

manns und Peter Schlossmacher hielten in der Gruppe F bis 1300 ccm die Konkurrenz in Schach. Am Steuer eines VW Polo Coupé ließen sie ihren Markenkollegen Helmut Lödige/Rudi Speich keine Chance. Doch Haudegen Speich, diesmal der Beifahrer, kann seinem Chauffeur sicherlich noch den einen oder anderen Tip geben, wie noch schnellere Rundenzeiten erzielt werden. 26 Fahrzeuge tummelten sich in der Gruppe F bis 2000 ccm – und der amtierende Meister Matthias Bungard hatte Glück. Lange Zeit führte Thomas Roth, beruflich KFZ-Mechaniker in der Porsche-Rennschmiede von Horst Derkum, zusammen mit Freundin Heike Schmitz am Volant eines VW Golf GTI. Doch technische Probleme und eine zu wenig gefahrene Runde ließen den Ex-Führling-Golf zunächst zurück-, später gar ganz aus der Wertung fallen. Somit hatte der Meister zusammen mit Dieter Gerhards doch wieder die Nase vorn. Im Ziel verwiesen die Golf-Spezialisten jedoch nur um zwölf Sekunden die VW Polo-Treter Hubert Nagl/Peter Miller auf den zweiten Platz. Nur weitere sieben Sekunden zurück der Opel Kadett GSi von Armin Bickmann und Markus Schleyen. Auch die nächstplatzierten, Harry Ley/Hans Höver-Deck sowie Ralf Holzmann/Thomas Kalkuhl steuerten einen Opel Kadett GSi 16V. Einen überlegenen Sieg in der Gruppe A/H bis 1300 ccm feierte einmal mehr der amtierende internationale Meister Franz Clear am Steuer seines Suzuki Swift GTI. Den Polo-Spezialisten Rolf Burs und Heinrich Baumann blieben nur die Ehrenränge. Nachdem am VW Golf GTI 16V von Walter Schneider/Wilfried Selbach ein loser Ölanschlauch einen Motorschaden verursachte, siegte in der Gruppe A/H bis 1600 ccm Robert Günthel, ebenfalls VW Golf GTI. 20 Fahrzeuge tummelten sich in der Gruppe A/H bis 2000 ccm, doch als zu überlegen erwies sich der Ford Escort RS 2000 im BDA-Look von Holger Wolfertz und Jutta Ulbricht, die nun auch erste Spitzenreiter im Castrol-Haugg-Cup 1994 – Um die Willi Hieke Pokale – sind. Schade nur daß das gemischte Doppel nach ihrer Siegesfahrt nicht bei der Siegerehrung erschienen. Rang zwei für Carsten Rettig/Ingo Bleibtreu im Opel Manta vor dem neu aufgebauten Gruppe A-Golf GTI 16V vom Vater-Tochter-Team Wilfried und Nicole Gessmann. Mit drei Sprintprüfungen unter zehn Minuten und somit haushohe Gesamtsieger wurden die schnellsten der Gruppe A/H über 2000 ccm, Hartmut Röver und Gerd Sein am Volant des BMW 635 CSI. Im BMW 325i blieb Bananen-Ingo Jeleniowski und Rosalbino Miniaci nur der zweite Rang.

Jörg Ufer

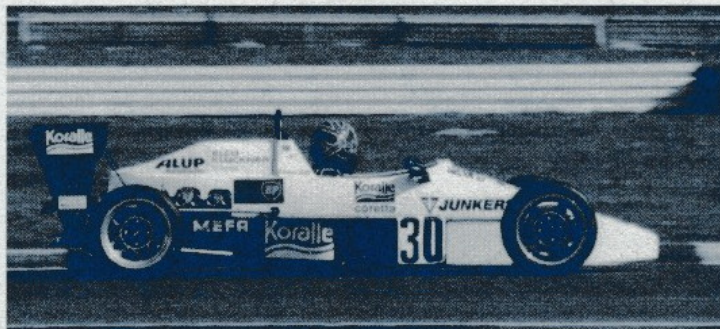
**ERGEBNISSE:** Klasse G1 (6 Starter): Büssemaker/Keck, BMW M3. Klasse G2 (9): Alondo, BMW 318iS. Klasse G3 und G4 (5): Rauch/Briegel, Opel Manta. Gruppe F bis 1300 ccm (14): Hermanns/Schlossmacher, VW Polo Coupé. Gruppe F bis 1600 ccm (8): Schilling, Audi 80. Gruppe F bis 2000 ccm (26): Gerhards/Bungard, VW Golf GTI. Gruppe F über 2000 ccm (4): Thal/Wippersteg, Porsche Carrera RS. Gruppe A/H bis 1300 ccm (10): Clear, Suzuki Swift. Gruppe A/H bis

1600 ccm (9): Güntzel, VW Golf GTI. Gruppe A/H bis 2000 ccm (20): Wolfertz/Ulbricht, Ford Escort RS 2000 BDA. Gruppe A/H über 2000 ccm (3): Röver/Sein, BMW 635 CSI.

100 MEILEN VON  
HOCKENHEIM

## Die Saison ist eröffnet

Schon traditionsgemäß eröffnete der Mannheim-Heidelberg-Sports-Touring-Club die Rundstrecken-Saison im badi-



Joachim Lutz mußte sich im Rennen der Formel V mit Platz drei begnügen

schen Hockenheim. Auch 1994 hatten die Verantwortlichen ein Rennleiterin Jutta Beisiegel ein attraktives Programm auf die Beine stellen können. So war neben dem ersten Meisterschaftslauf der Formel Renault auch ein Testrennen der Formel 3 angesagt, bei dem über zwei Drittel der Teilnehmer an der diesjährigem Deutschen Meisterschaft teilnahmen. Neben Meisterschaftspunkten für den Divinol-Cup gab es auch erste für die Ferrari-Challenge zu erringen. Daneben waren allerdings auch noch einige „offene“ Rennen angesetzt, die viele Teilnehmer zur Saisonvorbereitung nutzten. Eröffnet wurde der Renntag mit dem gemischten Formel-Rennen der Formel Ford, Formel V und Formel König. Sowohl im Training als auch im Rennen dominierte einer der diesjährigen Favoriten auf den Meistertitel in der Formel Ford, Marco Dauser aus Hamburg das Geschehen. Zu Beginn hielt sich der van Diemen-Pilot noch zurück, doch im Verlauf des Rennens wurde er immer schneller und überholte zuerst Ralf Dekarski und später auch den Dänen Jakob Sund. Dauser gewann unangefochten. Die B-Wertung der Formel Ford entschied der Ettlinger Volker Krasser für sich, der das „Nordlicht“ Karl-Heinz „Kuddel“ Voss klar hinter sich lassen konnte. Das Rennen der Formel V gewann Sascha Schmid vor Erwin Gasser und Joachim Lutz, während Engelbert Perzl in der Formel König gegen Thomas Vogel durchsetzen konnte. Das ebenfalls gemischte Feld der Formel Opel-Lotus/Formel Euro/Formel Ford 2000 wurde zu einer klaren Angelegenheit für den Formel Opel-Lotus-Piloten Michael Vessely, der auch schon im Training ganz vorne gestanden hatte. Hinter Carsten Meurer belegte Ex-Kart-Pilot Jens Hainbach den dritten Rang. In der Formel Euro-Wertung gewann Wolfram Centner mit seinem

Dallara-Opel, der den Estonia-VW-Fahrer Reimund Seidenfaden um über 40 Sekunden hinter sich lassen konnte. Thomas Gerling kam als einziger Fahrer der Formel Ford 2000 ins Ziel, nachdem zunächst Florian Mauhart eingangs der Querspange mit technischen Defekt aufgeben mußte und auch der Frankfurter Roland Schönhals seinen Reynard in der Opel-Kurve mit defekter Technik abstellen mußte. Im gemischten Feld der Tourenwagen war Franz Weigl mit seinem bärenstarken Porsche 935 im Training um exakt zwei Sekunden schneller als der zweitplatzierte Walter Hoffmann

im Hohenester-Golf. Dahinter Nicolas Bühler in seinem „Cossi“ und Doppelstarter Andy Bayer mit dem BMW M3. Den Start zum Rennen verhaute der Trainingsschnellste jedoch gründlich. Doch schon im weiteren Verlauf der ersten Runde machte Weigl sich den PS-Überschuß seines Porsche zunutze und übernahm die Führung. Nach Ablauf der 20-Runden-Distanz hatte der Schrobenauser dann das komplette Feld mindestens einmal überbrundet. Nachdem Bühler nicht am Start erschienen war, und der lange zweitplatzierte Hoffmann sein Fahrzeug in der Querspange mit technischen Defekt abstellen mußte, war es Bayer, der auf dem zweiten Rang ins Ziel einlief. Dahinter dann Harald Böhm in einem BMW 320, der sich in einem harten aber fairen Zweikampf gegen den Ford Escort Cosworth-Piloten Burghardt Jacobsen durchsetzen konnte.

Volker Sitzler

**ERGEBNISSE:** Tourenwagen LG3 (1 Starter): 1. Weigl, Porsche 935, 20 Runden in 24,04,90 Minuten. Tourenwagen LG5 (2): 1. Böhm, BMW 320, 19 Runden in 25, 08,21. Tourenwagen LG7 (1): 1. Jacobsen, Ford Escort Cosworth, 19 Runden in 25,11,19. Tourenwagen LG8 (2): Bayer, BMW M3, 19 Runden in 24,35,74; 2. Kaup, Opel Ascona, 41,34 Sekunden zurück. Tourenwagen LG11 (1): 1. Cziesla, 17 Runden in 24,45,89. Formel Euro Division 1 (5): 1. Centner, Dallara-Opel, 20 Runden in 22,32,00; 2. Seidenfaden, 42,28 zurück; 3. Richter, beide Estonia-VW, 1 Runde zurück. Formel Euro Division 2 (3): 1. Brückner, 20 Runden in 23,15,17; 2. Wilms, Eigenbau-BMW, 2 Runden zurück. Formel Euro Division 3 (6): 1. Hänsel, Reynard-Lada, 17 Runden in 22,35,53; 2. Lemm, MT 77-Lada, 30,10 zurück; 3. Dietrich, Estonia-Lada, 1,54,59 Minuten zurück. Formel Ford 2000 (3): 1. Gerling, 18 Runden in 22,49,40. Formel Opel-Lotus (4): 1. Vessely, 20 Runden in 22,31,42; 2. Meurer, 13,15 Sekunden zurück; 3. Hainbach, 33,09 zurück. Formel Ford (4): 1. Dauser, 20 Runden in 23,30,91; 2. Dekarski, beide van Diemen, 11,94 zurück. Formel

Ford B-Wertung (5): 1. Krasser, 20 Runden in 24,26,11; 2. Voss, 11,83 zurück; 3. Friesacher, alle van Diemen, 1 Runde zurück. Formel V (7): 1. Schmid, 20 Runden in 24,49,12; 2. Gasser; 3. Lutz, alle Mega, beide 1 Runde zurück. Formel König (3): 1. Perzl, 19 Runden in 23,31,06; 2. Vogel, 44,80 zurück.

DIVINOL CUP

## Keine Punkte für den Meister

Was tun, wenn man einen nicht mehr homologierten Ford Escort RS 2000 in der Garage stehen hat, der – optisch und technisch bestens präpariert – einen Siegertyp darstellt? Ganz einfach: man startet wie Herbert Kummle 1993 im Divinol Cup und gewinnt diesen. Beim Auftaktrennen der Saison 1993 erwischte es den amtierenden Meister allerdings kalt: Out schon in der zweiten Runde. Überhaupt hatte der schnelle Schwarzwälder ein Wochenende zum vergessen. Bereits im ersten Training hatte er einen Motorschaden und seine Servicemannschaft alle Hände voll zu tun, um bis zum zweiten Training wieder ein einsatzbereites Fahrzeug hinzustellen. Das Training wurde von dem Porsche Carrera RS-Pilot Manfred Niederhof beherrscht, der in beiden Trainingsrunden die schnellsten Zeiten erzielte. Zweiter wurde sein österreichischer Markenkollege Karl Augustin vor Franz Jung im Opel Kadett C. Der letztjährige Formel Renault-Pilot Roger Morback nutzte die Gelegenheit, testete mit seinem BMW M3 für die Deutsche Tourenwagen Trophäe und erzielte prompt die beste Zeit in der stark besetzten Gruppe N bis 2500 ccm Hubraum, vor dem Dos-



Rainer Noller erreichte beim ersten Cup-Einsatz Rang fünf im BMW M3

senheimer Ralf Rauh mit einem Fahrzeug des gleichen Fabrikats. Im ersten der beiden Läufe gab es in der Gruppe N bis 1300 ccm eine spannende Auseinandersetzung zwischen dem Viernheimer Walter Pfennig mit dem Peugeot 205 und dem Mannheimer Günter Pfeiffer in einem Citroën AX. Pfeiffer schien den Sieg schon in der Tasche zu haben, ehe er acht Runden vor Schluß mit Getriebeproblemen die Segel streichen mußte. So ging der Sieg an Pfennig. Eine äußerst spannende Auseinandersetzung gab es in der serienmäßigen Klasse bis 2000 ccm. Die drei Erstplatzierten Günter Schmid, Mario Hebler und Herbert Schmitz lagen nach mehreren Positionswechseln im Ziel innerhalb einer Sekunde. Die am stärksten besetzte

Fotos: Volker Sitzler (2)