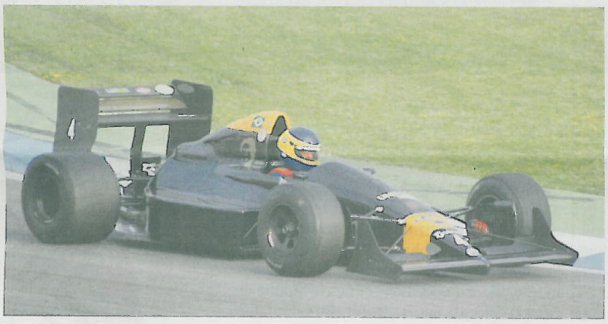
Die Fahrer der britischen GT-Autos fuhren nach dem Todessturz ihres Kollegen mit getrübter Stimmung.

Solche Flügelmonster lieben die Zuschauer: Felix Haas überholt innen einen Can-Am-Boliden.

Michael Kammermann hielt sich mit seinem gut pilotierten BMW M1 fast alle Gegner vom Leib.



Hans Peter fuhr schon mal die Reifen seines Tyrrell 008 für Monaco an.

Ein Detail aus der Clark-Sammlung von Jürg Malepell.

tition & British GT anderntags ihr Programm nach einer Schweigeminute fortsetzten. Womit wir zum Renngeschehen übergehen, das durchaus unterhaltsam war, jedoch nicht in allen Feldern hielt, was man sich von ihm versprach.

APPLAUS Aber eben, es ging wohl für die meisten Zuschauer auf den Tribünen und im offenen Fahrerlager darum, die mehr oder weniger historischen Fahrzeuge zu sehen, zu hören und zu riechen. Und wenn sie dann noch flott bewegt wurden, dann war dies umso schöner und der Applaus des Publikums wirklich verdient. So wie der für Jonathan Hughes und seine Mitstreiter in der FIA Lurani Trophy für Formel Junior.

Wir geben es zu, die kleinen Rennwägelchen mit 1100er-Cosworth im Heck oder einem Fiat-, BMC- oder Ford-Motor unter der lang gezogenen Fronthaube sind uns ans Herz gewachsen, zumal einige der vielfach noch älteren Chauffeure mit fast jugendlichem Elan an die Sache herangehen. Wie Hughes seinen Brabham BT6 durchs Motodrom fliegen liess, war echt sehenswert. Da musste selbst der hier schon mehrmals siegreiche Italiener Piero Enrico Tonetti in einem identischen Auto nach wenigen Runden kapitulieren. 1'58,0 im Training und im zweiten Rennen bedeuteten von Formel-Junior-Rennwagen noch nie erreichte Rundenzeiten. Kaum vorstellbar, dass Jo Siffert, Clay Regazzoni und Silvio Moser, die genau dieses Auto des Briten bewegt haben sollen, einst schneller fuhren.

PODESTPLÄTZE In dieser Klasse, speziell in Hockenheim, spielen die Schweizer bei der Vergabe der Podestplätze immer eine Rolle. Im Qualifying zum ersten Lauf knackte Philipp Buhofer im Lola Mk5A erstmals auf dieser GP-Strecke die Zweiminuten-Schallmauer, womit er sich vor seinen Landsleuten Urs Eberhardt und Urs Müller den dritten Startplatz sicherte. Weil Buhofer das Schaltgestänge verbogen hatte und sich dadurch zwei Gänge nicht mehr einlegen liessen, war er am Ende mit dem fünften Platz im ersten Rennen noch gut bedient. So holte Urs Eberhardt zu Beginn seiner 34. Rennsaison – immer mit dem von Urban Fässler Racing betreuten Lotus 27 – die Kastanien für die Schweizer aus dem Feuer.

Im zweiten Durchgang schüttelte Hughes Tonetti rasch aus dem Windschatten und fuhr den Gegnern davon. Spannung bot einzig der Kampf um den dritten Rang, den Buhofer diesmal für sich entschied. Statt auf dem Podium hätte er aber genauso im Spital landen können, nachdem sich Eberhardt in der Startrunde kolossal verbremst hatte und vor der Haarnadel mit Überschuss an dem bereits einlenkenden Lola von Buhofer vorbeischoss. Wegen argen Getriebegeräuschen gab Eberhardt daraufhin auf. Nach Getriebeproblemen am Vortag zeigte Urs Müller wie Buhofer ebenfalls eine starke Leistung, die ihn im zweiten Rennen auf den vierten Rang brachte.

AUF NACH MONACO In der Historic F2 Trophy war der Brite Martin Stretton in einem March 742 in beiden Läufen eine Klasse für sich. Mit einem dritten Platz hinter dem Franzosen Phil Harper startete Hans Peter (beide Ralt RT1) am Samstag gut in die Rennsaison, anderntags erbte er nach Harpers Ausfall sogar den zweiten Platz – mehr als zwei der fünf gestarteten Zweiliter kamen auch nicht ins Ziel.

Peters Saisonhöhepunkt folgt schon in drei Wochen in Monaco, wo er beim Grand Prix Historique mit seinem Tyrrell 008 im zweifellos stärker besetzten Rennen der Formel 1 starten wird. Diese war bei der Hockenheim Historic nicht mit einem eigenen Feld vertreten, doch führte der Teamchef von Phimmoracing den einst von Didier Pironi gesteuerten Tyrrell im Demonstrationsfeld des Race Club Germany vor. Bei dieser Gelegenheit fuhr er schon mal die Reifen für Monaco an.

Bei den Formel-2-Wagen mit 1600er-Ford-Motoren bis Jahrgang 1971 begann Robert Simac mit einem March 712M (ex Jaussaud) die Titelverteidigung mit zwei klaren Laufsiegen. Dass dies möglich ist, liegt nicht nur am Fahrkönnen des Elsässers, sondern seiner Meinung nach vor allem an der mechanischen Betreuung durch Hunziker Motorsport aus Staffelbach. «Heinz ist ein sehr kompetenter Mann, er macht unglaublich gute Arbeit», schwärmt Simac. Hunziker kümmert sich auch um die diversen Rennfahrzeuge von Phimmoracing.

René Grütter will auch 2014 mit seinem MG den Titel in der British GT Competition holen.

GLÜCK IM UNGLÜCK Optisch und akustischer Leckerbissen sind gerade bei dieser Veranstaltung die Sportwagen aus der legendären Interserie und CanAm-Challenge, auch wenn das Feld leider Jahr für Jahr zu schrumpfen scheint. Im ersten Lauf gab Michele Liguori mit seinem Dreiliter-Lola-DFV den V8-Donnerbolzen mit teilweise über 8 Liter Hubraum das Nachsehen und schien dies am Sonntag zu wiederholen. Doch ein Unfall von Felix Haas sorgte für eine Safety-Car-Phase, die den Vorsprung von Liguori zunichte machte. Danach powerte sich John Grant im McLaren M8-D zur Freude des Publikums erfolgreich am Lola des Italieners vorbei.

Nach einem Motorschaden im Daren von Andy Feigenwinter war Haas im neu erworbenen Lola-BMW T294 der einzige Schweizer am Start. Mit der schnellsten Rundenzeit aller Zweiliter-Sportwagen hielt er sich in seiner Klasse im ersten Rennen lange an zweiter Stelle, ehe er mit kollabierter Batterie ausrollte. Dass er am Sonntag ein Rad verlor, zum Glück im weitläufigen Infield, war auf die nicht fachgemässe Montage eines Hinterrads zurückzuführen.

GELUNGEN Bei den eingangs erwähnten britischen GT-Wagen hatte René Grütter mit einem MG B von 1965 seinen einzigen Gegner bestens im Griff. Im Vorjahr hatte der frühere Super-Vau-Pilot alle 16 Rennen beendet und elf davon gewonnen, was ihm den Sieg in der Jahreswertung eintrug. Somit ist der 62-jährige Luzerner also bereits wieder auf bestem Weg zur erfolgreichen Titelverteidigung.

Dasselbe gilt für Edy Kamm in der Spezial-Tourenwagen-Trophy (STT). Mehr vom Alter als vom Fahrzeug her passte der Glarner zur Hockenheim Historic: Seit 1972 als 18-Jähriger ist er fast ununterbrochen auf Europas Rennstrecken unterwegs und mit 61 scheinbar schnell wie eh und je. Jedenfalls machte er mit den vielen Porsche und dem Aston Martin DBR9 in beiden STT-Läufen kurzen Prozess. Auch wenn er mit dem Audi A4 DTM (ex Tomczyk 2004) über das technisch potenteste Fahrzeug verfügt, muss man dessen Vorteile auch auszunutzen wissen. Gegnern, die seine Leistung nur dem Auto zuschreiben, rät er daher, sich doch auch solches anzuschaffen und gegen ihn anzutreten.

Dass ein PS-starkes und schnell ausschauendes Fahrzeug allein noch keinen Sieger macht, sah man nämlich im Feld der niederländischen Youngtimer-Challenge. Hier tummelten sich schöne Tourenwagen und GTs aus drei Jahrzehnten, vom Trabant 601 RS bis zum Ford GT40 und Porsche 935. Die zwei Trabbi-Fahrer schienen jedoch deutlich mehr aus ihren Zweitaktern herauszuholen als diverse Herren aus ihren Porsche und BMW.

Wie man einem M1 die Sporen gibt, bewies Michael Kammermann, der sich im noch mager besetzten Feld des neuen DRM-Klassik-Pokals mit den schnellsten Porsche um die Podestplätze stritt. Doch, wie gesagt, geht es bei einem Revival wie der Hockenheim Historic ja nicht in erster Linie um den Speed, sondern um die lautstarke oder stille Präsentation (wie Jürg Malepells beeindruckende Jim Clark-Ausstellung) von Motorsport-Historie. Und das ist durchaus gelungen.