Alfa Romeo GTA im Akademischen Rennen des MHSTC spät im Jahr und konnte meine Klasse gewinnen.

Meine ersten Monoposto-Rennen in „Hoggene“, im Super V, waren großartige Rennen. Später folgten dann noch F2, F1 und die Gruppe C Boliden von Porsche und Mercedes. Die Entwicklung der Rennfahrzeuge und die damit verbundenen Sicherheitsmaßnahmen bedingten allerdings eine Änderung der Streckenführung.

Doch der Ring übt immer eine Faszination aus und bietet, unabhängig von den Rennautos, immer hochspannend Duell.

Ich wünsche den engagierten „Lords of the Ring“ viel Erfolg und eine endlich abnehmende Pandemie!

Beste Wünsche und Dank von einem alten Wegbegleiter.

— JOCHEN MASS, EHEMALIGER RENNFAHRER

Hockenheim = Mein Wohnzimmer... Mein Wohnzimmer = Hockenheim

“



So könnte man die Beziehung zwischen mir und dem Hockenheimring wohl am besten beschreiben.

Alles fing ca. 1995 mit meinem Vater an, der donnerstagabends abends, öfter mit seinem privaten BMW M3 beim Freien Fahren ab 16 Uhr am Start war – natürlich mit mir als Beifahrer. Mein erstes Rennen vor Ort, die BERU Top 10, habe ich in der Sachs-Kurve verfolgt. Natürlich kein Gedanke daran, dass ich selbst einmal am Start stehen könnte.

Dann ging's los: 2000 mein erstes Rundstreckenrennen im Formel BMW Junior Cup, noch auf der alten Strecke. Dann Formel 3, GP2 bis zur Formel 1! Ich bin Jochen Nerpel/Klaus Schwenninger immer noch eine Streckenbegrenzung aus Beton schuldig. In der Saison 2008 brach mir in der letzten Kurve die Radaufhängung und ab ging's in die Mauer.

Zu den motorsportlichen Highlights zählen definitiv die Podest-Platzierungen in der DTM – nicht zu vergessen der legendäre Kampf 2018 beim DTM Auftakt gegen Gary Paffett.

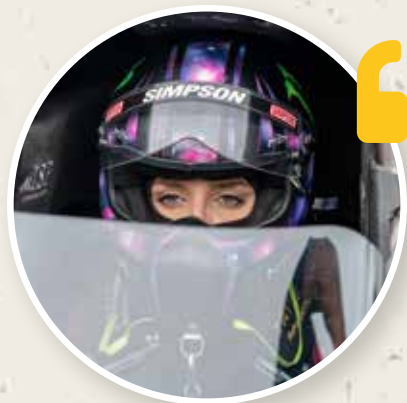
Es war alles dabei vom Unfall bis zum absoluten Wahnsinnsrennen und vielen erlebnisreichen Abenden im Sachs-Haus mit tollen Gesprächen und Begegnungen!

Jetzt versteht man glaube ich – Hockenheim = Mein Wohnzimmer

— TIMO GLOCK, EHEMALIGER FORMEL 1 FAHRER

Wir gratulieren

90 Jahre Hockenheimring (1932-2022)



“

Der Hockenheimring bedeutet für mich nach Hause kommen.

Die ganzen Emotionen und Fans, welche die NitrOlympX mit sich bringen ist für mich unvergleichlich. Ebenfalls ist es immer schön, dass man egal wo man hinschaut ein alt bekanntes Gesicht sieht, egal ob bei den Fans, der Streckencrew oder den Mitarbeitern. Für uns ist ganz klar, dass Hockenheim immer unser Highlight des Jahres ist und wir uns immer wieder freuen her zu kommen. Die Jahre während Corona war unsere Sehnsucht nach Hockenheim enorm groß. Wir durften hier so viele Erfolge feiern und dies zusammen mit den treuesten Fans die es gibt.

Danke Hockenheimring, du bist wunderbar schön!

—— JNDIA ERBACHER, DRAGSTER-RENNFAHRERIN

Herzlichen Glückwunsch von meiner Seite zum 90-jährigen Bestehen des Hockenheimrings.

Ich habe eine ganz besondere Beziehung zum Ring. Hier begann meine Motorsportlaufbahn. Mein allererstes Rennen bestritt ich 2010 beim 100 Meilen Rennen.

Immer wieder komme ich sehr gerne durch verschiedene GT3 Rennserien an den Ring zurück. Für mich ist es ein nach Hause kommen.

—— PATRICK ASSENHEIMER, GT FAHRER

“



“



Ich gratuliere dem Hockenheimring zum 90. Geburtstag. Hockenheim war mein Heimrennen.

Ich war auch der erste Rundenrekordhalter auf der neuen Strecke im Motodrom. Vor der offiziellen Eröffnung fand 1966 ein Juniorenpokal-Rennen statt und dort bin ich die schnellste Rennrunde gefahren. Leider konnte ich in Hockenheim keinen meiner 14 Weltmeisterschaftsläufe gewinnen. Aber 1969 (125 ccm) und 1975 (350 ccm) wurde ich beim Großen Preis von Deutschland jeweils Zweiter und stand auf dem Podium. 1974 habe ich beim Mai-Pokalrennen einen Doppelsieg gefeiert und die Rennen in der 350 ccm sowie der 500 ccm-Klasse gewonnen. Ab 1969 bin ich für den Badischen Motorsport Club (BMC) Hockenheim gefahren und feierte vor ein paar Jahren das 50-jährige Jubiläum.

—— DIETER BRAUN, ZWEIMALIGER MOTORRAD-WELTMEISTER, IN DER 125 UND 250 CCM KLASSE

“



Der Hockenheimring war und ist für mich ein steter Begleiter – nicht nur in meiner Karriere als Rennfahrer, sondern fortwährend in meinem Leben. Schon die Fahrt durch den Tunnel ins Fahrerlager ist eine wunderbare „Memory Lane“, bei der die durchweg positiven Erinnerungen an meine Zeit in Nachwuchs-Formeln, DTM, Sportwagen, ja sogar Formel 1 lebendig werden. Nun wandelt sich das Gesicht des Motodroms: Der Erneuerungsprozess wird von einer starken Mannschaft umgesetzt, der die Anlage zukunftssicher macht und ihr weitere Bedeutungskraft verleiht.

Ich bin dem Hockenheimring dankbar, für mich ist er wie ein guter, alter Freund. Ich komme gerne hierher

—— MICHAEL BARTELS, EHEMALIGER RENNFÄHRER



LIEBE FREUNDE HISTORISCHEN MOTORSPORTS, LIEBE GÄSTE,

...

im Mai 1932 nahm die Geschichte des Hockenheimrings ihren Lauf. Vor genau 90 Jahren fuhren waghalssige Motorsportpioniere beim ersten Motorradrennen auf notdürftig präparierten Waldwegen um Sieg und Ehre. Seitdem ist viel passiert und die badische Rennstrecke hat im Laufe der Jahrzehnte nicht nur viele sportliche Highlights, sondern auch konzeptionelle Entwicklungen und bauliche Modifikationen erlebt. Durch mehrere intensive Umbauphasen wurden die Weichen für Hockenheim als Hochburg für professionellen internationalen Motorsport gestellt. Nicht zuletzt führte auch der tragische Unfall des zweimaligen, schottischen Formel-1-Weltmeisters Jim Clark im Jahr 1968 zu umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen an der Strecke. Seither gehört der Hockenheimring zu den sichersten Rennstrecken der Welt.

Geschichte und Tradition sind fest verankert am Hockenheimring und machen einen großen Teil seiner Faszination aus. So ist auch die hochkarätig besetzte Oldtimer-Veranstaltung Bosch Hockenheim Historic selbst längst schon zur Tradition im Motodrom geworden. Bereits seit 17 Jahren locken bei der Veranstaltung zu Ehren Jim Clarks exklusive Rennfahrzeuge und spannende Young- und Oldtimerrennen zehntausende

Fans historischer Motorsportfahrzeuge an die Grand Prix-Strecke. Die perfekte Mischung aus spannenden Rennserien, Sonderthemen, Markenclubareal und abwechslungsreichem Rahmenprogramm machen die Bosch Hockenheim Historic zu einem absoluten Highlight in unserem Eventkalender.

Für die 2022er-Ausgabe des historischen Rennwochenendes planen wir wieder, ein Motorsportfest für die Fans zu veranstalten, bei dem es viel live zu entdecken und erleben gibt. Zwar werden wir auch in diesem Jahr flexibel auf die pandemische Lage reagieren müssen, sind jedoch zuversichtlich, dass wir nach den letzten beiden von Covid-19 geprägten Saisons zu alter Stärke finden werden.

Unser herzlicher Dank gilt unserem langjährigen Hauptsponsor BOSCH, dessen Namen unsere Veranstaltung wie ein Gütesiegel im Namen führt, und allen Partnern, die uns auch in diesen schwierigen Zeiten die Treue gehalten haben. Wir freuen uns darauf, alle Teilnehmer und vor allem unsere Besucher bei der Bosch Hockenheim Historic 2022 begrüßen zu dürfen. Denn es geht nichts über das Live-Erlebnis an der Rennstrecke. Willkommen am Hockenheimring!



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



INFORMATION

Zeitplan / Timetable	12
Fahrerlagerplan	16
Teilnehmerlisten	52
Organisationsplan / Impressum	74

RAHMENPROGRAMM

Jim Clark – Rennen gegen Colin Chapman	18
Hockenheim Historic Slot GP	46
Treffpunkt Markenclub	70
Design Award	72
Lotus Club Treffen	73

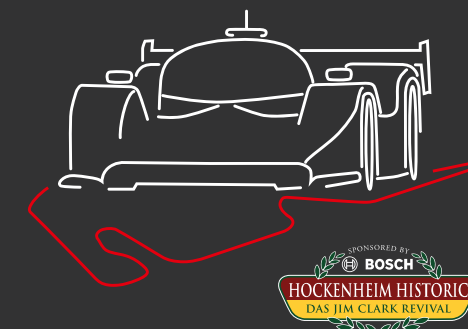
PACKENDER MOTORSPORT - DIE RENNSERIEN

Gruppe C Supercup	22
Lurani Trophy	24
Boss GP Racing Series	28
HSCC - Historische Formel 2	30
Raceclub Germany	32
Historische Formel Vau „Europa“	34
Historic Racecar Association	36
CanAm & Sportscars	38
Dunlop Gentle Drivers `65	40
YTCC	42
Lotus Cup Europe	44

Group C Supercup



Supported by:



WWW.GROUPCSUPERCUP.COM

ZEITPLAN / TIMETABLE

Änderungen vorbehalten

Freitag, 06.05.2022

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:05	Historische Formel Vau Europe	Training	00:25	09:30
09:35	Colmore YTCC	Training	00:25	10:00
10:05	AvD Historic Race Cup	Qualifying 1	00:20	10:25
10:35	Lotus Cup Europe	Training 1	00:25	11:00
11:05	Group C Super Cup	Training 1	00:25	11:30
11:35	CanAm & Sportscars	Qualifying 1	00:20	11:55
12:05	HSCC F2	Training	00:25	12:30
12:40	BOSS GP	Training 1	00:30	13:10
13:10	Pause		00:30	13:40
13:50	Raceclub Germany	Presentation	00:20	14:10
14:15	Dunlop Gentle Driver` 65	Qualifying 1	00:20	14:35
14:45	Group C Super Cup	Training 2	00:25	15:10
15:15	AvD Historic Race Cup	Qualifying 2	00:20	15:35
15:45	Lotus Cup Europe	Training 2	00:25	16:10
16:15	Lurani Trophy	Qualifying	00:25	16:40
16:45	BOSS GP	Training 2	00:30	17:15
17:25	HSCC F2	Qualifying	00:25	17:50
18:00	CanAm & Sportscars	Qualifying 2	00:20	18:20
18:25	Historische Formel Vau Europe	Qualifying	00:25	18:50
19:00	Dunlop Gentle Driver` 65	Qualifying 2	00:20	19:20
19:25	Colmore YTCC	Competition 1	00:30	19:55

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:05	Lotus Cup Europe	Qualifying	00:25	09:30
09:40	BOSS GP	Qualifying	00:30	10:10
10:20	AvD Historic Race Cup	Race 1	00:20	10:40
10:50	Group C Super Cup	Qualifying	00:20	11:10
11:20	CanAm & Sportscars	Race 1	00:30	11:50
12:10	HSCC F2	Race 1	00:25	12:35
12:35	Pause		00:30	13:05
13:15	Raceclub Germany	Presentation	00:25	13:40
13:50	Dunlop Gentle Driver` 65	Race 1	00:30	14:20
14:35	Group C Super Cup	Race 1	00:40	15:15
15:30	BOSS GP	Race 1	00:20	15:50
16:05	Lurani Trophy	Race 1	00:25	16:30
16:45	Lotus Cup Europe	Race 1	00:25	17:10
17:15	Colmore YTCC	Competition 2	00:30	17:45
17:55	Historische Formel Vau Europe	Regularity Test	01:00	18:55

Samstag, 07.05.2022

Samstag: 12:30 UHR: GEDENKFEIER AM JIM CLARK MEMORIAL

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:10	AvD Historic Race Cup	Race 2	00:20	09:30
09:40	Colmore YTCC	Competition 3	00:30	10:10
10:30	Lotus Cup Europe	Race 2	00:25	10:55
11:05	BOSS GP	Warm up	00:10	11:15
11:30	CanAm & Sportscars	Race 2	00:30	12:00
12:10	Dunlop Gentle Driver` 65	Race 2	00:30	12:40
12:40	Pause		00:30	13:10
13:25	Lurani Trophy	Race 2	00:25	13:50
14:10	Group C Super Cup	Race 2	00:40	14:50
15:10	HSCC F2	Race 2	00:25	15:35
15:55	BOSS GP	Race 2	00:25	16:20
16:25	Raceclub Germany	Presentation	00:30	16:55

Sonntag, 08.05.2022





Automobilclub
von Deutschland

WIR SIND MOTORSPORT



Sportlicher Ausrichter des
„GROSSER PREIS VON
DEUTSCHLAND“



AvD-Oldtimer-Grand-Prix



AvD-Sachsen-Rallye



AvD-Histo-Tour



Der AvD ist sportlicher Ausrichter von weltweit populären Motorsport-Veranstaltungen. Die DTM garantiert ein einzigartiges Motorsport-Erlebnis. Nicht nur deswegen ist der AvD seit 2021 der sportliche Ausrichter.

Jetzt Mitglied werden!

www.avd.de

Pannenhilfe und Schutz seit 1899. Automobilclub von Deutschland e.V. | 60525 Frankfurt am Main

RPR1.

VEREINSLEBEN.
DIE SPORTSHOW AM SONNTAG
immer von 16 bis 18 Uhr.
Mit Selina Schmitt.
Und nur auf RPR1.



Spüre die Leidenschaft.



Medical
Center



Parc fermé

Race
Control

Formel Vau Europe

Lurani Trophy

Youngtimer Touring Car Challenge

Lotus Cup Europe

Raceclub
Germany

HRA

FHR

P

VIP

P

VIP

P

VIP

Group C
Supercup

F2

Raceclub Germany

Boss GP

Group C
Supercup

Lurany Trophy

Raceclub Germany

Historic
Formula 2

Boss GP

10

11

2

1

3

9

8

- 1: Ernst-Wilhelm-Sachs-Haus (Pressezentrum & Papierabnahme)
- 2: Baden-Württemberg Center
- 3: Kongresspavillon / Jim Clark Ausstellung, Slot Racebahn, Händler
- 4: Red Cafebar
- 5: Siegerehrungen (Bühne)
- 6: A.v.D. Automobilclub von Deutschland
- 7: BOSCH
- 8: Shuttle-Bus
- 9: Händlermeile
- 10: Boxendach (Ausstellungen, Kids Club, Public Catering)
- 11: Konzertfläche Boxendach (Samstag-Abend)

Jim Clarks RENNEN — GEGEN — COLIN CHAPMAN

Jim Clark testete im Oktober 1958 für das Border Reivers Team einen Lotus Elite in Brands Hatch. Der Wagen hinterließ bei Clark einen hervorragenden Eindruck. Die Straßenlage und das Handling waren sensationell. Ian Scott Watson von Border Reivers bestellte deshalb bei Colin Chapman einen Lotus Elite aus der Vorproduktion für die Saison 1959.

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.



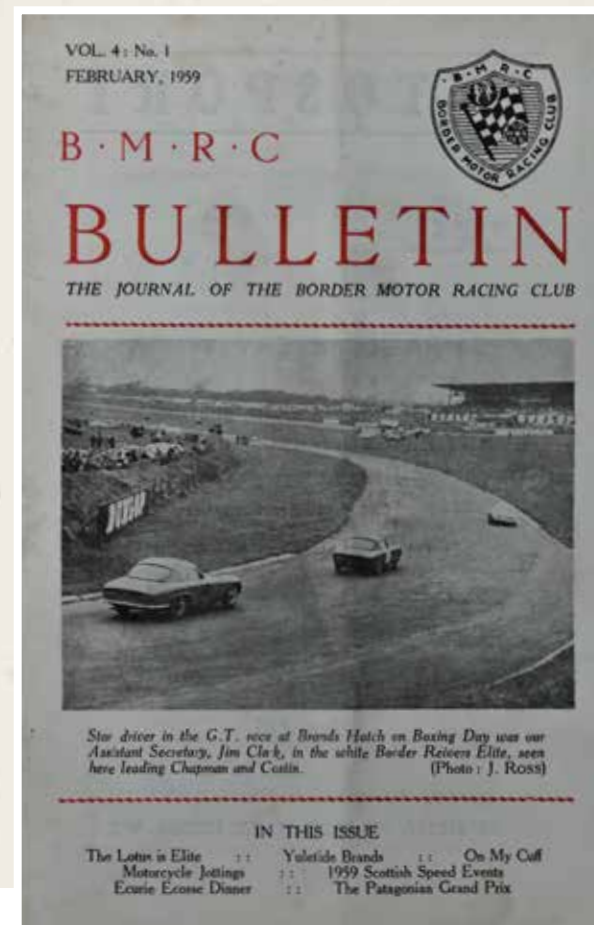
Lotus Elite von Ian Scott Watson

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 dagegen einzuwenden. Mit einem Blitzstart setzte er sich an die Spitze des Feldes vor Colin Chapman und Mike Costin.



26.12.1958, Brands Hatch: Jim Clark vor Colin Chapman und Mike Costin kurz nach dem Start, alle auf Lotus Elite



Die Spitzenposition wechselte ständig, bis sich Clark, ab der Hälfte des Rennens, leicht absetzen konnte.



Kampf um die Führung zwischen Clark und Chapman



Jim Clark vor Colin Chapman

Colin Chapman fand keinen Weg, um die Lücke zu schließen. Zwei Runden vor Schluss setzte Jim Clark zum Überrollen eines Austin-Sprite an. Dessen Fahrer war so überrascht, den Lotus Elite von Jim Clark im Rückspiegel zu sehen, dass er sich drehte und mit Clark kollidierte. Chapman konnte ausweichen und das Rennen gewinnen. Clark blieb auf dem zweiten Platz vor Mike Costin, der die Ziellinie als Dritter überquerte. Colin Chapman gewann also sein letztes Rennen. Bis er aber Jim Clark als Lotus-Team-Fahrer gewinnen konnte, musste er sich noch ein gutes Jahr gedulden.

Kontakt/Contact

- 📍 Uitikonerstrasse 30
CH - 8902 Urdorf
- 👤 Jürg Mallepell
- ☎ +41 44 734 05 70
- 📠 +41 79 724 14 58
- ✉ juerg.mallepell@bluewin.ch

Crew Knüttel

MOTORSPORT



www.crew-knuettel.de

- Vertragshändler -

AVON
TYRES
MOTORSPORT

Crew Knüttel
MOTORSPORT GMBH & CO. KG

Zotzenbacher Weg 7-11
DE-64668 Rimbach/Odw.
Tel./Fax +49 62 53-8 55 56
www.crew-knuettel.de
info@crew-knuettel.de



HOCKENHEIMRING FAN-SHOP

MERCHANDISING

HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG
OFFICIAL MERCHANDISE



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

HOCKENHEIMRING FAN-SHOP

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

www.hockenheimring.de/fanshop

 **JETZT SHOPPEN & 10 % SPAREN!**

CODE: HISTORIC2022

Mindestbestellwert 10 Euro.

www.hockenheimring.de

GRUPPE C SUPERCUP

SPEKTAKEL IM MOTODROM

Beim traditionellen Beginn in die deutsche historische Motorsport-Saison ist der Gruppe C Supercup wieder am Start.

Die spektakulären Sportprototypen aus Le Mans, der Sportwagen-WM, der nordamerikanischen IMSA Serie und der japanischen Langstreckenmeisterschaft kehren bei der Bosch Hockenheim Historic wieder auf die badische Rennstrecke zurück. Startberechtigt sind Wagen aus allen Generationen der Gruppe C1 von 1982 bis 1993. Auch die Gruppe C2, die einstige Einsteiger- und Juniorklasse für die spektakulären Supersportwagen sind im Feld dabei.

In der Klasse C1 starten diese berühmten Fahrzeuge:
Porsche 956/962, Jaguar, Sauber Mercedes, Mazda, Cheetah, Gebhardt C1, Spice C1 und March 86 C.



GRUPPE C SUPERCUP

In der Gruppe C2 sind die Favoriten Spice, ALD, Alba und Gebhardt.

Das Gefühl von Nostalgie und lebendiger Geschichte liegt in der Luft, wenn die Donnervögel aus den 80er und 90er Jahren wieder auf dieser legendären Strecke starten.

Wir freuen uns, Sie 2022 wieder in Hockenheim begrüßen zu dürfen!



Kontakt/Contact

📍 Gebhardt Marketing & Service GmbH
Neulandstrasse 28
74889 Sinsheim, Germany

✉ race@groupcsupercup.com

🌐 www.groupcsupercup.com

LURANI TROPHY

RENNKLASSE FÜR NEUEINSTEIGER

FORMEL-JUNIOR-GESCHICHTE

Die Formel Junior war die Idee des italienischen Grafen Johnny Lurani im Jahr 1958, eine Einsteigerformel zu schaffen, um italienische Fahrer zurück in den Grand-Prix-Sport zu bringen.

Innerhalb von zwei Jahren gab es jedes Wochenende Rennen auf fünf Kontinenten, und bis 1961 war es die Einstiegsklasse direkt in die Formel 1. Jim Clark, John Surtees, Peter Arundell, Mike Spence, Denis Hulme, Jochen Rindt, Mike Hailwood und Giancarlo Baghetti gehörten zu vielen, die auf diese Weise Fortschritte machten.

Die Formel Junior war die erste historische Formel-Serie, die 1975 wiederbelebt wurde. Zudem erlangte die Serie 1995 den "FIA-Status" und ging bis 2020 unter dem Namen "FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars" an den Start.

FORMEL JUNIOR HEUTE

Ob Silverstone, der Red Bull Ring, Spa, Goodwood oder die Straßen von Kopenhagen die Formel Junior findet auch noch heute an internationalen Austragungsorten statt.

Selbst während der Covid-Krise 2021 umfasste der Rennkalender der Formula Junior Historic Racing Association (FJHRA) 16 verschiedene europäische Veranstaltungen.

Neben der Lurani Trophy organisiert die FJHRA mit der Silverline FJ und Front Engined Championship noch zwei weitere Meisterschaften.



LURANI-TROPHÄE 2022

Die Trophy 2022 wird auf fünf europäischen Premium-Strecken ausgetragen: Hockenheim, Red Bull Ring, Zolder, Nürburgring und Dijon.

RENNVORSCHAU

Die Hockenheim Historic ist bei Mitgliedern sehr beliebt und gleichzeitig der traditionelle Saisonauftakt der Lurani Trophy.

Der Gesamtsieg des Rennens wird wahrscheinlich von FJ-Rückkehrer Manfredo Rossi Di Montelera (Lotus 22) und Mark Shaw (Brabham BT6) heiß umkämpft. Doch die Tognetti-Brüder Roberto (Lurani-Champion 2021 / Brabham BT6) und Pierre (De Tomaso) dürfen nicht unterschätzt werden.

Das Schöne an der historischen Formel-Klasse ist, dass es Rennen zwischen Konkurrenten im gesamten Feld gibt, nicht nur an der Spitze, und dass das gesamte Spektrum der Formel-Junior-Autos von 1958 bis 1963 auf der Strecke zu sehen ist.

KLASSEN

Bei der Bosch Hockenheim Historic gibt es neun verschiedene Klassen:

- Klasse A:** FJ/1-F - vor 1961 Frontmotor mit FIAT- und Lancia-Motoren
- Klasse B1:** FJ/1-F - vor 1961 Frontmotor mit Ford, BMC und anderen Motoren – 1000 cc
- Klasse B2:** FJ/1-F - vor 1961 Frontmotor mit Ford, BMC und anderen Motoren – 1100 cc
- Klasse C1:** FJ/1-R - vor 1961 mit Heckmotor – 1000 cc
- Klasse C2:** FJ/1-R - vor 1961 mit Heckmotor – 1100 cc
- Klasse D1:** FJ/2 - nach 1960 Trommelbremsen mit Motor vorne und hinten - 1000 cc
- Klasse D2:** FJ/2 - nach 1960 Trommelbremsen mit Motor vorne und hinten - 1100 cc
- Klasse E1:** FJ/2 - nach 1960 Scheibenbremsen mit Motor vorne und hinten – Ford 1100 ccm
- Klasse E2:** FJ/2 - Scheibenbremsen mit Vorder- und Hintermotor nach 1960 - Nicht-Ford-Motoren 1100 cc

Fast jedes Wochenende finden Formel-Junior-Rennen in Großbritannien, Europa, Australasien und Nordamerika statt.



Kontakt/Contact

- 📍 FJHRA
4 Wool, London
UK-SW20-0HW
- 👤 Duncan Rabagliati
- ☎ +44 (0) 20 8144 0460
- ✉ formulajunior@gmail.com
- 🌐 www.formulajunior.com



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.



ELFI JUNG | Konradweg 1 | 57234 Wilnsdorf | +49 (0)171 3169608 |
info@elfimages-motorsport.de | www.elfimages-motorsport.de

NOCH NICHT GENUG VON OLDIE-SCHÖNHEITEN?

Dann schnell zum
Oldtimer-Channel von

MOTORSPORT
TOTAL.COM



... 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*



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.

BOSS GP RACING SERIES

DIE FORMEL 1 ZUM ANFASSEN

Schon traditionell bringen die Big Open Single Seater den V8- und V10-Sound der guten alten Formel-1-Zeit bei der Bosch Hockenheim Historic zurück ins Motodrom.

Die FIA-zertifizierte BOSS GP Racing Series kommt für ihr zweites Rennwochenende nach Baden-Württemberg. Mit in den Renntansportern sind die schnellsten Rennautos der Welt und die Helden, die sie bewegen. Nirgendwo sonst sind Formelautos der höchsten Kategorien noch bei ihrem ursprünglichen Zweck zu sehen, nämlich Rennen zu fahren. Am Hockenheimring ist Europas schnellste Rennserie rund zweieinhalb Stunden auf der Strecke zu sehen – im 28. Jahr ihres Bestehens mit mehr Formel-1-Autos und gewohnt viel Action bei den GP2, World Series by Renault und Auto GP in der FORMULA Class. Alle zusammen bieten sie actiongeladenen, schnellen und stimmungsvollen Motorsport vom Feinsten, welcher in dieser Form im globalen Motorsportuniversum seinesgleichen sucht.



BOSS GP



Exklusiver Reifenlieferant der BOSS GP ist Pirelli. Der italienische Reifenhersteller bietet für die Teilnehmer der BOSS GP ein einzigartiges Produkt: Formel-1-Technologie kombiniert mit einfacherer Handhabung beim Aufwärmen der Reifen und exklusiv mit Purple (violetten) Tyres.

Fotocredit:

Michael Kavena, Michael Jurtin, Angelo Poletto/BOSS GP

Kontakt/Contact

📍 BOSS GP GmbH
Fiblingstraße 1
A - 5330 Fuschl am See

👤 Dario Pergolini

☎ +41 78 670 15 00

✉ office@bossgp.com

🌐 www.bossgp.com

HSCC - HISTORISCHE FORMEL 2

AUF DEN SPUREN JIM CLARKS

HSCC BESTÄTIGT EUROPÄISCHEN ZEITPLAN FÜR DIE HISTORISCHE FORMEL 2

Nachdem zwei Saison Corona-bedingt pausiert werden musste, hat der Historic Sports Car Club seinen europäischen Kalender für die Historischen Formel 2 vorgestellt.

Seit dem durchschlagenden Erfolg der Saison 2019, als die Historische Formel 2 bei den Historic Awards des Royal Automobile Club zur „Rennserie des Jahres“ gekürt wurde, arbeitet der HSCC an der Rückkehr zu einem europäischen Zeitplan und hat nun sechs Double-Header bestätigt.

Der Kalender beinhaltet eine Rückkehr zur glorreichen Grand-Prix-Strecke von Brands Hatch und Reisen nach Hockenheim, Paul Ricard, dem Nürburgring und Dijon.

Die atemberaubenden Formel-2- und Formel-Atlantic-Autos der späten 1960er und 1970er Jahre werden zwei Termine in Großbritannien haben, wobei der überarbeitete Oulton Park Gold Cup im Juli ein britisches Double mit dem Event „Legends of Brands Hatch“ bildet. Die Saison wird im Mai bei der Bosch Hockenheim Historic in Hockenheim eröffnet.

Der vorläufige Rennkalender umfasst zwölf Rennen:

- 6.-8. Mai: Hockenheim, Deutschland (Bosch Hockenheim Historic - Das Jim Clark Revival)
- 17.-19. Juni: Paul Ricard, Frankreich (Historique Grand Prix de France)
- 9. bis 10. Juli: Brands Hatch GP (Legends of Brands Hatch Super Prix)
- 29.-31. Juli: Oulton Park (Gold Cup)
- 12.-14. August: Nürburgring, Deutschland (Oldtimer Grand Prix)
- 7.-9. Oktober: Dijon, Frankreich (Motors Cup)

Die Serie ist in fünf Klassen unterteilt. An Stelle eines Gesamtsiegers wird es in diesem Jahr wieder fünf einzelne Klassensieger geben. Gestartet wird in den folgenden Klassen:

- Klasse A: Jochen Rindt Trophy: 1600 ccm F2 Autos von bis 1971
- Klasse B: Vern Schuppan Trophy: Formel-Atlantic- oder Formel-B-Fahrzeuge bis 1975
- Klasse C: Gilles Villeneuve Trophy: Formel Atlantic oder Formel B Autos 1976 bis 1978
- Klasse D: Bruno Giacomelli Trophy: 2-Liter-Formel-2-Autos von 1972 bis 1978
- Klasse E: Jim Clark Trophy: Formel-2-, Formel-Atlantic- oder Formel-B-Wagen ab Baujahr 1967 ohne aerodynamische Vorrichtungen



Andy Dee-Crowne, CEO des HSCC, sagte: „Wir sind sehr stolz darauf, die historische Formel 2 als Flaggschiff-Kategorie des HSCC zu haben. Aus bekannten Gründen konnten wir in den letzten beiden Saisons nicht unseren üblichen europäischen Kalender durchführen, aber wir sind sehr zuversichtlich, dass der Kalender 2022 wie geplant durchgeführt werden kann.“

Der HSCC-Vorsitzende Roger Bevan ist auch der Meisterschaftsvorsitzende für Historic F2. Er sagte: „Die Rückkehr zu unseren europäischen Terminen mit all unseren Rennfreunden aus ganz Europa ist unser Hauptziel für 2022. Die Historische Formel 2 ist eine fabelhafte Rennserie, und wir können es kaum erwarten, zu einigen der besten Strecken in Europa zurückzukehren. Darüber hinaus haben wir zwei hervorragende Dates in Großbritannien, um ein großartiges Paket zu vervollständigen.“



Kontakt/Contact

- 📍 Historic Formula 2
Silverstone Circuit
Nr Towcester
Northants
UK-NN12 8TN
- ☎ +44 (0) 1327 858400
- ✉ office@hsc.org.uk
- 🌐 www.hsc.org.uk

RACECLUB GERMANY

MOTORSPORTGESCHICHTE HAUTNAH ERLEBEN

Der Raceclub Germany ist ein Zusammenschluss motorsportbegeisterter Formel- und Rennfahrzeug-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 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.



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 50 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
Lange Strasse 72
74915 Waibstadt
- 👤 Wolfgang Huter
- ☎ +49 (0)172 711 4602
- 🌐 www.raceclub-germany.de

HISTORISCHE FORMEL VAU „EUROPA“

STUNDE DER FORMEL VAU

Einmal im Jahr ticken die Uhren bei der Historischen Formel Vau Europa ein wenig anders. Denn neben der internationalen Serie „DMV Formel Vau“ wird die „Stunde der Formel Vau“ ausgetragen – nun schon zum zweiten Mal im Rahmen der Bosch Hockenheim Historic.

Die Geschichte der Formel Vau geht zurück ins Jahr 1964: Ferry Porsche und der damalige Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein waren begeistert von der in den USA entstandenen Idee „Motorsport für Jedermann“ – und holten kurzerhand zwölf Fahrzeuge nach Europa. Daraus entstand im Laufe der Jahre die größte Nachwuchs-Serie, die es weltweit je gegeben hat.

Die Formel Vau wurde schnell zum Talentschuppen des großen Motorsports: Formel-1-Weltmeister wie Niki Lauda,

da, Keke Rosberg sowie Motorsportgrößen wie Dr. Helmut Marko, Dieter Quester, Harald Ertl und viele andere legten hier den Grundstein für ihre Karrieren. Riesige Starterfeld mit bis zu 70 Fahrzeugen stürzten sich in haarsträubende Schlachten – mit den entsprechenden, nicht immer glimpflichen Folgen. „Lebe wild und gefährlich“ – so benennt denn auch der Journalist Rainer Braun, selbst erfolgreicher Formel Vau-Pilot der ersten Stunde den Slogan dieser „wildesten Rennserie aller Zeiten“.

Die Historische Formel Vau Europa e.V. lebt diesen Geist noch heute. Der europäische Verein hat rund 300 Mitglieder aus 14 Ländern. Und zeigt die ganze Geschichte der Formel Vau in eindrucksvollen Starterfeldern auf Rennstrecken in ganz Europa.



FORMEL VAU

Die „Stunde der Formel Vau“ ist ein besonderes Format, das Fahrer wie Zuschauer begeistert. Denn hier werden die historischen Monopostos eine ganze Stunde lang im anspruchsvollen Gleichmäßigkeitsformat auf der Strecke bewegt. Da die Tanks der Vaus im Regelfall nicht für solche Distanzen ausgelegt sind, erfolgt ein Pflichtboxenstop, bei dem nachgetankt werden kann.

Fotos: Leo Eder

Kontakt/Contact

- 📍 Historische Formel Vau Europa e.V.
Am Eisenberg 9
D – 83679 Sachsenkam
- 👤 Thomas Cramer
- ✉ sprecher@formel-vau.eu



Die Rennwagen, die in der HRA (Historic Racecar Association) German Open antreten, zeichnen vor allem zwei Gemeinsamkeiten aus: Sie haben vier freistehende Räder und nur einen Sitzplatz. Die German Open steht insbesondere, aber nicht ausschließlich, den unterschiedlichsten Formel-Klassen von der Formel Junior bis zur Formel 1 offen, die auf insgesamt sechs Klassen GO1 bis GO6 verteilt sind.

GO1: DIE SCHNELLSTEN FAHRZEUGE IM FELD

In der German Open Klasse 1 sieht man die modernsten und stärksten Boliden, unter anderem Formel-2-Fahrzeuge bis zu 1600 ccm Hubraum aus den Baujahren 1964 bis 1971 und Formel-3-Wagen der Baujahre 1985 bis 1990. Die Formel-2-Renner werden dabei von Ford-Cosworth-Motoren aus den Serien FV oder BD angetrieben. In der Formel 3 dieser Epoche waren Chassis-Hersteller wie Ralt, Reynard, Dallara oder Martini dominant, die erfolgreichsten Motoren kamen von Volkswagen, Alfa Romeo, Honda oder Toyota. Bekannte Formel-3-Piloten dieser Zeit waren beispielsweise die späteren Formel-1-Weltmeister Michael Schumacher und Mika Häkkinen. Ebenfalls in der GO1 sind Formel-1-Fahrzeuge mit bis zu 1500 ccm Hubraum zu finden, wie sie von 1961 bis 1965 eingesetzt wurden. Auch die schnellen, wassergekühlten Super V, die ab 1978 am Start waren, werden bis zum Baujahr 1982 in der Klasse GO1 aufgenommen.

GO2: FORMEL 3

In der German Open Klasse 2 werden Formel-3-Fahrzeuge mit 2000 ccm Hubraum bis Baujahr 1984 zusammengefasst. Zwei-Liter-Motoren waren ab 1974 Teil des internationalen Formel-3-Reglements. Prägende Chassis-Hersteller der damaligen Zeit hießen Ralt, March, Chevron, Argo oder GRD, die am häufigsten von einem Toyota Novamotor, einem Alfa Romeo Novamotor oder einem Volkswagen-Aggregat von Brabham-Judd angetrieben wurden. Spätere Formel-1-Stars wie Alain Prost, Nigel Mansell, Ayrton Senna, Gerhard Berger, Stefan Bellof oder Nelson Piquet lernten ihr Handwerk in dieser Formel-3-Ära.

GO3: FORMEL FORD 2000 UND FORMEL RENAULT

In der German Open Klasse 3 gehen Fahrzeuge der Formel Ford 2000 bis zum Baujahr 1990 an den Start und treffen dort auf Vertreter der Formel Renault sowie der Formel Renault Turbo bis zum Baujahr 1984.

GO4: FORMEL JUNIOR UND FORMEL 3

Die älteren Rennwagen der Formel 3 und Formel Junior (mit Scheibenbremsen) bilden das Rückgrat der German Open Klasse 4, die durch leistungsgleiche Fahrzeuge wie die der Formel Easter ergänzt werden kann. In dieser Klasse finden Formel-3-Boliden bis 1000 ccm, die sogenannten 'Screamer', mit ihren hochgezüchteten Motoren ein Zuhause. Die Marken Merlyn, Lotus, Brabham und Tecno waren damals federführend und müssen in der Klasse GO4 nun gegen die ersten Formel-3-Flügelautos von March, Ensign oder GRD antreten, die fast alle auf einen 1600 ccm großen Lotus Twin Cam als Antriebsquelle vertrauten.

GO5: FORMEL FORD 1600

Die Formel Ford 1600, die in der GO5 gewertet wird, ist bis heute die erfolgreichste Formel-Kategorie der Welt. Sie wurde 1967 ins Leben gerufen und war Sprungbrett für viele Stars wie Michael Schumacher, Stefan Bellof oder Ayrton Senna. Die Rennwagen besitzen keine aerodynamischen Hilfsmittel und rollen auf profilierten Reifen. Beim Motor setzte man auf den 1600 ccm großen Ford-Kent-Motor, wie er zur damaligen Zeit in den Ford Escort eingebaut wurde. Als erster Chassis-Produzent bekannte sich Lotus zur Formel Ford 1600. Renommiertere Firmen wie March, van Diemen, Reynard oder Hawke zogen nach und boten ebenfalls Chassis für die günstige Einstiegsserie an.

GO6: SPORTS 2000

In der HRA können nicht nur Formel-Fahrzeuge bewundert werden, sondern auch Renner aus der Sportprototypen-Einstiegsklasse Sports 2000. Die auf der Technik der Formel Ford 2000 basierenden Sportwagen können sowohl bei den Sprintrennen der HRA German Open wie auch bei Langstreckenrennen eingesetzt werden. In der GO6 werden Fahrzeuge bis zum Baujahr 1990 zugelassen. Bekannte Marken wie Lola oder Chevron sind hier anzutreffen.

Obwohl die Starterfelder der HRA German Open wie ein rollendes Museum erscheinen, sind die Kosten vergleichsweise niedrig. Rennfertige Fahrzeuge gibt es bereits ab 10.000 Euro (Formel Ford 1600), für Formel-3-Renner mit

zwei Litern Hubraum beginnen die Preise bei ca. 40.000 Euro. Auch die Einsatz- und Ersatzteilkosten liegen im vertretbaren Rahmen. Aufgrund der Einteilung in die verschiedenen Klassen muss man nicht das schnellste Auto im Feld fahren, um HRA-Champion zu werden. So bewegt ein Teilnehmer aus der Sports-2000-Klasse in diesem Jahr die Startnummer 1.

Der Kalender beinhaltet pro Saison fünf bis sechs Veranstaltungen auf den besten Rennstrecken in Deutschland und dem angrenzenden Ausland. An jedem Rennwochenende stehen zwei Trainingsläufe und zwei Rennen auf dem Programm.

Zudem zeichnet sich die Serie durch ihre Fannähe aus. Die Teilnehmer geben den interessierten Zuschauern bereitwillig Auskunft über ihre Boliden, das Fahrerlager ist für alle offen und es gibt keine Geheimnisse. Fans sind bei der HRA German Open jederzeit herzlich willkommen.

Kontakt/Contact

📍 Historic Racecar Association e.V.
Konstantinstrasse 385
41238 Mönchengladbach

👤 Marcel Biehl

✉ marcel@biehl-racing.de

🌐 www.biehl-racing.de



CANAM & SPORTSCARS

SPRINTRENNEN FÜR TOUREN- GTS & RENNSPORTWAGEN DER 70ER & 80ER

Die Rennserie „CanAm & Sportscars“ wurde 2017 zum ersten Mal ausgetragen. Um den Bedürfnissen der Fahrer, mit aktuelleren Fahrzeugen fahren zu können, nachzugehen, wurde ein konsequenter Ausbau der FHR-Rennserien verfolgt. Es werden 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, präsentiert. Aber auch, wie damals üblich, kommen hier 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 wurden 71 Rennen ausgetragen. Das Reglement, das sich an die zweiseitigen Rennwagen der Gruppe 7 der FIA anlehnte, war für den Champion von 1972, Georg Föllmer, nur drei Seiten dünn.

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.
Karlstr. 91A
D-53604 Bad Honnef
- 👤 Michael Thier
- ☎ +49 (0)171 5104881
- ✉ thier@historic-race-events.com
- 🌐 www.fhr-race.de

DUNLOP GENTLE DRIVERS '65

SPRINTRENNEN FÜR GTS & RENNSPORTWAGEN DER 50ER & 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 Le Mans, in Spa oder am Nürburgring und kämpften um Gesamt- oder Klassensiege.



GENTLE DRIVERS

Die seit 2015 bestehende 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 nach Trommel- und Scheibenbremsen sowie Hubraumgröße.



Kontakt/Contact

📍 Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V.
Karlstr. 91A
D-53604 Bad Honnef

👤 Michael Thier

☎ +49 (0)171 5104881

✉ thier@historic-race-events.com

🌐 www.fhr-race.de

COLMORE YOUNGTIMER TOURING CAR CHALLENGE

„LÄCHLE, ES MACHT DICH SCHNELLER“

Viele Starter, schöne Autos aus einer großen Rennsport-Ära, enge und faire Rennen, offenes Fahrerlager für das Publikum und viel Spaß. All das macht die COLMORE Youngtimer Touring Car Challenge aus.

„Wir sind hier, um die Fans, die Organisatoren, die Familie und natürlich auch uns selbst zu unterhalten“, sagt Promoter YTCC Randall Lawson. „Beim Rennen geht es darum, mit seinem Rennwagen so schnell wie möglich zu fahren, viel Spaß auf der Strecke mit anderen Fahrern zu haben und auch zu genießen und zu feiern. Ein Privileg, dies im Fahrerlager mit seinen Mitstreitern zu tun.“

„Ja, wir sind keine Meisterschaft, wir küren hier keine Weltmeister. Beim Rennen im COLMORE YTCC dreht sich alles darum, das Leben mit Freunden aus der ganzen Welt zu genießen. Mit einem breiten Lächeln im Gesicht gegeneinander anzutreten. Natürlich nicht den Kerl oder das Mädchen vor dir auf der Strecke gewinnen lassen, aber das liegt nur daran, dass er oder sie dann abends das Bier bezahlt. Am Ende geht es um den Rennsport.“

Die COLMORE YTCC hat sich als die Rennserie etabliert, in der viele starten möchten. Mit Tourenwagen, Sportwagen, Prototypen und sogar Le Mans- und Insa-Autos bis 1990. Eine große Rennsport-Ära, in der die Hersteller ihr Bestes versuchten, um die schönsten und schnellsten Rennwagen auf die Strecke zu bringen. „Rennwagen aus dieser Zeit gehören nicht ins Museum oder in eine Ecke in der Garage. Sie gehören auf die Strecke, für die sie gebaut wurden. Dabei ist es uns egal, ob du einen Ford, Melkus, Jide, BMW, Lotus, Porsche, Trabant oder eine Big Block Corvette fährst. Solange du Spaß daran hast, fährst du so schnell, wie es dein Talent erlaubt“, sagt Lawson. „Natürlich haben wir Sicherheitsvorschriften, die das Auto erfüllen muss, aber wir verlangen keinen FIA-HTP-Pass oder andere offizielle FIA-Papiere.“

„Die Geschichte der Autos ist immer einmalig, und wir haben viele Originalautos, die sich in ihrer Vergangenheit als Rennsieger erwiesen haben.“



YTCC
YOUNGTIMER TOURING CAR CHALLENGE

Wenn der Besitzer weiß, in welchen Zeiträumen technische Teile an einem Auto angebracht werden können und in welchen nicht, dann ist er in unserer Serie an der richtigen Stelle. Solche Autobesitzer heißen wir mit offenen Armen willkommen. Wenn Konkurrenten, Familie und Fans am Ende des Wochenendes die Rennstrecke mit einem breiten Lächeln im Gesicht verlassen, dann weiß ich, dass wir einen großartigen Job gemacht haben.“, ergänzt Lawson

Nach drei Rennen in Magny Cours Ende März ist die Bosch Hockenheim Historic das zweite Rennwochenende des Jahres der Serie. Die YTCC fährt bereits seit vielen Jahren bei dieser Veranstaltung und ist auch dieses Jahr mit einem vollen Starterfeld vertreten.

Fotocredit: Carlo Senten



Kontakt/Contact

- COLMORE Youngtimer Touring Car Challenge
Parallelweg 128Q
NL-1948 NN Beverwijk
- Randall Lawson
- +31 (0) 654664422
- info@ytcc.nl
- www.ytcc.nl

LOTUS CUP EUROPE

EUROPAS FEINSTES ZUSAMMENKOMMEN

Der Lotus Cup Europe ist als eine der stärksten Einzelmarken-Meisterschaften des Kontinents fest etabliert. Ursprünglich von Lotus als direkte Reaktion auf das Interesse von Kunden und Händlern für eine unterhaltsame, aber professionell geführte Serie ins Leben gerufen, hat es Konkurrenten aus dem ganzen Kontinent angezogen.

Der Lotus Cup Europe wurde 2013 der Status der FIA International Series verliehen, ähnlich wie bei prestigeträchtigen Meisterschaften wie der DTM und der GT World Series. Um so viel wie möglich aus der Lotus-Sportwagenpalette einzubeziehen, werden die Einsendungen in vier Klassen eingeteilt:

- GT Cup – Evora GT4 & Emira.
- Exige Cup – Exige V6 Cup-Wagen.
- 2-Eleven/Open – für offene 2-Eleven mit Vierzylinder-Kompressor oder Vierzylinder-Exige-Cup-Fahrzeuge und andere Elise und Exige, die nicht für die anderen Kategorien zugelassen sind..
- Produktion – für normal angesaugte Elises und die Elise Cup R.

Meisterschaftspunkte werden nach Klassenplatzierung vergeben. Damit haben Fahrer aus allen vier Klassen die gleichen Chancen auf den Gesamttitel. Der aktuelle Champion Bence Balogh gewann letztes Jahr in seinem Evora GT4 aus den V6-Cup-Rängen, während Toby Goodman in seiner Elise S2 – K-Serie Zweiter wurde.

In der Saison 2022 gibt es neben der Bosch Hockenheim Historic drei Rennen in Paul Ricard und das Saisonfinale in Le Mans.

Die Meisterschaft 2022 wird im Rahmen des Truckracing-Events Grand Prix Camions du Castellet in Südfrankreich in Paul Ricard eröffnet.

LOTUS CUP



Anschließend geht es weiter nach Deutschland zur Bosch Hockenheim Historic - Das Jim Clark Revival, einem der größten Events der Saison. Von dort aus wird die Serie die historische Rennstrecke in Imola (Italien) besuchen. Dort findet der erste von drei Läufen im Rahmenprogramm der DTM statt.

Als nächstes steht der erste von zwei Besuchen im majestätischen und herausfordernden Spa-Francorchamps für ein einmaliges 50-minütiges Rennen an. Danach folgt am Nürburgring ein weiterer Lauf im Rahmen der DTM. Für die vorletzten Läufe kehrt die Serie nach Spa-Francorchamps zurück, diesmal mit Doppelrennen-Format, wieder neben der DTM.

Kontakt/Contact

- 📍 Lotus Cup Europe
LoTRDC Ltd
Warren Street
UK - Lenham Paul Golding
- 👤 Paul Golding
- ☎ +44 (0)1634 757111
- ✉ paul@lotrdc.com
- 🌐 www.lotuscupeurope.com



10. HOCKENHEIM HISTORIC SLOT GP

Zum zehnten Mal findet im Rahmen der "Bosch Hockenheim Historic - Das Jim Clark Revival" ein internationales Slotracing-Großereignis statt. Fünf verschiedene Rennklassen werden im Kongress-Pavillon im Fahrerlager in sieben Rennen am Start stehen. Von Freitag bis Sonntag wird durchgehend, auf der vom Renncenter Hockenheim gestellten Holzbahn, gefahren.

Im Einzelnen fahren folgende Klassen:

1) Racecar Legends

Basierend auf dem Reglement der FNS-Klasse1-Meisterschaft von Michael Niemas werden die Racecar Legends als Einzelevent mit insgesamt vier verschiedenen historischen Klassen für Furore sorgen. Im Jahr 2022 werden folgende Klassen am Start stehen:

1. „Vintage“

mit Fahrzeugen der Baujahre bis einschl. 1967

2. „GP70“

mit original-lackierten Fahrzeugen des Baujahres 1970

3. „Classic“

mit Fahrzeugen der Baujahre 1968 - 1984

4. „Retro“

mit Fahrzeugen der Baujahre 1985 bis einschl. 2021

Teilnahmeberechtigt sind Formel-Fahrzeuge der Klassen Formel 1, Formel 2, Formel 3000 und Indycars, sowie Fahrzeuge der entsprechenden Vorkriegsklassen. Seit 2018 werden alle Klassen jeweils in zwei getrennten Wertungen "GLP" oder "Sprint", nach Wunsch des Teilnehmers, als Gleichmäßigkeitsrennen oder Sprintrennen gewertet.

2) Midgets 1300

In dieser zur regionalen Serie "DSC Hockenheim" zählenden Rennklasse werden alle Tourenwagen und GT bis 1300 ccm zusammengefasst. Das Original muss bis einschließlich 1979 im Rennsport eingesetzt worden sein und über ein Dach verfügen, sei es Festdach, Hardtop oder Stoffdach. Auch das Modell muss ein dementsprechendes Plastik-Dach verbaut haben. Außerdem muss bei verbreiterten Fahrzeugen ein Bild des Originals aus der damaligen Zeit vorgelegt werden. Die Rennleitung entscheidet in jedem Fall über die Zulassung der Fahrzeuge zum Rennen. Das Rennen wird im Sprint-Modus ausgetragen.

3) CanAm / Sportprototypen

Hierbei handelt es sich um ein Rennen, das zu keiner Meisterschaft zählt, sondern als Einzelevent ein Wettstreit mit tollen, vielfältigen Fahrzeugen werden soll. Zugelassen werden alle offenen Fahrzeuge der Klassen CanAm und Interserie sowie 2- und 3-Liter-Sportwagen bis einschließlich Baujahr 1979. Das Rennen wird im Sprint-Modus ausgetragen.

4) Historic Touring Cars bis Baujahr 1981

Hierbei handelt es sich um ein nicht zu einer Meisterschaft zählendes Rennen für Tourenwagen mit mindestens 2+2 Sitzen, die in den Baujahren bis einschl. 1981 weltweit in den Gruppen 1 bis 4 oder der amerikanischen TransAm- oder NASCAR-Serie am Start standen. Dieses Rennen wird aufgrund der großen Fahrzeugvielfalt ebenfalls wählbar als Gleichmäßigkeitslauf oder Sprintrennen ausgetragen.



5) Jim-Clark-Memorial Sonderlauf „50 Jahre F1 in Hockenheim“

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des ersten F1-Grand Prix in Hockenheim wollten wir 2020 eine Sonderwertung für Formel 1-Fahrzeuge des Jahrgangs 1970, die im Original beim GP von Deutschland oder einem anderen GP des Jahres am Start standen, ausschreiben. Leider hatte uns damals die Corona-Pandemie einen Strich durch die Rechnung gemacht. Aber nach dem Motto „aufgeschoben ist nicht aufgehoben“ haben wir uns dazu entschlossen, dieses Rennen nun mit zwei Jahren Verspätung doch noch nachzuholen. Teilnehmen kann jeder, der ein Fahrzeug in Original-Lackierung in der oben genannten Klasse „Racecar Legends GP70“ an den Start bringt. Es wird eine Kombination aus Concours und GLP-Ergebnis in die Wertung eingehen. Die ersten drei erhalten einen besonderen Pokal, alle Teilnehmer erhalten eine Plakette. Diese Wertung soll das Motto „Jim-Clark-Memorial“ in unserer Veranstaltung repräsentieren, bei dem wir jedes Jahr einen Sonderlauf zu Ehren des Namensgebers unserer Veranstaltung durchführen. **mit eingebauter Beleuchtung** gefahren.



DRIFT.DE



DRIFT-TRAININGS

INCENTIVES

DRIFT-TAXI

FREIES DRIFTEN

DRIFT SERIES

GUTSCHEINE

www.drift.de



70 JUBILÄUMS-JAHR

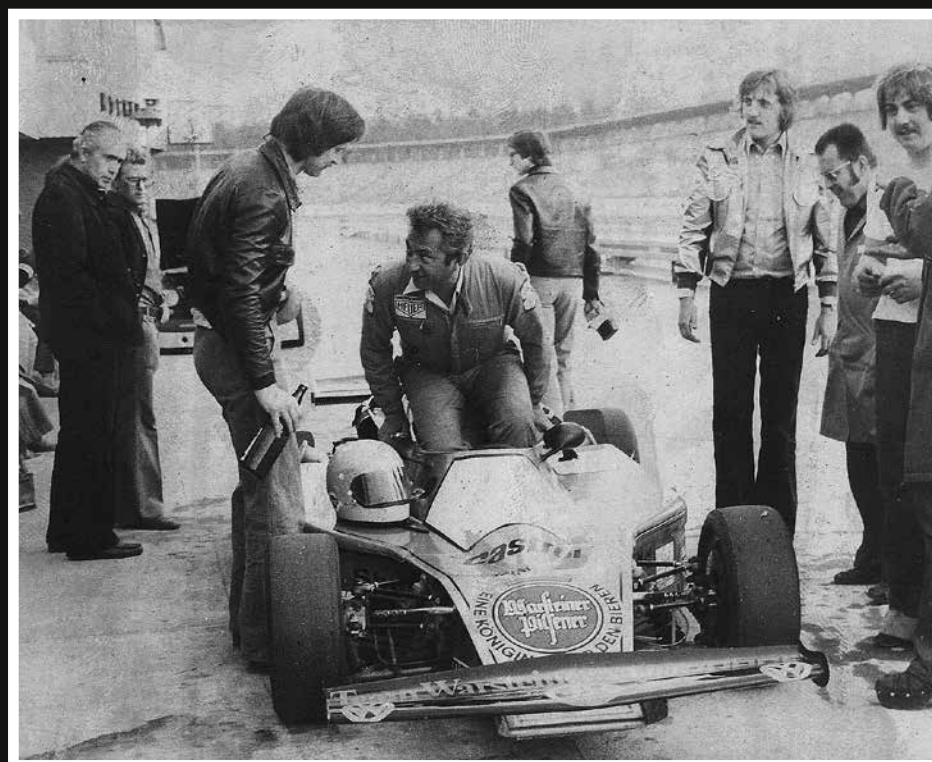
Sinsheim - Die Mutterfirma von Gebhardt Motorsport wird 70 Jahre alt.

Richard Gebhardt hat keine Lust mehr. Dauernd soll der Sohn eines Lohnunternehmers schwere Stroh- und Heuballen auf den Scheunenboden hieven. Ganz allein, nur mit Muskelkraft. Da kommt dem jungen Mann die zündende Idee: Kurzerhand erfindet er das Förderband – und legt die Ballen künftig auf jene Vorrichtung, die heute auf Bauernhöfen und in großen Unternehmen Usus ist.

70 Jahre ist es inzwischen her, dass aus dem Geistesblitz von Richard Gebhardt in Berwangen, einem Dorf vor den Toren Sinsheims, die Firma Gebhardt Fördertechnik erwachsen ist. Das neue Hilfsmittel findet so viel Anklang, dass die Firma rasch expandiert – und Sohnmann Günter Gebhardt seine ersten Schritte im Motorsport finanzieren kann. Vater Richard ist von Anfang an mit dabei, testet 1976 im Beisein von Gattin Elfriede sogar den Formel Super VW des Filius' auf dem nahen Hockenheimring.

Günter Gebhardt macht als Fahrer seinen Weg bis in die Formel 2. Sein Bruder Fritz unterstützt ihn mit seiner Geschäftstüchtigkeit im eigenen Rennstall. Als der Weg in die Formel 1 sich nicht realisieren lässt, drehen die Gebhardts rechts ab – und verdingen sich ab 1982 in der damals gerade neu gegründeten Gruppe C. Die Goldene Ära des Langstreckensports beginnt, Gebhardt Motorsport ist von Anfang an mit dabei – mit Eigenkonstruktionen in der Gruppe C2, der internen Ein- und Aufsteigerklasse für Le Mans und die WM. „Im Prinzip“, lächelt Fritz Gebhardt, „ist die C2 nichts Anderes als die heutige LMP3 – nur dass sie damals ihre Läufe nicht als eigenständige Rennen ausgetragen hat, sondern im selben wie die C1-Boliden von Porsche, Jaguar, Toyota und Sauber-Mercedes.“

Die C2 wird zu einer Klasse der tausend Gesichter. Jeder Konstrukteur verfolgt seine eigene Philosophie. Im Kraichgau setzen Tüftler Günter Gebhardt und sein Co-Designer Bill Harris von Anfang an auf möglichst wenig Luftwiderstand. Das soll auf der langen Hunaudières-Geraden von Le Mans, die damals noch nicht von Schikanen unterbrochen war, mehr Topspeed geben – und bei den WM-Läufen helfen, den Verbrauch so zu senken, dass man locker mit dem maximal erlaubten Benzinvorrat über die Langstreckendistanz kommt.



Die Formensprache der ersten drei Gebhardt-Boliden ist dann auch besonders spektakulär: Eine tiefe, langgezogene Karosserie mit sich weit nach unten wegduckenden Heckflügeln und mithin einer möglichst geringen Stirnfläche kennzeichneten die ersten drei Generationen. Der Erstling basiert auf einem sehr kleinen und kompakten Aluminium-Monocoque und einer TOJ-Vorderachse mit einem Toyota-Formel 2-Testmotor und einer March-Formel 2-Hinterachse, allerdings mit Vollverkleidung und einem von großen Venturitunneln durchzogenen Unterboden. Der JC206 erhält aufgrund seiner futuristischen, windschnittigen Form schnell den Spitznamen „Das Ufo“. Bei den Nachfolgemodellen, die ab 1984 zum Einsatz kommen, wachsen die Heckflügel zwar ein bisschen an, ein geringer cW-Wert und gewaltige schlundartige Diffusoren im Heck bleiben aber prägend für die Formensprache.

Gebhardt Motorsport fährt damit ein Programm in der Sportwagen-WM und im deutschen Supercup. Der spätere Daytona-Sieger Frank Jelinski und der spätere Le Mans-Triumphator Stanley Dickens aus Schweden schaffen über das Team aus dem Kraichgau den Weg an die Spitze des Langstreckensports. Und Gebhardt verkauft seine Autos auch an Kundenteams: 1986 gewinnt ADA mit einem in Eigenregie modifizierten JC843-Cosworth die C2-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans.

Mit dem Ende der sogenannten ersten Generation der Gruppe C ändert Gebhardt die Herangehensweise an die Konstruktion. Der C88 für die C2-WM 1988 folgt der für die damalige Epoche typischen Formensprache mit kürzerem Radstand und Überhängen sowie höheren Flügel-aufbauten. Der Bolide wird mit einem Audi-Fünfsylinder-Turbomotor ausgerüstet, der seinen Ursprung im ersten quattro für die Rallye-WM der Gruppe B hat. Das charakteristische Zwischern des aufgeladenen Aggregats wird zu einem Erkennungs- und Alleinstellungsmerkmal des C88.

Es folgt der Aufstieg des Rennstalls in die Erste Liga, die C1-Kategorie. 1989 stößt der italienische Industrielle Gianpiero Moretti zu Gebhardt Motorsport. Der Sportlenker-Magnat finanziert die Einsätze eines Porsche 962C in der IMSA-Serie und bei den 24 Stunden von Le Mans.

Allerdings handelt es sich dabei um kein reines Kundenauto aus Weissach: Gebhardt sichert sich einen Brun Motorsport-962, der im Laufe der Zeit durch die Gebhardt-Techniker modifiziert wurde und mit einem vom Team gebauten Aluminium-Monocoque ausgestattet wird. In der IMSA-Serie gewinnt das Team die interne Sonderwertung für die im Laufe der Saison 1989 zurückgelegten Rennkilometer. Denn niemand verzeichnet derart wenige technische Probleme wie die Süddeutschen mit ihrem Exoten-962.

1991 legt Gebhardt im Typ C91 wieder einen kompletten Eigenbau für die große C1-Klasse der WM auf. Doch bevor das Auto seine richtige Rennreife erlangt, wird die Gruppe C in Europa abgeschafft. Gebhardt Motorsport bestreitet noch ein paar Rennen in der nordamerikanischen IMSA-Serie – und rüstet die C91 schließlich um zum Modell G4. Mit diesem offenen Sportwagen beschickt das Team die ISRS – eine Serie für die neue Fahrzeugklasse der World Sports Cars, welche die Gruppe C im FIA-Motorsportgefüge beerbt. Jelinski, der heutige LMP3-Fahrer Michael Herich und Ex-Le Mans-Sieger Stanley Dickens gehören zum WSC-Aufgebot von Gebhardt Motorsport.

Parallel zu den Renneinsätzen auf der Langstrecke wächst das einstige Maschinenbauunternehmen zu einem der 12 weltweit größten Intralogistics-Konzerne heran. Als der Sportwagensport zugunsten der GT1 eingeht und die Firma immer mehr Arbeitszeit bindet, verabschiedet sich Fritz Gebhardt 1999 vom Motorsport – und kehrt 2019 mit einem Start seiner Gruppe C2-Fahrzeuge in Monza zurück.

Da nämlich beginnt er, seine in aller Welt verstreuten Gruppe C-Konstruktionen wieder einzusammeln, zurückzukaufen und originalgetreu zu restaurieren. Die ersten JC853 und C88 sind bereits 2020 wieder im Historischen Motorsport aktiv; Marco Werner gewinnt im C88-Audi C2 sogar das Regenrennen auf dem Circuit Bugatti von Le Mans. Der englische Histo-Sportler Michael Lyons verfügt über einen G4 und einen C91; das C1-Modell gibt rasch den Ton bei großen Histo-Gruppe C-Rennen an.

2021 gründet Gebhardt den Gruppe C-Supercup für Autos aus allen Klassen und allen drei Generationen, die je in der Gruppe C-Ära zugelassen waren. Aus einem Einzelrennen in Hockenheim wird 2022 eine Mini-Rennserie mit je zwei Läufen in Hockenheim und Assen.

Parallel dazu geht die Restauration vom Ufo, dem Erstlingswerk von Gebhardt Motorsport, weiter – und es erfolgt der Einstieg in den Deutschen LMP3-Cup und damit die Rückkehr auf die große Prototypen Bühne im aktuellen Motorsport.

TEILNEHMERLISTEN

Gruppe C Supercup

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	Motor	ccm	Klasse	Team
10	Michiel	Campagne	NL	Spice	SE92	1992	Chevrolet	6.500	C1	
15	Georg	Hallau	D	MARCH	84G	1984	Chevrolet	5.745	C1	
31	Marco	Werner	D	Gebhardt	C 88	1987	AUDI 5 Zyl.	2.100	C2 A	Gebhardt Motorsport
60	Erich	Rickenbacher	CH	Cheetah	G 606	1989	Cosworth	3495	C1	
74	Stanley	Dickens	SE	Gebhardt	JC 853	1984	Cosworth	3.300	C2 A	Gebhardt Motorsport
75	Michael	Lyons	UK	Gebhardt	JC 843	1983	Cosworth	3.500	CA A	Gebhardt Motorsport
85	Tony	Sinclair	UK	Spice	SE 90	1990	Cosworth	3.494	C1	Crown Racing
90	Lars Erik	Nielsen	DK	Porsche	962	1990	Porsche	3.164	C1	Farnbacher Racing
115	Felix	Haas	CH	ADA	C2	1988	Cosworth	3.500	C2 A	
202	Edi	Taveri	CH	Mazda	757	1986	Mazda	1.962	C2 A	
13	Alois	Landler	D	BMW	M1	1981	BMW	3498	C3	
50	Peter	Oberndorfer	D	BMW	M1	1079	BMW	3500	C3	Mayr Tuning
50	Marc	Hessel	D							
2	Philipp	Kennwell	D	BMW	3.0 CSL	1974	BMW	3495	C3	
41	Axel	Hagemann	D	BMW	M1	1981	BMW	3500	C3	
	Andreas	Diring	D							

Lurani Trophy

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	ccm	Klasse
4	Floris-Jan	Hekker	NL	Rayberg	FJ	1959	1100	B2
7	Duncan	Rabagliati	GB	Alexis	HF1	1959	1098	B2
18	Erik	Justesen	DK	U2	Mk 2	1960	1100	B2
27	Hans-Günther	Leidig	DE	Elva	100	1959	1087	B2
32	Gilbert	Lenoir	FR	ELVA	200	1960	1098	C2
46	Carlo Maria	Del Conte	CH	Wainer Fiat	FJ	1960	1089	C2
53	Philipp	Buhofer	CH	Lola	MK5A	1963	1098	E1
58	Richard	Smeeton	GB	Wainer	FJ	1963	1098	E1
59	Lars-Goran	Sjoberg	SE	Cooper	T59	1962	1100	E1
62	Gianluigi	Candiani	CH	Branca	FJ	1963	1098	E1
67	Bob	Birrell	GB	Lotus	20	1961	997	D1
72	Martin	Bullock	GB	Wren	FJ	1963	1098	D2
74	Malcolm	Wishart	GB	Faranda	FJ	1959	1100	A
79	Manfredo	Rossi Di Montelera	IT	Lotus	22	1963	1098	E1
85	Peter	Laier	DE	Lotus	22	1962	1100	E1
87	Stéphane	Rey	FR	Lola	FJ	1963	1098	E1
89	Bruno	Ferrari	IT	Branca	FJ	1963	1100	E1

TEILNEHMERLISTEN

Lurani Trophy

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	ccm	Klasse
94	Hans	Hillebrink	SE	Lotus	20	1962	1100	D2
96	Christian	Lange	BE	Envoy	FJ	1959	1098	C2
97	Hans	Ciers	BE	Lotus	20	1961	1098	D2
187	Pierre	Guichard	DK	Lynx	T3	1962	1098	D2
201	Andrea	Guarino	IT	Lotus	22	1962	1100	E1
992	Roberto	Tonetti	IT	Brabham	BT6	1963	1097	E1
993	Pierre	Tonetti	IT	De Tomaso	FJ 63	1963	1097	E1

BOSS GP Racing Series

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	ccm	Klasse
OPEN CLASS								
1	Ingo	Gerstl	AT	Toro Rosso	F1 - STR1	2006	3000	Team Top Speed
2	Florian	Schnitzenbaumer	DE	Toro Rosso	F1 - STR1	2006	3000	Team Top Speed
6	Thomas	Jackermeier	DE	Toro Rosso	F1 - STR3	2008	2400	Team Top Speed
7	Ulf	Ehninger	DE	Benetton	F1 - B197	1997	4000	ESBA-Racing
8	Phil	Stratford	UK	Benetton	F1 - B197	1997	4000	Penn Elcom Racing
10	Haralds	Slegelmilhs	LV	Dallara	World Series V8 - T12	2012	3500	HS Engineering
FORMULA CLASS								
15	Christian	Ferstl	AT	Dallara	GP2	2011	4000	Team Top Speed
22	Michael	Aberer	AT	Dallara	GP2	2005	4000	MA Motorsport
27	Marco	Ghiotto	IT	Dallara	GP2	2011	4000	Scuderia Palladio
28	Bruno	Jarach	IT	Dallara	GP2	2008	4000	Esti Motorsport
31	TBC	TBC		Dallara	World Series V8 - T12	2012	3500	HS Engineering
32	Simone	Colombo	IT	Dallara	GP2	2011	4000	MM International
37	Luca	Martucci	IT	Dallara	GP2	2011	4000	MM International
43	Giancarlo	Pedetti	IT	Dallara	GP2	2011	4000	Nannini Racing
44	Thomas	Jakoubek	AT	Dallara	GP2	2008	4000	Team Top Speed
46	Alexander	Seibold	DE	Dallara	GP2	2005	4000	Seibold Auto + Sport
47	Walter	Steding	DE	Dallara	GP2	2011	4000	Scuderia Palladio
66	Andreas	Fiedler	DE	Dallara	GP2	2008	4000	Fiedler Racing
96	Simon	Jackermeier	DE	Dallara	GP2	2011	4000	Team Top Speed
110	Bianca	Steiner	AT	Dallara	GP2	2008	4000	Steiner Motorsport
SUPER LIGHTS CLASS								
115	Andreas	Hasler	AT	Dallara	World Series by Nissan	2005	3500	Hasler Motorsport
111	Alexander	Geier	AT	Tatuus	World Series by Renault	2003	3500	Geier Racing

TEILNEHMERLISTEN

Historische Formel 2

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	ccm	Klasse
1	Robert	Simac	FR	March 712M	712M	1971	1594	A
3	Luciano	Arnold	CH	Brabham BT36	BT36	1971	1600	A
9	Matthew	Watts	GB	March 782	782	1978	2000	D
11	Thomas	Amweg	CH	Ralt RT1	RT1	1978	2000	D
17	Max	Blees	DE	Brabham	BT30	1970	1600	B
26	Roland	Wiltschegg	AT	Chevron B39	B39	1977	1600	B
30	Clive	Wood	GB	March 782	782	1978	2000	D
33	Wolfgang	Kaufmann	DE	March 782	782	1978	1999	D
42	Mark	Charteris	GB	March 742	742	1974	2000	D
44	Gianluigi	Candiani	IT	Chevron B42	B42	1978	1994	D
46	Olivier	Huez	FR	March 722	722	1972	1598	B
50	Paul	Bason	GB	March 712	712	1971	1600	A
55	Stephen	Futter	GB	Ralt RT1	RT1	1978	1975	D
71	Chris	Willie	GB	Chevron B29	B29	1975	2000	D
78	Matthew	Wrigley	GB	March 782	782	1978	2000	D
94	Martin	Wood	GB	March 782	782	1978	2000	D
96	Manfredo	Rossi	GB	Chevron B42	B42	1978	2000	D
782	Torgny	Johansson	SE	March 782	782	1978	1994	D

TEILNEHMERLISTEN

Raceclub Germany

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	Klasse
247	Klaus	Lehr	D	Maserati	250F	1950	Formel 1
258	Philipp	Husistein	CH	Cooper Climax	T-45 2.0	1950	Formel 1
65	Christoph	Scheidegger	CH	Brabham	BT 14/12	1965	Formel 1
29	Arthur	Bruckner	A	Arrows	A6/1	1983	Formel 1
22	Walter	Lais	D	RIAL	ARC1	1987	Formel 1
24	Axel	Pilz	D	Minardi	M186	1987	Formel 1
18	Jochen	Nerpel	D	Arrows	A10B	1988	Formel 1
4	Herbert	Schnell	D	Tyrrell	017B	1988	Formel 1
25	Jochen	Gaa	D	Ligier Ford-Cosworth	JS33-B	1990	Formel 1
6	Franz	Schumacher	CH	Connaught	A6	1952	Formel 2
116	Gerald	Ludwig	D	Brabham	BT 16	1965	Formel 2
88	Joachim	Ohlinger	D	Brabham	BT 16/18	1966	Formel 2
725	Jo	Vonlanthen	CH	GRD	Ford	1970	Formel 2
141	Thorsten	Guggolz	D	March/BMW	832	1983	Formel 2
16	Robert	Retzlaff	D	Brabham	BT15	1964	Formel 3
1	Günter	Becker	D	March	813	1981	Formel 3
777	Hans-Jürgen	Schaul	D	Reynard	893	1989	Formel 3
333	Oliver	Schaul	D	Reynard	893	1989	Formel 3
8	Harald	Baiter	D	Reynard	913	1991	Formel 3
20	Matthias	Landau	D	Alfa Romeo	Fo. Europa Boxer	1992	Formel 3
4	Jakob	Speckert	CH	Reynard	89D	1989	Formel 3000
11	Stefan	Scho	D	Lola	F3000	1991	Formel 3000
44	Jean Claude	Monbaron	CH	Reynard Judd	91D	1991	Formel 3000
81	Manfred	Nord	D	Crosslé	F5000	1968	Formel 5000
870	René	Häberlin	CH	Formel Ford	RP33M	1982	Formel Ford
969	Daniel	Schilling	CH	Reynard	FF1600	1982	Formel Ford
2	Walter	Marty	CH	Formel Ford	Reynard SC 88	1988	Formel Ford
849	Marc	Schurr	D	Reynard Vauxhall Lotus	Mark II	1988	Formel Lotus
831	Karl Michael	Gries	D	Formel Opel Lotus	MK 1	1988	Formel Lotus
8	Herbert	Peter	CH	Alpine	A362	1971	Formel Renault
233	Thomas	Löscher	D	Formel Renault	RF 2000	2000	Formel Renault
14	Urs	Schweinfurt	CH	MG	K1	1935	Monoposto
17	Roland	Wettstein	CH	MG	Parnell-MG	1934	Sonstiges
12	Rudolf	Siegrist	CH	Riley	Two Sleater Sport	1934	Sonstiges
427	Kurt	Jähn	CH	Lotus	23B	1962	Sonstiges
966	Markus	Messmer	CH	Crosslé	9 S	1966	Sonstiges



TEILNEHMERLISTEN

Historische Formel Vau „Europa“

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	ccm
KLASSE 1 / FRÜHE EINVERGASER / FORMEL VAU 1200/1300 / 1964 - 1966							
102	Joachim	Pfannmüller	D	Fuchs	FV 1300	1966	1300
104	Thomas	Stieper	D	Apal	1300	1965	1300
117	Freggle	Heuschele	D	Porsche Race Craft	Formel	1964	1300
199	Calvin	Stauff	D	Autodynamics	Ka	1964	1200
KLASSE 2 / SPÄTE EINVERGASER / FORMEL VAU 1300 / 1967 - 1972							
200	Tim	Renn	D	Olympic	FV 1300	1968	1300
202	Robert	Waschak	A	AUSTRO Vau	Formel Vau	1968	1300
203	Eckardt	Guhl	D	Burkhart	FV 1300	1968	1300
209	Alwin	Mader	D	Fuchs	FV 1300	1967	1300
218	Wolfgang	Rafflenbeul	D	Austro Vau	FV 1300	1969	1300
219	Michael	Knebel	D	Austro Vau	FV 1300	1969	1300
229	Kenneth	Schlienz	D	Fuchs	1300	1966	1300
241	Thomas	Mayer	D	Austro Vau	FV 1300	2016	1200
244	Ulli	Degel	D	Olympic	FV 1300	1968	1300
245	Axel	Cordt	D	Autodynamics	Caldwell D13	1972	1300
276	Triantafillos	Tsolakidis	D	Mahag Olympic	Einvergaser	1968	1300
277	Heike	Volk	D	Hick	MK1	1969	1300
KLASSE 3 / ZWEIVERGASER / FORMEL VAU 1300 / 1973 - 1976							
301	Nick	Wittkuhn	D	Kaimann	FV 1300	1972	1300
302	Fredi	Huwiler	CH	Hotz/Steck	HAS 3	1972	1300
303	Heinz	Hartmann	D	Vogt	3	1972	1300
309	mark	spanbroek	NL	Formel Vau	Kaimann 1300	1973	1300
316	Joachim	Schmidt	D	Karringer	Hk1300	1974	1300
323	Markus	von Haken	D	Kaiman	MK4	1971	1300
325	Heinrich	Heuschele	D	Kaimann	MK 4	1971	1300
327	Michael	Adenacker	D	JAVADO	FV 1300	1972	1300
368	Thomas	Renn	D	Dahm Car	DC77	1976	1300
399	Eckardt	Guhl	D	Kaimann	FV 1300	1976	1300
KLASSE 4 / SUPER VAU LUFTGEKÜHLT / FORMEL SUPER VAU 1600 / 1971 - 1977							
403	Joachim	Ohlinger	D	RSM	HT162	1972	1600
408	Fred	Hoenle	D	Kaimann	Super Vau	1972	1600
414	Siegfried	Fischer	D	Lola	T 324	1975	1600
419	Robin	Kluth	D	Lola	T252	1972	1600

TEILNEHMERLISTEN

Historische Formel Vau „Europa“

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	ccm
KLASSE 5 / SUPER VAU WASSERGEKÜHLT / FORMEL SUPER VAU 1600 / 1977 - 1982							
501	Thomas	Cramer	D	ASS-Lola	T326	1976	1600
502	Heiko	Engelke	D	LOLA	T620	1978	1600
503	Oswin	Büchl	D	Lola	T328	1977	1600
504	Walter	Müller	D	Ralt	RT-5	1982	1600
508	Winfried	Kornmeyer	D	March	Super V	1982	1600
555	Rüdiger	Müller	D	March	783-SV	1978	1600
KLASSE 6 / MODERNE FORMEL VAU LUFTGEKÜHLT / FORMEL VAU 1300 / AB 1977							
601	Andreas	Mundt	D	Scarab	MK 2	1980	1300
KLASSE 7 / MODERNE FORMEL VAU WASSERGEKÜHLT / FORMEL VAU 1300 / AB 1990							
701	Joe	Welzel	D	DRM	PRT	2007	1300
702	Rhett	Silver	D	KOGO	PV 1-001	2008	1300
703	Kay	Volk	D	DRM	MK1	1999	1300
708	Tom	Eder	D	Tatuus	RMS Jet 2	2006	1300
710	Dirk	Kornmeyer	D	Tatus RMS	RMS Jet	1982	1300
750	Peter	Kirchner	D	DRM Merlin	Merlin	2001	1300
765	Lara-Luisa	Link	D	MEGA	HH199	1999	1300
777	Sascha	Hofbeck	D	GAC	FV 1300	2010	1300
788	Dieter	Hofbeck	D	DRM	MK1	2000	1300



TEILNEHMERLISTEN

HRA

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Baujahr	Motor	ccm	Klasse
1	Elio	Cocciarelli	D	Ralt	RT3	1984	Alfa Novamotor	2000	2
23	Arthur	Bruckner	AT	Lotus	23b	1965	Lotus TC	1600	6
44	Ginanluigi	Candiani	IT	Chevron	B38	1977	Toyota Novamotor	2000	2
59	Frederic	Rouvier	FR	March	783	1978	Toyota Novamotor	2000	2
100	Heinz	Lange	D	Dallara	F387	1987	Alfa Novamotor	2000	1
105	John	Westenberg	D	Reynard	903	1990	VW Spiess	2000	1
119	Peter	Schmitz	D	Dallara	F388	1988	Alfa Novamotor TS	2000	1
131	Gerd	Lünsmann	D	Ralt	RT31	1987	Alfa Novamotor TS	2000	1
169	Albert	Hiller	D	Ralt	RT1	1976	Toyota Novamotor	2000	2
186	Volker	Böhm	D	Dallara	F386	1986	Alfa Novamotor	2000	1
190	Marcus	Hahne	D	Dallara	F390	1990	VW Spiess	2000	1
208	Jochem	Sihorsch	D	Ralt	RT3	1984	VW Brabham Judd	2000	2
212	Palle	Ringstrom	DK	March	753	1975	Toyota Novamotor	2000	2
217	Stefan	Henkenfeld	D	Martini	MK31	1980	Toyota Novamotor	2000	2
239	Johann	Kowar	AT	Ralt	RT1	1978	Toyota Novamotor	2000	2
264	Falk	Künster	D	GRD	F374	1974	Toyota Novamotor	2000	2
278	Rainer	Schrems	AT	Maco	F378	1978	Toyota Novamotor	2000	2
302	Jürgen	Meyer	D	Reynard	SF86	1986	Ford	2000	3
316	Burkhard	Metzger	D	Dulon	MP18	1976	Ford	2000	3
333	Stefan	Krämer	D	Reynard	SF83	1983	Ford	2000	3
493	Roland	Fischer	D	Tecno	69	1969	Ford	1000	4
511	Jürgen	Ludwig	D	Lotus	51c	1968	Ford	1600	5
555	Toni	Krumbach	D	Reynard	FF83	1983	Ford	1600	5
562	Dirk	Hochhold	D	Merlyn	Mk30	1977	Ford	1600	5
563	Thomas	Grassinger	D	Lola	T640E	1982	Ford	1600	5
601	Roberto	Cocciarelli	D	Swift	DB2	1986	Ford	2000	6
606	Jens	Burmester	D	Swift	DB2	1986	Ford	2000	6
615	Christine	Reichhuber	D	Shrike	P15	1984	Ford	2000	6
655	Gero	Meyerdierks	D	Tiga	SC81	1981	Ford	2000	6
692	Harald	Schmeyer	D	Lola	T492	1978	Ford	2000	6
696	Lars	Holtkamp	D	Shrike	P15	1984	Ford	2000	6

TEILNEHMERLISTEN

CanAm & Sportscars

Nr.	Fahrer 1	Fahrer 2	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Klasse
DIV. II (GT UND TW GR.5) KLASSE 22 - PERIODE H2 UND I ÜBER 2000 CCM						
725	Jodexnis Kersten		Porsche RSR-IMSA	1977	2993 ccm	Kl. 22
1	Mücke Peter	Mücke Stefan	Ford Zakspeed Turbo Capri	1980	1740 ccm	Kl. 22
DIV. III (RENNSPORTWAGEN) KLASSE 31 - PERIODE E, F + GR BIS 2000 CCM						
633	Langewiesche Bernd		KMW SP20	1971	1990 ccm	Kl. 31
654	Henseler Wolfgang		Lola T210	1970	1790 ccm	Kl. 31
DIV. VIII (CANAM) KLASSE 81 - PERIODE GR ÜBER 2000 CCM						
59	Erdbrügger Hans-Jürgen		Lola T165	1970	7200 ccm	Kl. 81
12	Schmidt Harry		McLaren M8C	1969	7046 ccm	Kl. 81
687	Pilz Axel		McLaren M6B	1968	5879 ccm	Kl. 81
KLASSE 4 / SUPER VAU LUFTGEKÜHLT / FORMEL SUPER VAU 1600 / 1971 - 1977						
7	Hallau Georg		Lola T310	1972	8100 ccm	Kl. 83
8	Schleifer Peter		McLaren M8F	1972	8100 ccm	Kl. 83



TEILNEHMERLISTEN

Dunlop Gentle Drivers '65

Nr.	Fahrer 1	Fahrer 2	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Klasse
DIV. I (TW/GT/GTS MIT TB) KLASSE TB3 - PERIODE E + F BIS 1600 CCM						
519	Muhle Gewalt		Porsche 356 A 1600S	1956	1582 ccm	Kl. TB3
DIV. I (TW/GT/GTS MIT TB) TB5 - PERIODE E + F ÜBER 2000 CCM						
181	Lehr Klaus		Mercedes Benz 300SLS-Porter	1956	2996 ccm	TB5
DIV. II (TSRC MIT SB) KLASSE 20 - PERIODE E + F BIS 1600 CCM						
511	Langewiesche Bernd		Lotus MK IX	1955	1095 ccm	Kl. 20
513	Henseler Wolfgang		Lotus Eleven	1957	1500 ccm	Kl. 20
523	Hallau Georg		Lotus 23B	1963	1598 ccm	Kl. 20
522	Jörg Markus		Lotus 11 Le Mans	1961	1459 ccm	Kl. 20
DIV. II (TSRC MIT SB) KLASSE 21 - PERIODE E + F ÜBER 1600 CCM						
507	Hartmann Oliver		Elva MK 7S	1965	1991 ccm	Kl. 21
DIV. II (GT/GTS/GTP MIT SB) KLASSE 23 - PERIODE E + F BIS 2000 CCM						
512	Götzinger Patrik		Austin Healey Sebring Sprite	1960	966 ccm	Kl. 23
58	Schenkl Markus		Porsche 911 2.0 Cup	1965	1998 ccm	Kl. 23
65	Jodexnis Richard-Sven		Porsche 911 2,0 Liter	1965	1990 ccm	Kl. 23
DIV. II (GT/GTS/GTP MIT SB) KLASSE 24 - PERIODE E + F ÜBER 2000 CCM						
531	Wilms Jochen		Lister Jaguar Knobbly	1959	3781 ccm	Kl. 24
100	Stobias Frank	Stobias Christopher	Austin Healey 100 BN2	1956	2702 ccm	Kl. 24
682	Kolb Alexander		Shelby Cobra 289	1965	4736 ccm	Kl. 24
610	Große Entrup Andreas	Große Entrup Michael	Austin Healey 3000	1961	2983 ccm	Kl. 24
25	Rossi Di Montelera Caroline		Austin Healey 3000	1963	2991 ccm	Kl. 24
85	Weidig Rene		Ford GT40	1965	4736 ccm	Kl. 24
508	Rossaro Ulrich		Austin Healey 100 M Le Mans	1956	2721 ccm	Kl. 24
125	Astorian James		Lotus Elite	1961	1198 ccm	Kl. 24
30	Zumstein Philipp	Bühler Bernhard	Austin-Healey 3000	1962	2912 ccm	Kl. 24
DIV. II (TW MIT SB) KLASSE 26 - PERIODE E + F BIS 2000 CCM						
518	Horlacher Bernd		Morris Mini Cooper S 1275	1964	1293 ccm	Kl. 26
911	Ludwig Evelin		Alfa Romeo Giulia TI Super	1965	1600 ccm	Kl. 26
527	Lorch Armin		Lotus Cortina	1965	1558 ccm	Kl. 26

Member of www.gutip.de

Ihr zuverlässiger Partner ...

... für den automobilen Aftermarket



> www.momo-germany.de



> www.bmc-deutschland.de



> www.fahrwerkebilliger.de



> shop.gebhardt-automotive.de

GEBHARDT Automotive GmbH SÜD
Salinenstr. 6, 74912 Kirchartd-Berwangen
sued@gebhardt-automotive.com
Phone: +49 7261 939 - 375

GEBHARDT Automotive GmbH NORD
Teichstr. 8, 40822 Mettmann
nord@gebhardt-automotive.com
Phone: +49 2104 2102 - 888



www.gebhardt-automotive.de

TEILNEHMERLISTEN

YTCC

Nr.	Nachname	Vorname	Nat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Klasse
1	Westerhuis	Albert	NL	Trabant 601 RS	72	600	60A
2	Lemaire	Bart	B	Trabant 601 RS	72	600	60A
3	Rehes	Anita	NL	Lotus Sunbeam	81	2200	70A
4	Rehes	Ron	NL	Lotus Sunbeam	81	2200	70A
5	Marsman	Roy	D	Porsche RSR gr4	75	3000	70B
6	Hauri	Marc	CH	BMW E30 325i Compressor	85	1900	Proto
7	Grenz	Adrian	D	Porsche 911 RSR Jagermeister	78	3000	70B
8	Bolliger	Roger	CH	Pontiac Trans AM SCCA	71	8075	70B
9	Hees	Bjorn	NL	BMW E30 M3	88	2300	80B
10	Wernheimer	Vanida	D	Opel Kadett Gsi	89	2000	80A
12	Haas	Felix	CH	Morgan +8	81	3500	70B
14	Bruin	Ruben	NL	Opel Kadett B	68	2000	60A
17	Jilesen	Tjarco	NL	Porsche 964 RS	89	3600	80B
18	Jilesen	Tijn	NL	Porsche 964 RS	89	3600	80B
19	Beek, van der	Leo	NL	Porsche 911 Carrera	85	3200	70B
23	Veldhuis	Jeroen	NL	Porsche 911 3.0	78	3000	70B
24	Elderen, van	Bas	B	BMW 325i	88	3000	80B
30	Croonenbroek	Geert	NL	BMW E30	88	2500	80B
32	Bosch, in den	Eric	NL	Porsche 944S2	89	3000	80B
41	Hagemann	Axel	D	BMW M1 Procar	78	3500	70B
44	Schwartz	Christophe	D	Dodge Charger Hemi V8	74	6986	70B
49	Tekaas	Gerd	D	Chevrolet Camaro	69	6400	60B
50	Mayr	Gotthard	D	BMW M1 Procar	79	3500	70B
51	Schrey	Daniel	D	Porsche 935 K3	79	2000	70B
55	Adriaans / Lieshout	Armand / Erwin	NL	Porsche 964RSR	90	3000	80B
56	Kinzel	Carlos / Jochen	D	Porsche 964 Cup ex U. Alzen	86	3800	80B
76	Andriessen	Patrick	NL	Renault Alpine V6 GTA Turbo	88	2458	80B
77	Hoffmann	Walter	D	McLaren MC1	69	4800	Proto
81	Rienhoff	Udo	AT	Shelby Cobra 427	66	7000	Proto
88	Wagner	Rene	CH	MGB V8 GT	73	7000	70B
93	Gregersen	Steffen	DK	BMW M3 E30	89	2500	80B
115	Gubler	Beat	CH	Dodge Challenger	70	9400	70B
118	Bojvad	Lars	DK	Ford Escort 1600	71	1600	70A
121	Olesen	Kim	DK	BMW M3	87	2300	80B
123	Strik	Jordan	NL	Toyota Supra	86	3000	80B
124	Rijswick, van	Marcel	NL	Porsche 964 1989	89	3800	80B
130	Poels	Ruud	NL	Porsche 964 RS	89	3600	80B

TEILNEHMERLISTEN

YTCC

Nr.	Nachname	Vorname	Nat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Klasse
139	Nowak	Christian	D	CN-Cobra	68	7010	Proto
149	Ingram	Robert	AUS	Lotus Elise	61	1216	60A
161	Galanidis	Dimitri	NL	Porsche 964RS	89	3600	80B
171	Petrakovits	Erich	AT	Ford Capri Turbo Gr5	78	3500	70B
176	Anderson	Ulrich	DK	Ford Escort MKII	78	1800	70A
181	Bugar	Robert	D	Ford Sierra Cosworth	84	2000	80B
186	Benz	Samuel	CH	TVR Tuscan	89	4500	80B
188	Grohmann	Gerald	AT	Daytona Cobra Coupe	65	5866	Proto
190	Scheefhals	Peter	NL	Mercedes Benz 190E Evo 1	87	1984	80B
203	Baltzer	Thomas	D	Porsche 924	78	1978	70A
216	Pinna	Alberto	D	Leyland Mini 1300	72	1300	70A
222	OLSEN	Tommy	DK	Porsche 911 Carrera RS	73	2687	70B
354	Elderen, van	Jan	B	Ford Sierra RS500	86	1993	80B
400	Zeyher	Jörg	D	Opel Manta B 400	78	2410	70B
401	Zimmermann	Reiner	D	Opel Manta B GTE	83	2410	70B
495	Veen van der	Willem	NL	Volvo 360	82	2000	80A
512	Reiter	Peter	D	BMW Alpina 2002 tii	71	1990	70A
515	Meissner	Veit	D	Ford Sierra Cosworth	87	2000	80B
634	Straub	Thomas	D	Opel Kadett C Limo	78	2500	70B
735	Staub	Franz	D	DeTomaso Pantera GT4	71	5700	70B
761	Vieser	Ingo	D	BMW 323i E21 Gr 2	78	2498	70B
950	Dekker, den	Erik	NL	Porsche 944 Turbo	86	2500	80B



TEILNEHMERLISTEN

Lotus Cup Europe

Nr.	Name	Nat.	Fahrzeug	Modell	Motor	ccm	Klasse	Team
1	B. Balogh	HU	Lotus	Evora GT4	Toyota GT4	3500	GT Cup	
2	S. Barth	DE	Lotus	Evora GT4	Toyota GT4	3500	GT Cup	KomoTec, Lotus am Ring
6	A. Valensi	FR	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	Asphalte
6	E. Libor	FR	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	Asphalte
7	D. Mcinulty	GB	Lotus	Elise Cup ESR	Toyota SC	1800	211O	AbleCare / ES Motorsport
8	S. Lake	GB	Lotus	Exige GT3	Toyota SC	1800	211O	Aim Shop / ID / Aim Tech
11	J. McInulty	GB	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	Ablecare/AdMark/ES Motorsport
14	N. Genoud-Prachex	FR	Lotus	2-Eleven GT4	Toyota SC	1800	211O	JPN by Asphalte
17	T. Verhiest	BE	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	Campingshow Vervaet
20	D. Carr	GB	Lotus	Elise S3	Toyota SC	1800	Production	ES Motorsport
21	D. Palma	SE	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	Skina Equestrian
32	C. Cederholm	SE	Lotus	Elise Cup R	Toyota SC	1800	Production	GJ Lotus Tuning
33	B. Edwards	GB	Lotus	Elise Cup R	Toyota SC	1800	Production	Komfort Racing
34	M. Edwards	GB	Lotus	Elise Cup R	Toyota SC	1800	Production	Komfort Racing
37	M. Yates	GB	Lotus	Elise Cup R	Toyota SC	1800	Production	Active Transport Ltd
52	P. Maréchal	LU	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	Racing Team Lotus Verhiest
55	R. Börgens	DE	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	KomoTec, Lotus am Ring
58	K. Leymann	DE	Lotus	Elise Cup R	Toyota SC	1800	Production	KomoTec, Lotus am Ring
59	R. Nilsson	SE	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	NIBOR Sports
72	D. Plant	GB	Lotus	Elise S2	Rover K Series	1800	Production	Rheon Labs
76	R. Andrzejek	DE	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	ultimate-lightweight.com
79	JP. Genoud-Prachex	FR	Lotus	2-Eleven GT4	Toyota SC	1800	211O	JPN by Asphalte
81	T. Vizin	HU	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	BV Motorsport Egyesület
85	T. Goodman	GB	Lotus	Elise S2	Rover K Series	1800	Production	Motorsport UK Academy, Tillex
86	B. Válint	HU	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	GFS Racing
88	S. Pettersson	SE	Lotus	Evora GT4	Toyota GT4	3500	GT Cup	Komo-Tec
99	N. Ipsen	DK	Lotus	Exige V6 Cup R	Toyota V6	3500	Exige Cup	Racing Team Lotus Verhiest
113	G. Balogh	HU	Lotus	Evora GT4	Toyota GT4	3500	GT Cup	

TEILNEHMERLISTEN

SLOT GP

Nr.	Nachname	Vorname	Fahrzeug
MIDGETS 1300			
1	Zizmann	Kai	Austin Healey Sprite
2	Drevermann	Uwe	Simca 1000
3	Kenk	Stefan	Trabant 601
4	Berg	Peter	Lotus Elite
5	Schmidt	Klaus	Fiat 595
6	Behrendt	Martin	Alfa Romeo GT/J
7	Bensemam	Jörg	Hillman Imp
8	Maxeiner	Thorsten	Mini Cooper S
9	Völkel	Hanko	NSU TT
10	Resch	Thomas	VW Karmann Ghia
11	Günther	Volker	Alpine A 110
12	Seif	Ralph	Opel GT Junior
13	da Cruz	Miguel	tba
14	Illy	Hans-Dieter	tba
15	Walter	Horst	BMW 700 CS
16	Müller	Tom	Trabant 601
17	Müller	Max	Alpine A 110
18	Müller	Nico	Alpine A 110
19	Kruger	Rolf	VW Karmann Ghia
20	Rieger	Ralf	Abarth 1000 TCR
21	Rau	Thomas	Renault R4
22	Luther	Alrik	Lada 2101
23	Luther	Wolfgang	Wartburg 353
24	Lumpe	Kevin	Abarth 595
25	Lumpe	Bernd	Dacia 1300
26	Wahl	Björn	Honda S 800
27	Pieth	Tino	Mini Cooper S

Nr.	Nachname	Vorname	Fahrzeug
HISTORIC TOURING CARS BIS BAUJAHR 1981			
1	Zizmann	Kai	Ford Galaxie J. Clark
2	Drevermann	Uwe	VW Beetle
3	Kenk	Stefan	Skoda 130 RS
4	Schweikhardt	Andreas	Opel Ascona
5	Berg	Peter	Ford Capri RS 2600
6	Behrendt	Martin	Chevrolet Corvette C3
7	Bensemam	Jörg	Plymouth Roadrunner
8	Maxeiner	Thorsten	Opel Ascona 400
9	Völkel	Hanko	Opel Kadett GT/E
10	Resch	Thomas	Porsche 911
11	Günther	Volker	Porsche 934
12	Seif	Ralph	tba
13	da Cruz	Miguel	tba
14	Janke	Jürgen	tba
15	Walter	Horst	Mercedes Benz 450 SLC
16	Zawiasinski	Ralf	Ford Capri
17	Rau	Thomas	VW Käfer 1303
18	Luther	Alrik	Trabant 601
19	Luther	Wolfgang	Zastava
20	Lumpe	Kevin	Skoda 130 RS
21	Lumpe	Bernd	Zastava
22	Wahl	Björn	BMW 320
23	Pieth	Tino	Bugatti Atlantique
24	Haentges	Steve	BMW 3,0 CSL

TEILNEHMERLISTEN

SLOT GP

Nr.	Nachname	Vorname	Fahrzeug
RACE CAR LEGENDS CLASSICS FORMEL-FAHRZEUGE DER BAUJAHRE 1968 - 1984			
1	Zizmann	Kai	Brabham BT 45 B
2	Drevertmann	Uwe	Ferrari 312 T
3	Pammel	Thorsten	Ligier JS 7
4	Bensemam	Jörg	McLaren M 26
5	Maxeiner	Thorsten	Tyrrell 007
6	Resch	Thomas	tba
7	Seif	Ralph	Ensign N 177
8	da Cruz	Miguel	tba
9	Wiebe	Wilfried	March 761
10	Hittl	Ralf	McLaren M 26
11	Janke	Jürgen	March 761 B
12	Kuhlen	Wolfgang	Ferrari 312 T2
13	Walter	Horst	Alfa Romeo 179
14	Eidecker	Ronald	Ferrari 126 C
15	Küls	Wolfgang	Ferrari 126 C
16	Mönster	Heiner	Ligier JS 7
17	Rieger	Ralf	Ferrari 312 T
18	Luther	Alrik	tba
19	Luther	Wolfgang	tba
20	Lumpe	Kevin	tba
21	Lumpe	Bernd	tba

Nr.	Nachname	Vorname	Fahrzeug
RACE CAR LEGENDS GP70 SONDERLAUF "JIM-CLARK-MEMORIAL"			
1	Zizmann	Kai	McLaren M 14 A
2	Drevertmann	Uwe	Lotus 72
3	Schweikhardt	Andreas	Lotus 72
4	Berg	Peter	Lotus 49 C
5	Pammel	Thorsten	BRM P 153
6	Behrendt	Martin	Lotus 72
7	Bensemam	Jörg	Brabham BT 33
8	Seif	Ralph	Brabham BT 26
9	Wiebe	Wilfried	BRM P 153
10	Hittl	Ralf	Brabham BT 33
11	Janke	Jürgen	Matra Simca MC 120

Nr.	Nachname	Vorname	Fahrzeug
12	Kuhlen	Wolfgang	Ferrari 312 B
13	Walter	Horst	Ferrari 312 B
14	Rieger	Ralf	Brabham BT 26
15	Rau	Thomas	Ferrari 312 B
16	Luther	Alrik	March 701
17	Luther	Wolfgang	March 701
18	Lumpe	Kevin	March 701
19	Lumpe	Bernd	March 701
20	Hartmann	Dieter	March 701
21	Pieth	Tino	Lotus 49 B

Nr.	Nachname	Vorname	Fahrzeug
CANAM BAUJAHRE 1966 BIS 1976			
1	Zizmann	Kai	Porsche 917/30
2	Drevertmann	Uwe	McLaren M 6
3	Wagner	Tom	BRM P 167
4	Kenk	Stefan	Melkus PT 73
5	Schweikhardt	Andreas	McLaren M 6
6	Berg	Peter	McLaren M 8
7	Behrendt	Martin	Porsche 917 Spyder
8	Bensemam	Jörg	Lola T 70 Mk 3
9	Maxeiner	Thorsten	Lola T 280
10	Völkel	Hanko	Lotus 40
11	Resch	Thomas	Porsche 908
12	Seif	Ralph	Porsche 917 PA
13	da Cruz	Miguel	Porsche 917 PA
14	Kuhlen	Wolfgang	Ferrari 312 PB
15	Walter	Horst	King Cobra
16	Werner	Bernhard	McLaren M 6 A
17	Werner	Connie	Porsche 917
18	Zawiasinski	Ralf	tba
19	Müller	Tom	Porsche 917 PA
20	Müller	Max	Ferrari 312 P
21	Müller	Nico	Ferrari 612
22	Kruger	Rolf	McLaren M 1 A
23	Rieger	Ralf	Ferrari 330
24	Rau	Thomas	Lola T 160
25	Wahl	Björn	Lola T 160

TEILNEHMERLISTEN

SLOT GP

Nr.	Nachname	Fahrzeug	
RACE CAR LEGENDS VINTAGE GP-FAHRZEUGE BIS BAUJAHR 1967			
1	Drevertmann	Uwe	Offenhauser Indy
2	Pammel	Thorsten	Maserati 4 CLT
3	Bensemam	Jörg	BRM P 125
4	Maxeiner	Thorsten	Lago Talbot T 26 C
5	Seif	Ralph	tba
6	Wiebe	Wilfried	Lago Talbot T 26 C
7	Hittl	Ralf	BRM P 125
8	Janke	Jürgen	Mercedes Benz W 196
9	Kuhlen	Wolfgang	Lancia D 50
10	Walter	Horst	Mercedes Benz W 154
11	Müller	Tom	Watson Indy
12	Müller	Max	Watson Indy
13	Müller	Nico	Lotus 38
14	Eidecker	Ronald	Mathé Fetzenflieger
15	Rau	Thomas	Alfa Romeo 158
16	Luther	Alrik	Mercedes Benz W 196 S
17	Luther	Wolfgang	Mercedes Benz W 196 S
18	Lumpe	Kevin	Maserati 250 F
19	Lumpe	Bernd	Maserati 250 F
20	Haentges	Steve	Lago Talbot T 26 C

Nr.	Nachname	Vorname	Fahrzeug
RACE CAR LEGENDS RETRO GP-FAHRZEUGE AB 1985			
1	Zizmann	Kai	Reynard Indy
2	Pammel	Thorsten	Williams FW 16
3	Bensemam	Jörg	Benetton B 194
4	Maxeiner	Thorsten	Brabham BT 55
5	Seif	Ralph	McLaren MP4/4
6	Wiebe	Wilfried	Williams FW 16
7	Walter	Horst	Tyrrell 019
8	Müller	Tom	March Indy
9	Rau	Thomas	Ferrari F 301 B
10	Luther	Alrik	Jordan 191
11	Luther	Wolfgang	McLaren MP4/6
12	Lumpe	Kevin	Ferrari F1-87/88C
13	Lumpe	Bernd	Williams FW 19





**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



BMC TRACKDAYS
HOCKENHEIMRING



OLDTIMER SLOT

31.10.22

BMC TRACKDAYS



JETZT BUCHEN!



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 mit Straßen- & Rennfahrzeugen



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



Coach:
Briefing durch Instrukturen



Add-ons buchbar:
Zusatzfahrer, Begleitpersonen & Boxen



Catering:
Inklusive Boxencatering, Kaffeepausen & Snacks



Oldtimer Slot: Exklusive Gruppe nur für Oldtimerfahrzeuge **NEU!**

WWW.BMCTRACKDAYS.DE

TREFFPUNKT Markenclub

Nach zwei Jahren Pause wird das Gelände rund um die Osttribüne wieder in ein wahres Mekka aus Liebhaberfahrzeugen verwandelt.

Viele Aktivitäten machen den Treffpunkt im Rahmen der Oldtimerveranstaltung zu einem Muss für Automobilclubs, Interessengemeinschaften und Stammtische von Oldtimern, Youngtimern und Sportwagen aller Baujahre.

Als besonderes Schmankerl können angemeldete Teilnehmer eine geführte Runde über die Grand-Prix-Rennstrecke drehen und legendäre Abschnitte, wie die Sachs-Kurve, selbst erfahren. Die Club-Corsos gehörten bereits in den vergangenen Jahren zu den emotionalsten Momenten des ganzen Wochenendes in Gedenken an Jim Clark.

Zudem gibt es mit der Kurpfalz-Klassik für Markenclubteilnehmer ein weiteres Highlight in diesem Jahr. Ganz dem Namen entsprechend führt die exklusive Oldtimerausfahrt durch den Kraichgau und südlichen Odenwald.



Ansprechpartnerin: Alexandra Edinge
Tel.: +49 (0)6205 - 950108

Vergessen Sie nicht einen Blick auf die zahlreichen Liebhaber-Fahrzeuge zu werfen, ein Transfer zwischen Fahrerlager und Markenclub-Areal ist das ganze Wochenende gewährleistet.



HIGHLIGHTS

SAISON 2022

06. – 08.05.		BOSCH HOCKENHEIM HISTORIC
13. – 15.05.		HANKOOK 12H HOCKENHEIMRING
25.05.		BASF FIRMENCUP
27. – 29.05.		MAI-POKAL-REVIVAL
24.06.		DOWNLOAD FESTIVAL NEU
29. – 31.07.		PORSCHE CLUB DAYS
19. – 21.08.		FORMULA STUDENT GERMANY
26. – 28.08.		NITROLYMPX – DRAG RACING EM
02. – 04.09.		FANATEC GT WORLD CHALLENGE EUROPE NEU
09. – 11.09.		HOCKENHEIM CLASSICS
16. – 18.09.		ULTIMATE CUP SERIES NEU
23. – 25.09.		INT. DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT – FINALE
30.09. – 02.10.		ADAC RACING WEEKEND
07. – 09.10.		DTM – FINALE
14. – 16.10.		PORSCHE SPORTS CUP – FINALE
21. – 23.10.		ADAC GT MASTERS – FINALE



TICKETS & INFO

+49 (0)6205 950-222
WWW.HOCKENHEIMRING.DE/TICKETS

Alle Termine: Stand April 2022. Alle Veranstaltungen vorbehaltlich Änderungen. Kein Anspruch auf Vollständigkeit.

www.hockenheimring.de

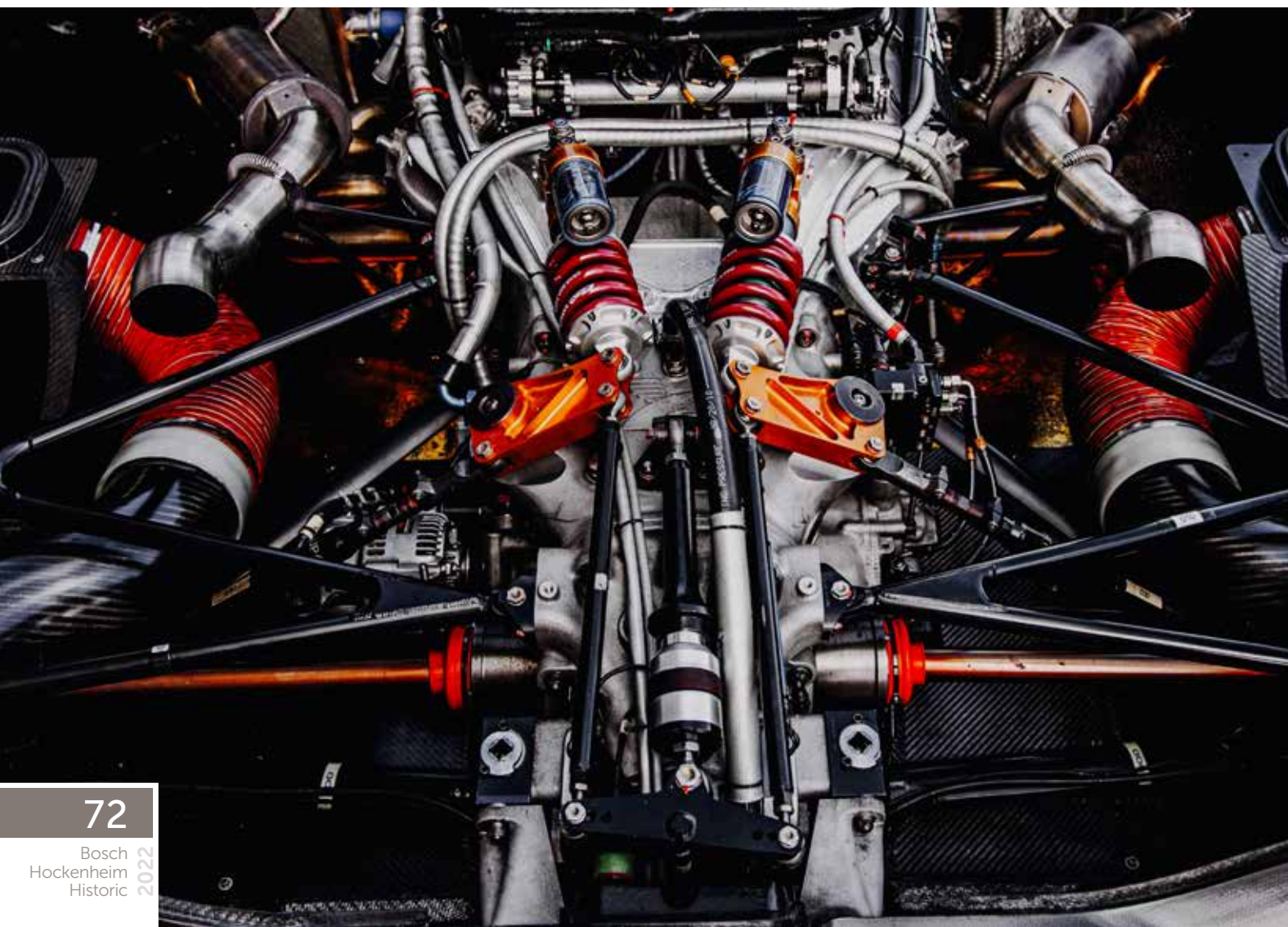
Design AWARD 2022

Schon zur Tradition geworden, findet die Verleihung des Design Awards in diesem Jahr bereits zum 11. Mal im Rahmen der Bosch Hockenheim Historic statt.

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

Der dreifache Le-Mans-Sieger Marco Werner wird mit Jochen Nerpel, Geschäftsführer der Hockenheim-Ring GmbH und Manfred Nord eine kompetente Jury bilden.

Die Preise werden am Samstag, 8. Mai 2022 im Fahrerlager verliehen.



LIEBE MOTORSPORTFREUNDE,



in diesem Jahr dürfen wir zwei Jubiläen begehen: Der Hockenheimring feiert sein 90-jähriges Bestehen und das Jim Clark Revival wurde vor genau 15 Jahren ins Leben gerufen - meine besonderen Grüße gehen deshalb zuerst an den Hockenheimring!

Ich erinnere mich noch genau an die ersten Jim Clark Gedächtnisrennen auf dem Hockenheimring, die nach seinem Tode bis 1985 veranstaltet wurden. Danach riefen der Badische Motorsport Club und der Hockenheimring gemeinsam jeweils zeitnah zum Todestag Jim Clarks, dem 7. April, eine jährliche Veranstaltung zu seinen Ehren ins Leben - die Hockenheim Historic - Das Jim Clark Revival.

Der Motorsport lebt und er hat nach wie vor eine große Fan-Gemeinde!

Und so pilgern (endlich) wieder viele Jim Clark, Lotus- und Motorsport-Enthusiasten aus ganz Europa nach Hockenheim, um dem Ausnahme-Fahrer Jim Clark zu gedenken, ihn zu ehren und seinen Rennsport-Geist zu bewahren, - natürlich auch das Lotus Historic Register Germany und die mit uns verbundenen Lotus Freunde aus aller Welt.

Selbstverständlich pflegen wir auch gute Kontakte zu

Lotus, Norwich, England, und zum Jim Clark Museum in Duns, Schottland. Gerade aus Duns gibt es wundervolle Neuigkeiten: Das neue Jim Clark Museum konnte am 29. August letzten Jahres im Beisein prominenter Rennfahrer, wie Jackie Stewart und Dario Franchitti, offiziell eröffnet werden. Wir sind stolz, berichten zu können, dass das Lotus Historic Register Germany und die Hockenheim-Ring GmbH einen sehr guten Beitrag zur Verwirklichung dieses neuen Museums in Duns geleistet haben.

Es soll weiterhin unsere aktive Verpflichtung sein, die Erinnerung an Jim Clark im Rahmen der schönen und außergewöhnlichen Veranstaltung Bosch Hockenheim Historic aufrecht zu erhalten und den Motorsport in bester Kulisse am Hockenheimring weiter fortzuführen. Deshalb freue mich sehr, dass Ihr wieder alle dabei seid, und ich wünsche allen Teilnehmern und Besuchern viel Spaß bei der Bosch Hockenheim Historic - Das Jim Clark Revival und ein schönes Wochenende in Hockenheim.

Euer

Siegfried Herrmann



Kontakt/Contact

- 📍 Harkortstrasse 27
D - 44652 Herne
- 👤 Siegfried Herrmann
- ☎ 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 Marco Kolb Jochen Nerpel Wolfgang Huter
Sportkommissare (Vorsitzender):	Arthur Hirning
Sportkommissare:	Claus Plappert
Sportkommissare:	Heinrich Kurz
Rennleiter:	Werner Aichinger
Stellv. Rennleiter:	Volker Ehekircher
RL Anwärter	Kevin Meinhardt
Rennsekretäre:	Regina Klinkenberg, Sabine Tesseraux
Technische Kommissare:	Hermann Braun, Werner Decker
Obmann:	Dennis Boch
Rennbüro:	Regina Klinkenberg, Sarah Kuntz, Sabine Tesseraux, Leonie Longerich
Race Control:	Udo Bizenberger, Steffen Kistner
Leiter der Streckensicherung:	Gerhard Köhler
Anwärter Leiter der Streckensicherung:	Marcus Kuntz, Steffen Kistner
Safety Car Driver:	Willi Schenkel
Safety Car Observer:	Oliver Sylla
DMSB-Staffel (Einsatzleitung):	Marcus Vogelsgang
Start/Ziel:	Uwe Klinkenberg / Marcel Fitterer
Vorstart und Startaufstellung:	Markus Hess
Parc fermé:	Heinz Huppert
Boxenausfahrt:	Heinz Huppert
Obmann Boxengasse:	Jürgen Neuschäfer
Fahrerlageraufsicht:	Jochen Nerpel
Zeitnahme:	Bernd Jung , SDO Timing
Streckensprecher:	Daniel Pesch, Nik Breiden
Media Shuttle:	Hockenheim-Ring GmbH
Pressebüro und Akkreditierung:	Kerstin Nieradt
Chief Medical Officer:	Dr. Hans- Georg Wulff
Sanitätsdienst:	Deutsches Rotes Kreuz Hockenheim
Medizinischer Einsatzleiter:	Peter Orth
Medical car doctor:	Dr. Steffen Krahl
Medical car driver:	Michael Gaiser
Siegerehrung:	Heiko Degenhard

Abschleppservice/Bergung:	Firma Gross
Umweltbeauftragter:	Udo Bizenberger
Sicherheitsbeauftragter:	Peter Calin
Serienkoodinatoren:	
Gruppe C Supercup	Fritz Gebhardt
Historic Racecar Association	Marcel Biehl
Formel Vau Europa e.V.	Thomas Cramer
Raceclub Germany	Wolfgang Huter
Lurani Trophy	Duncan Rabagliati
BOSS GP	Ingo Gerstl
HSCC F2	Andy Dee-Crowne
Dunlop Gentle Drivers `65	Michael Thier
CanAM+Sportscars	Michael Thier
Youngtimer Touring Car Challenge	Randall Lawson
Lotus Cup Europe	Paul Golding

Impressum:	
Programmgestaltung und Design:	Wolfgang Huter GmbH & Co. KG

Bildernachweis:	Hockenheim-Ring GmbH Wolfgang Huter GmbH & Co. KG Elfmages, Elfmotorsport Archiv Jürg Mallepell
-----------------	--

Motorsportliche Genehmigung der Dachorganisation des Veranstalters

Veranstaltung:
„Bosch Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“
06.05.-08.05.2022 Hockenheim

DMSB genehmigt mit Reg.-Nr.: 12553/22
Organisiert in Übereinstimmung mit dem Internationalen
Sportgesetz und dem Sportreglement des DMSB



HÖCHSTLEISTUNG UND SICHERHEIT

Mit unserem Service zum Komplettpreis.



Bosch Hockenheim Historic 2023
Vom 5.–7. Mai

ZUR TERMINVEREINBARUNG WENDEN SIE SICH AN IHREN LOTUS VERTRAGSPARTNER VOR ORT | [LOTUSCARS.COM](https://lotuscars.com)



BOSCH
Technik fürs Leben

Uns bewegen **ORIGINALE**

bosch-classic.com



Originalität für Originale. Mit dem Instandsetzungsservice 1:1 REMAN bietet Bosch Classic Ihnen die Möglichkeit, ausgewählte Erzeugnisse instand setzen zu lassen und somit die Originalität Ihres Oldtimers zu bewahren. Verfügbar beispielsweise für Mengenteiler.

Bosch