

€ 4,00



19. Offizielles

PROGRAMMHEFT

3. – 5. MAI 2024



www.hockenheim-historic.de



HUTER GROUP



DMSB





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



Kurt Ahrens

Liebe Motorsport-Enthusiasten, liebe Freunde des historischen Rennsports,

mit großer Freude heiße ich Sie alle ganz herzlich willkommen zur ADAC Hockenheim Historic 2024 – Das Jim Clark Revival, einer der ganz besonderen Veranstaltungen im historischen Motorsportkalender. Jahr für Jahr erweckt die ADAC Hockenheim Historic die faszinierende Welt des klassischen Rennsports zum Leben und nimmt uns für ein Wochenende alle mit auf eine einzigartige Zeitreise in die glorreiche Ära des Motorsports, in der Legenden geboren und unvergessliche Geschichten geschrieben wurden. Gemeinsam setzen wir die Tradition fort und ehren den unvergessenen und unvergleichlichen Rennfahrer Jim Clark, der in ganz besonderer Weise mit der legendären Rennstrecke in Hockenheim verbunden ist.

In diesem Jahr feiern wir nicht nur die Faszination des historischen Motorsports, sondern auch die neue Partnerschaft mit dem ADAC, der ab 2024 das Titelpatronat für dieses einzigartige Event in Hockenheim übernimmt. Dabei ist die ADAC Hockenheim Historic viel mehr als nur eine Rennveranstaltung. Sie ist ein Fest der Nostalgie, bei dem die legendären Rennwagen der vergangenen Jahrzehnte auf der unvergleichlichen Rennstrecke in Hockenheim an den Start gehen und das Erbe des Motorsports am Leben erhalten. Auch in diesem Jahr präsentiert der Veranstalter wieder ein beeindruckendes Feld historischer Rennfahrzeuge, von ikonischen Formel-Boliden vergangener Jahrzehnte bis hin zu den legendären Touren- und Sportwagen aus der goldenen Ära des Motorsports - alles Fahrzeuge, die die Herzen von Motorsportfreunden auf der ganzen Welt erobert haben.

Doch die ADAC Hockenheim Historic ist nicht nur eine Hommage an die glorreichen Zeiten des historischen Motorsports, sie ist darüber hinaus auch eine ganz besondere Feier der Leidenschaft und des Engagements aller daran Beteiligten - Fahrer, Teams, Helfer und natürlich Fans, deren Begeisterung und Unterstützung das Besondere dieser Veranstaltung ausmachen. Die ADAC Hockenheim Historic hat sich zu einem einzigartigen Fest des historischen Motorsports entwickelt, bei dem jedes Jahr gleichgesinnte Motorsportenthusiasten zusammenkommen, um diese besondere Atmosphäre und unvergessliche Momente zu erleben, die nur der historische Motorsport bieten kann.

In diesem Sinne wünsche ich allen Teilnehmern ein spannendes und erfolgreiches Wochenende und allen Fans unvergessliche Erinnerungen voller Renn-Action bei der ADAC Hockenheim Historic 2024.

Mit sportlichen Grüßen



Veranstaltungs- ÜBERSICHT

INFORMATION

Zeitplan / Timetable	12
Fahrerlagerplan	14
Teilnehmerlisten	42
Rahmenprogramm im Überblick	62
Organisationsplan / Impressum	66

RAHMENPROGRAMM

Herbert Linge	8
Jim Clark Lotus 24	16
Jim Clark Ausstellung	40
Design Award 2024	65

PACKENDER MOTORSPORT - DIE RENNREIEN

Formel Junior	18
BOSS GP Racing Series	20
ADAC Graf Berghe von Trips Pokal	22
Historische Formel Vau Europa e. V.	24
Raceclub Germany	26
MOMO Sportscar Supercup 2024	30
Tourenwagen Golden Ära	34
DRM-Revival	36
Lotus Cup Europa	38



Hochleistungs- Schmierstoffe

*... bewährt, zeitgemäß und
zukunftsicher!*



Das sind wir

Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH

Jöllnbecker Straße 2 • 33824 Werther/Germany

Telefon: +49 5203 97 19-0 • Telefax: +49 5203 97 19-40

E-mail: kontakt@ravenol.de • www.ravenol.de





LIEBE FREUNDE HISTORISCHEN MOTORSPORTS, LIEBE GÄSTE,

die Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival zählt nicht nur seit Jahren zum fixen Programm des Hockenheimring Baden-Württemberg, sondern auch fraglos zu den großen Höhepunkten einer jeden Motorsport-Saison. Im vergangenen Jahr konnten wir gar einen Rekord verzeichnen: Erstmals durften wir bei diesem Event mehr als 35.000 Zuschauer übers Rennwochenende begrüßen. Eine Traumkulisse, die unsere rund 500 Teilnehmer und ihre wunderschönen Fahrzeuge gebührend feierte. Damit hat die Hockenheim Historic ihren Ruf als eine der größten und beliebtesten Classic-Events Europas eindrücklich untermauert - worauf wir sehr stolz sind.

So ist es für uns eine schöne Bestätigung, dass sich der ADAC bereits nach einem Jahr der Zusammenarbeit bei der Hockenheim Historic dazu entschlossen hat, das Titelpatronat zu übernehmen. Ab dieser Saison also wird der ADAC im Namen und Logo des Events präsent sein und damit ein starkes Zeichen setzen. Darüber hinaus wird Europas größter Automobil-Club mit seiner Motorsport-Expertise die Organisation sowie Durchführung der Veranstaltung gemeinsam mit dem Badischen Motorsport Club e. V. unterstützen. Auch inhaltlich wird der ADAC neue Impulse und Akzente setzen sowie Module für das Eventprogramm beisteuern. Wir freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit.

In diesem Jahr glänzt die Veranstaltung erneut mit einem Starterfeld, das sich sehen lassen kann: BOSS GP, Tourenwagen Goldene Ära, MOMO Sportscar Supercup, Lurani Trophy, Historische Formel Vau Europa e. V., Historic Racecar Association – ADAC Graf Berghe von Trips Pokal, DRM-Revival, Raceclub Germany und Lotus Cup Europe werden am ersten Maiwochenende in Hockenheim am Start stehen. Genießen Sie mit uns den faszinierenden Mix aus historischen Formel-, Touren-, GT- und Supersportwagen sowie ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm. Besuchen Sie den großen Markenclub an der Osttribüne sowie das Boxendach mit seinen Ausstellungen, Händlern und Attraktionen, schlendern Sie durch das aufregende Fahrerlager, das Sie mit nostalgischem Flair begeistern wird.

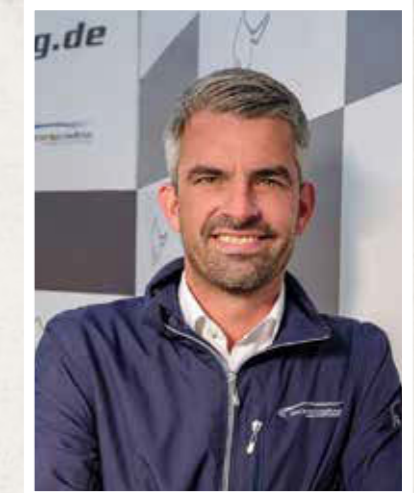
Lange Rede, kurzer Sinn: Wir sind überzeugt, dass die Erfolgsgeschichte der Veranstaltung fortgeschrieben wird. Im Namen unserer Partner, Teilnehmer und unzähligen Helfer heißen wir Sie ganz herzlich bei der ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival willkommen.



Marcus Zeitler
Oberbürgermeister
Stadt Hockenheim



Jorn Teske
Geschäftsführer
Hockenheim-Ring GmbH



Jochen Nerpel
Geschäftsführer
Hockenheim-Ring GmbH



Jörg Bensemam
Präsident
BMC e.V. (DMV)



Wolfgang Huter
Geschäftsführer
Wolfgang Huter GmbH & Co. KG

TRIBUTE TO *Herbert Linge*

Am 5. Januar 2024 hat Herbert Linge im Alter von 95 Jahren seine letzte Reise angetreten. Er war als Lehrling, Mechaniker, Testfahrer, Betriebsleiter, Rennfahrer und Repräsentant der Einzige, der den Bogen zum Jubiläum „75 Jahre Porsche-Sportwagen“ spannen konnte. Sein Lehrlingsvertrag bei Porsche wurde am 5. April 1943 unterzeichnet, vor über 80 Jahren. Somit war er einer der wenigen Zeitzeugen, die Ferdinand Porsche noch persönlich kennengelernt haben. Wir erinnern uns an das Porsche-Urgestein und seinen Bezug zum Hockenheimring.

Als Testfahrer und Rennfahrer war Herbert auf dem Hockenheimring wie zu Hause. Seine ersten überlieferten Einsätze waren 1957, als Linge im Februar den 356 A Carrera im Vergleich zu dem Konkurrenzprodukt Alfa Romeo Sprint testete. Später im Jahr folgten Versuchsfahrten mit dem 718 RSK Mittellenker.

Es ist natürlich nicht vollumfänglich überliefert, wie viel Gummi von Linges Testfahrten auf der Strecke blieb, aber Porsche testete vor Ort jede Modifikation an den Rennwagen. Oftmals hatten die Porsche-Tester ihr Lager im Wald neben dem Motodrom aufgeschlagen.

Die 718-Formel-2-Rennwagen und später der 804-Formel-1-Bolide wurden meist mit dem Opel Blitz von 1958 transportiert. Dieser fasste aber nur einen Wagen, so dass ein zweites Fahrzeug mit einem Einachser-Anhänger hinterher gezogen wurde. In den 60er-Jahren kam noch ein modernerer Opel-Blitz-Sattelzug mit dem Sechszylinder-Kapitän-Triebwerk und bis zu drei Fahrzeug-Plätzen hinzu. Der MAN 415 mit seinem mächtigen 5,9-Liter-Sechszylinder-Diesel-Triebwerk von 1957 hatte Platz für drei Rennwagen sowie eine Kabine für Ersatzteile und Werkzeug.

Die Formel Vau transportierte Porsche mit sechs T1-Bullis mit einer etwas breiteren Westfalia-Pritsche sowie entsprechenden Anhängern.

Herberts Tagebuch gibt genau Aufschluss über seine Hockenheim-Einsätze. So sind in dem Schriftwerk beispielsweise der 29. und 30. September 1964 überliefert. Porsche testete den 906, welcher mit dem MAN zum Hockenheimring gebracht wurde und die beiden ersten von den USA nach Deutschland importierten Formel-Vau-Monopostos, ein Formcar und ein Beachcar.



Porsche nutzte den Hockenheimring in Folge auch für Präsentationen von Rennfahrzeugen, wie beispielsweise Anfang 1969, als den Journalisten erstmals der 908/2 präsentiert wurde.

Herbert Linge fuhr auf dem Hockenheimring aber auch Rennen: Erstmals am 6. Juni 1960 die „12 Stunden Hockenheim“ mit einem privat eingesetzten BMW 700. Der dritte Platz hinter zwei Werkswagen bescherte Herbert letztendlich weitere Starts auf BMW-Werkswagen in Silverstone und auf dem Nürburgring.

Sein erstes Rennen mit dem Porsche Carrera GTL-Abarth auf dem Hockenheimring war am 23. Juni 1963. Er wurde Klassensieger in der Zweiliter-Klasse beim HMSC-Rundstreckenrennen. Am 8. September des Jahres konnte Linge beim DMV Herbstpokalrennen diesen Erfolg nochmals wiederholen.

Diese kamen mit einem noch nicht in rot lackierten T1 (Kennzeichen S-VD 923) mit dem Formcar Huckenpack sowie einem Anhänger aus der Porsche-Rennabteilung (S-VP 430), auf dem das Beachcar verladen war, zum Ring. Herbert testete alle Fahrzeuge ausgiebig. Es war bereits herbstlich frisch, so dass Herbert für die Runden in den Monopostos einen warmen Pullover mit V-Ausschnitt über seinen Baumwoll-Rennanzug zog. Huschke von Hanstein drehte ebenfalls einige flotte Runden in den Monopostos, dick eingepackt mit einer Kapuzenjacke. Der Porsche-Rennleiter testete die mit VW-Komponenten gebauten Renner bereits wenige Wochen zuvor in Weissach. Dort erreichten die Monopostos Kurvengeschwindigkeiten wie der als Referenzfahrzeug hinzugezogene Porsche 904.

Übrigens entstand in diesen Jahren das Motodrom, also die Verschiebung des Hockenheimrings nach Osten, um eine Permanentstrecke mit allen Voraussetzungen für über 100.000 Zuschauer zu schaffen. Zur Erinnerung: Der alte Hockenheimring hatte noch Kontakt mit den Wohnhäusern am östlichen Stadtausgang. Nach jahrelangen Verhandlungen konnte der Bau Anfang 1964 beginnen. 1965 standen auf dem Gelände riesige Drehkrane, um das Ernst-Wilhelm-Sachs-Haus sowie die Conti-Boxenanlage und die Continental- und Dunlop-Türme zu errichten. Am 22. Mai 1966 wurde das Motodrom mit dem Großen Preis von Deutschland für Motorräder eingeweiht.

Während des Umbaus aber konnten für die Testfahrten der Industrie sowie für Präsentationen Streckenabschnitte des Hockenheimrings weiter genutzt werden. Linge war mit den Modellen 904 und 904/6 am 23. November noch ein weiteres Mal im Jahr 1964 auf dem Hockenheimring zum Testen.



HERBERT LINGE BAUT DIE ONS-STAFFEL AUF

Herbert Linge war zwar durch und durch ein Vertreter der Marke Porsche, hat sich aber durch seinen hartnäckig geführten Aufbau der ONS-Staffel in der kompletten Motorsport-Welt höchsten Respekt verdient. Am 7. April 1973 wurde die ONS-Staffel beim Jim-Clark-Rennen erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Herbert Linge hatte bis dahin bereits 26 Helfer ausgebildet, 150 sollten es einmal werden. Bernie Ecclestone, damals frischgebackener Sprecher der Rennstallbesitzer, war schlichtweg begeistert: „Herbert, genau das brauche ich, du musst das für die Formel 1 machen.“ Gesagt, getan. Ecclestone bezahlte teilweise die Einsätze der ONS-Staffel selbst, um das Thema Sicherheit auf den Rennstrecken zu etablieren. Linge fungierte von da an als Sicherheitsberater des Formel-1-Managers und wurde in Folge offizieller Sicherheits-Kommissar der FIA.

Fotos: Archiv der Dr. Ing.h.c.F. Porsche AG

KONTAKT / CONTACT

- 📍 Solitude GmbH
Lutzenburg
Weil der Städter Strasse 89
71272 Renningen
- 👤 Tobias Aichele
- ✉ info@tobias-aichele.de
- 🌐 www.solitude-gmbh.de
- ☎ +49 (0)178 3356 356

Eine Auswahl der besonderen Linge-Fahrzeuge werden vom 3. bis 5. Mai 2024 in einer Ausstellung auf dem Bo-xendach zu sehen sein - darunter der Formcar, den er 1964 auf dem Hockenheimring testete, rechtzeitig zum Jubiläum „60 Jahre Formel Vau“ in Deutschland sowie der originale Porsche 914/6, das erste Auto der ONS-Sicherheitsstaffel, welches Recaro dankenswerterweise zur Verfügung stellen wird.



ZEITPLAN / TIMETABLE

Änderungen vorbehalten

Freitag, 03.05.2024

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:00	Tourenwagen Golden Ära	Free Practice	00:20	09:20
09:30	Raceclub Germany	Presentation	00:25	09:55
10:05	BOSS GP	Free Practice 1	00:30	10:35
10:45	MOMO Sportscar Supercup	Free Practice 1	00:25	11:10
11:20	Lotus Cup Europe	Free Practice 1	00:25	11:45
11:55	F1 Tradition on Track	Formula 1 Show Laps	00:20	12:15
12:15	Pause		00:30	12:45
12:50	DRM Revival	Free Practice	00:20	13:10
13:20	ADAC Graf Berghe von Trips Pokal	Qualifying 1	00:20	13:40
13:50	DMV Formel Vau	Free Practice	00:25	14:15
14:25	Tourenwagen Golden Ära	Qualifying	00:20	14:45
14:55	Lurani Trophy	Qualifying	00:25	15:20
15:30	MOMO Sportscar Supercup	Free Practice 2	00:25	15:55
16:05	BOSS GP	Free Practice 2	00:30	16:35
16:45	DRM Revival	Qualifying	00:20	17:05
17:15	Lotus Cup Europe	Free Practice 2	00:25	17:40
17:50	DMV Formel Vau	Qualifying	00:25	18:15
18:25	ADAC Graf Berghe von Trips Pokal	Qualifying 2	00:20	18:45

Samstag, 04.05.2024

START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:00	DRM Revival	Pre Grid im Vorstart- Formation Lap	00:10	09:10
09:15	DRM Revival	Race 1 (Rolling Start aus Vorstart)	00:25	09:40
09:50	Lotus Cup Europe	Qualifying	00:25	10:15
10:25	BOSS GP	Qualifying	00:30	10:55
11:00	Raceclub Germany	Presentation	00:25	11:25
11:35	MOMO Sportscar Supercup	Qualifying 1	00:15	11:50
12:00	F1 Tradition on Track	Formula 1 Show Laps	00:20	12:20
12:20	Pause		00:30	12:50
12:50	Tourenwagen Golden Ära	Pre Grid im Vorstart- Formation Lap	00:10	13:00
13:05	Tourenwagen Golden Ära	Race 1 (Rolling Start aus Vorstart)	00:25	13:30
13:40	Lotus Cup Europe	Race 1 (Rolling Start aus Vorstart)	00:25	14:05
14:15	BOSS GP	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	14:25
14:30	BOSS GP	Race 1 (Rolling Start)	00:22	14:52
15:00	ADAC Graf Berghe von Trips Pokal	Race 1	00:20	15:20
15:30	Lurani Trophy	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	15:40
15:45	Lurani Trophy	Race 1 (Standing Start)	00:25	16:10
16:20	MOMO Sportscar Supercup	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	16:30
16:35	MOMO Sportscar Supercup	Race 1 (Rolling Start)	00:35	17:10
17:20	DMV Formel Vau	Race 1	00:25	17:45

Sonntag, 05.05.2024

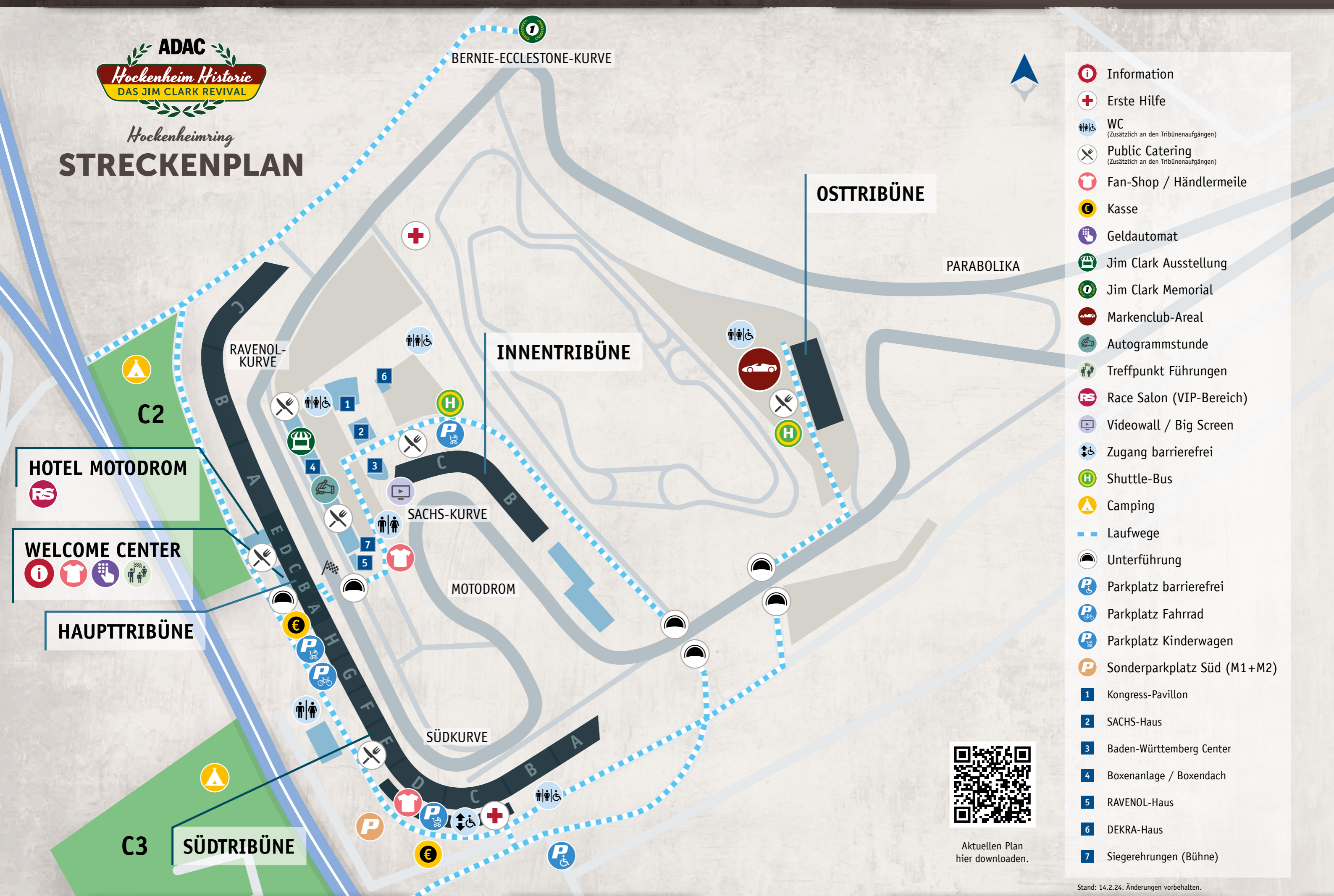
START	KLASSE	LAUF	FAHRZEIT	ENDE
09:05	Raceclub Germany	Presentation	00:25	09:30
09:40	Tourenwagen Golden Ära	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	09:50
09:55	Tourenwagen Golden Ära	Race 2 (Rolling Start)	00:25	10:20
10:30	MOMO Sportscar Supercup	Qualifying 2	00:15	10:45
10:50	Lurani Trophy	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	11:00
11:05	Lurani Trophy	Race 2 (Standing Start)	00:25	11:30
11:35	BOSS GP	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	11:45
11:50	BOSS GP	Race 2 (Rolling Start)	00:22	12:12
12:12	Pause		00:33	12:45
12:50	F1 Tradition on Track	Formula 1 Show Laps	00:20	13:10
13:20	Lotus Cup Europe	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	13:30
13:35	Lotus Cup Europe	Race 2 (Standing Start)	00:25	14:00
14:10	MOMO Sportscar Supercup	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	14:20
14:25	MOMO Sportscar Supercup	Race 2 (Rolling Start)	00:35	15:00
15:10	ADAC Graf Berghe von Trips Pokal	Race 2	00:20	15:30
15:40	DRM Revival	Pre Grid - Grid - Formation Lap	00:10	15:50
15:55	DRM Revival	Race 2 (Rolling Start)	00:25	16:20
16:30	DMV Formel Vau	Race 2	00:25	16:55

Samstag:

12:30 UHR: GEDENKFEIER AM JIM CLARK MEMORIAL



Hockenheimring
STRECKENPLAN



- Information
- Erste Hilfe
- WC
(Zusätzlich an den Tribünaufgängen)
- Public Catering
(Zusätzlich an den Tribünaufgängen)
- Fan-Shop / Händlermeile
- Kasse
- Geldautomat
- Jim Clark Ausstellung
- Jim Clark Memorial
- Markenclub-Areal
- Autogrammstunde
- Treffpunkt Führungen
- Race Salon (VIP-Bereich)
- Videowall / Big Screen
- Zugang barrierefrei
- Shuttle-Bus
- Camping
- Laufwege
- Unterführung
- Parkplatz barrierefrei
- Parkplatz Fahrrad
- Parkplatz Kinderwagen
- Sonderparkplatz Süd (M1+M2)
- 1 Kongress-Pavillon
- 2 SACHS-Haus
- 3 Baden-Württemberg Center
- 4 Boxenanlage / Boxendach
- 5 RAVENOL-Haus
- 6 DEKRA-Haus
- 7 Siegerehrungen (Bühne)



Aktuellen Plan
 hier downloaden.

Stand: 14.2.24. Änderungen vorbehalten.

Jim Clark Lotus 24

MIT COVENTRY-CLIMAX V8 POWER

Von 1956 bis 1960 wurde mit 2,5-Liter-Motoren um die Formel-1-Weltmeisterschaft gefahren. Damit waren vor allem die Engländer sehr erfolgreich. Daneben gab es eine Formel-2-Meisterschaft mit 1,5-Liter-Motoren. Diese wurde von den Italienern (Ferrari) und den Deutschen (Porsche) dominiert.

Von 1961 bis 1965 wurde dann auch in der Formel 1 mit 1,5-Liter-Motoren gefahren. Die 1,5-Liter-Formel 2 von 1960 wurden praktisch zur Formel 1 von 1961. Die Engländer kämpften gegen diese Regeländerung an, da sie im Gegensatz zu Ferrari und Porsche keine konkurrenzfähigen 1,5-Liter-Motoren zur Verfügung hatten. Zu großem Ärger der Engländer traten die 1,5-Liter-Regeln tatsächlich in Kraft.

Ferrari konnte auf seinen erfolgreichen 6-Zylinder-Formel-2-Motor zurückgreifen und wurde mit Phil Hill Weltmeister.

Colin Chapman mit Lotus sowie Cooper und BRM mussten sich mit 4-Zylinder-Motoren (Coventry-Climax/BRM) begnügen. Diesen setzte auch Lotus beim Typ 21 ein.

In dem "verlorenen" Jahr 1961 entwickelten sowohl Coventry-Climax als auch BRM ähnliche 1,5-Liter-V8-Motoren. Die neuen britischen Achtzylinder verfügten über zwei obenliegende Nockenwellen und waren mit vier Weber-Fallstrom-Doppelvergäsern ausgerüstet. Die hochdrehenden Motoren hatten in ihrer ersten Version rund 180 PS. Bis zum Ende des 1,5-Liter-Reglements stieg die Leistung auf ca. 220 PS bei ca. 11000 U/min.

Für die Saison 1962 plante Lotus-Chef Colin Chapman ein neues Auto, in das beide V8-Motoren (Coventry-Climax oder BRM) eingebaut werden konnten. Zudem sollten die Wagen an Privatfahrer verkauft werden.



Der neue Lotus 24 F1 basierte auf dem Rohrrahmen-Chassis des Lotus 21, welches für die neuen Anforderungen modifiziert wurde. Der Typ 24 besaß einen längeren Radstand und deutlich größere Tanks, um dem Mehrverbrauch der durstigen V8-Motoren gerecht zu werden. Das ZF-Getriebe, das erstmals beim Typ 21 zum Einsatz gekommen war, wurde vom Lotus-Werksteam übernommen. Die Privatfahrer hingegen nutzten vorwiegend Colotti-Getriebe. Da die Climax-V8-Motoren zum Saisonbeginn noch nicht in genügender Anzahl verfügbar waren, baute das Team Lotus einen Lotus 24, in den ein 4-Zylinder FPF-Climax-Motor eingebaut wurde.



Trevor Taylor Lotus 24 Climax 4 FPF in Pau 1962

In fünf Vorsaisonrennen, die nicht zur Formel-1-Meisterschaft zählten, fuhr Jim Clark einen Lotus 24 mit Climax-V8-Motor. Dabei erzielte er drei Pole-Positions und zwei Siege.

Die Illusion der Lotus-Kunden, dass sie mit dem Lotus 24 auf Augenhöhe mit dem Werksteam konkurrieren konnten, wurde zerstört, als Colin Chapman beim ersten Grand Prix der Saison in Zandvoort den revolutionären Lotus 25 vorstellte. Anstelle eines Rohrrahmens kam beim neuen Werks-Lotus ein Aluminium-Monocoque zum Einsatz, das sowohl leichter als auch steifer war als der herkömmliche Rohrrahmen. Der Lotus 25 war 1962 für Kunden nicht erhältlich.

Lotus baute zwölf 24er Chassis, sieben für den Coventry-Climax-V8-Motor und fünf für den BRM-V8-Motor. Reg Parnell baute später drei weitere Autos aus Werksteilen zusammen, sodass insgesamt 15 Lotus 24 gebaut wurden.

Obwohl er es mit dem Monocoque-Lotus 25 und dem neu entwickelten BRM P57 aufnehmen musste, schlug sich der Lotus 24 zwei Saisons lang ansprechend. Es fing sehr gut an, als Werksfahrer Trevor Taylor beim Saisonauftakt 1962 in Zandvoort in einem Lotus 24 mit Coventry-Climax-V8-Motor den zweiten Platz belegte. Jim Clark im neuen Lotus 25 fiel in Führung liegend aus. Im weiteren Verlauf der Saison schafften es Fahrer wie Innes Ireland und Jack Brabham, sich mehrere Top-Sechszplatzierungen zu sichern.

Das Team Lotus besaß zwei Lotus 24, einen mit Climax- und den anderen mit BRM-Motor. Jim Clark fuhr beide Team Lotus 24 bei verschiedenen Formel-1-WM-Läufen während den Trainings, aber nie im Rennen. Den Lotus 24 mit BRM-V8-Motor verkaufte das Team Lotus im Laufe der Saison an die Ecurie Filipinetti.



Jim Clark während des Trainings in Reims im Lotus 24 BRM V8 1962.

Jo Siffert startete in Rouen das erste Mal mit diesem Wagen. 1963 erzielte der Lotus 24 mit einem fünften und einem sechsten Platz von Jim Hall, im BRM-Exemplar von BRP, das beste Ergebnis. Beim Grand Prix von Frankreich in Reims holte sich Jo Siffert mit seinem Lotus 24 BRM V8 den ersten WM-Punkt.



Jo Siffert im Lotus 24 BRM V8 beim GP USA 1963

Einige Rennfahrer fuhren bis in die Saison 1964 mit dem Lotus 24 Rennen und sogar 1965 fand man einen Typ 24 auf der Startliste. Der Lotus 24 war das letzte Lotus-Formel-1-Fahrzeug, das in größerer Anzahl an Kunden verkauft wurde.



Team Lotus 1962 beim Aintree 200. Jim Endruweit, Trevor Taylor, Peter Arundell, Jim Clark und sitzend Colin Chapman. Im Vordergrund der Lotus 24 Climax V8, und ganz links das Heck des Lotus 24 Climax 4



FORMEL JUNIOR

DIE LURANI TROPHY 2024 – LAUF 1 BEI DER ADAC HOCKENHEIM HISTORIC

GESCHICHTE DER "FORMEL JUNIOR"

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

Innerhalb von zwei Jahren fanden jedes Wochenende Rennen auf insgesamt fünf Kontinenten statt. 1961 wurde die Formel Junior zur Zubringerserie direkt in die Formel 1. Jim Clark, John Surtees, Peter Arundell, Mike Spence, Denis Hulme, Jochen Rindt, Mike Hailwood und Giancarlo Baghetti waren einige derjenigen, die auf diese Weise bekannt wurden. Die Formel Junior war zudem die erste historische Formelserie, die 1975 wiederbelebt wurde.

DIE "FORMEL JUNIOR" HEUTE

Die Rennen der Formel Junior finden weltweit statt. Zu den Veranstaltungsorten zählen auch Formel-1-Grand-Prix-Strecken wie Silverstone, Spa und Zandvoort sowie Goodwood, die Straßen von Angoulême und Kopenhagen.

Alleine in Europa wird der Kalender der Formula Junior Historic Racing Association [FJHRA] in diesem Jahr 14 verschiedene Veranstaltungen umfassen. Die FJHRA organisiert die Lurani Trophy International Series und die "Silverline" FJ Championships.



RENNVORSCHAU ADAC HOCKENHEIM HISTORIC

Es wird sicherlich ein großes Spektakel, das die Zuschauer in diesem Jahr zwischen den Marken Lotus und Lola erleben werden. Lokalfavorit Marco Werner hofft auf seinen Heimvorteil gegen die beiden Briten Clive Richards und Lee Mowle, den italienischen Gewinner des Rennens 2023, Manfredo Rossi Di Montelera, und den Amerikaner Danny Baker, die alle mit Lotus-Boliden antreten. Am Steuer der "Lolas" werden der Schweizer Philipp Buhofer und der Franzose Stephane Rey sitzen. Eine Reihe von Flaggen und Hymnen sollten auf jeden Fall für das Siegerereignis vorbereitet werden.

Das Schöne an der Formel Junior ist, dass es Rennen zwischen den Konkurrenten im gesamten Feld gibt. Zudem ist das ganze Spektrum der Formel Junior von 1958 bis 1963, mit Front- und Heckmotoren, auf der Strecke zu sehen.

FORMEL JUNIOR DESIGN

Die Formel Junior ist eine Geschichtsstunde für sich, denn während ihrer Zeitspanne von 1958 bis 1963 wurde das Rennwagen-Design jährlich verändert.

- 1958: Frontantrieb mit schweren Leiterrahmen, größtenteils mit FIAT-Motoren
- 1959: Frontantrieb, Space-Frame-Chassis
- 1960: Erste Generation mit Heckantrieb, Space-Frame-Chassis und Trommelbremsen
- 1961: Eleganter Heckantrieb, Space-Frame-Chassis, mit Trommelbremsen
- 1962: Heckantrieb, Space-Frame-Chassis, mit Scheibenbremsen
- 1963: Heckantrieb, Monocoque, mit Scheibenbremsen

KLASSEN

Bei dieser Veranstaltung fährt die Formel Junior in neun Klassen:

- Klasse A: FJ/1-F - Frontmotor vor 1961 mit FIAT- und Lancia-Motoren
- Klasse B1: FJ/1-F - Frontmotor vor 1961 mit Ford, BMC und anderen Motoren – 1000 ccm
- Klasse B2: FJ/1-F - Frontmotor vor 1961 mit Ford, BMC und anderen Motoren – 1100 cc
- Klasse C1: FJ/1-R - Heckmotor vor 1961 - 1000 cc
- Klasse C2: FJ/1-R - Heckmotor vor 1961 - 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 vordere und hintere Scheibenbremsen mit Motor - Ford 1100 ccm
- Klasse E2: FJ/2 - Scheibenbremsen mit Vorder- und Heckmotor nach 1960 - Nicht-Ford-Motoren 1100 cc

KONTAKT / CONTACT

- 📍 FJHRA,
4 Wool Road,
Wimbledon, London, SW20 0HW,
Vereinigtes Königreich
- 👤 Duncan Rabagliati
- ☎ +44 (0) 7871 046 031
- ✉ formulajunior@gmail.com
- 🌐 www.formulajunior.com
- 📘 @fjhra
- 📷 @historicformulajunior





BOSS GP RACING SERIES

30 JAHRE UND KEIN BISSCHEN LEISER

Die Big Open Single Seater Series startet bei der ADAC Hockenheim Historic 2024 mit geballter Kraft in ihre Jubiläumssaison.

Im Jahr 1995 wurde die Big Open Single Seater Series von Roger Cowman (2020 verstorben) und seinen Wegbegleitern in Großbritannien ins Leben gerufen. Seit nunmehr 30 Jahren bietet die BOSS GP Racing Series Fahrern und Fans ein unvergleichliches Rennsporterlebnis:

Offene, einsitzige Boliden bilden die Spitze der Motorsport-Pyramide. Oft nur für wenige Einsätze hergestellt, begeistern sie in der BOSS GP Racing Series auch über ihre eigentliche Lebensdauer hinaus Fans in ganz Europa. Schon traditionell bringen die Big Open Single Seater den V8- und V10-Sound der guten alten Formel-1-Zeit bei der ADAC Hockenheim Historic zurück ins Motodrom.

Die FIA-zertifizierte BOSS GP Racing Series kommt 2024 zum Auftakt der Jubiläumssaison nach Baden-Württemberg. Verteilt auf vier Klassen kämpfen Ladies, Gentlemen und Youngsters um Punkte, ohne aber dabei den immensen emotionalen und finanziellen Wert dieser Autos zu vergessen. In der BOSS GP F1 Class sind Formel-1-Autos ab dem Baujahr 1996 zu sehen und zu hören. Abhängig von der Anzahl der Starter bekommen sie einen eigenen fliegenden Start vor dem Rest des Feldes.

Die OPEN-Klasse ist für IndyCars und Autos wie den Rodin FZED oder Lotus T125. In der FORMULA-Klasse treffen sich Formel 2, World Series, A1 GP & Co., während die SUPER LIGHTS-Kategorie den Sechszylindern wie etwa den Formel 3000 vorbehalten ist.

Alle zusammen bieten sie actiongeladenen, schnellen und stimmungsvollen Motorsport vom Feinsten, welcher in dieser Form im globalen Motorsport-Universum seinesgleichen sucht. 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.



Am Hockenheimring ist Europas schnellste Rennserie rund zweieinhalb Stunden auf der Strecke zu sehen. Das Qualifying ist in zwei Abschnitte unterteilt: Im ersten Abschnitt können die Schnellsten der kombinierten Freien Trainings ihre Runde setzen, im zweiten Abschnitt der Rest des Feldes – am Ende der 30 Minuten wird zusammengestellt. Das Ergebnis gilt als Startaufstellung für beide Rennen, die jeweils über eine Distanz von 22 Minuten gehen, die Wertung der F1-Klasse erfolgt bereits nach 15 Minuten.

KONTAKT / CONTACT

- 📍 BOSS GP GmbH
Fiblingstraße 1
A - 5330 Fuschl am See
- ✉ office@bossgp.com
- 🌐 www.bossgp.com

RENNTERMINEN 2024:

- **3.–5. Mai**
Hockenheim (DEU)
- **24.–26. Mai**
Nürburgring (DEU)
- **7.–9. Juni**
Red Bull Ring (AUT)
- **2.–4. August**
TT Circuit Assen (NED)
- **11.–13. Oktober**
Mugello Circuit (ITA)
- **1.–3. November**
Misano World Circuit (ITA)*
*ohne Formel 1

Fotocredit:
Angelo Poletto / BOSS GP





ADAC GRAF BERGHE VON TRIPS POKAL

Spannende Zeitreise auf der Rennstrecke: Die Historic Racecar Association – ADAC Graf Berghe von Trips Pokal bei der ADAC Hockenheim Historic.

Die Rennwagen, die in der HRA (Historic Racecar Association) German Open an den Start gehen, teilen sich vor allem zwei Gemeinsamkeiten: Sie besitzen vier freistehende Räder und nur einen Sitzplatz. Die German Open ist der „Spielplatz“ für die kleinen Formel-Klassen von der Formel Junior bis zur Formel 1.

GO1: DIE SCHNELLSTEN FAHRZEUGE IN DER HRA

In der German Open Klasse 1 findet man die modernsten und stärksten Formel-Boliden. Sie ist für Formel-3-Fahrzeuge (Baujahr 1985 bis 1990) reserviert. Bei den Formel-3-Fahrzeugen waren Marken wie Ralt, Reynard, Dallara oder Martini dominant und die erfolgreichsten Motoren kamen von VW oder Alfa. Aber auch Honda- und später Opel-Triebwerke wurden verwendet.

Bekannte Fahrer dieser Zeit: Michael Schumacher, Mika Häkkinen, Jörg Müller oder auch Bernd Schneider.



GO2: FORMEL-3-FAHRZEUGE

In der German Open Klasse 2 gehen die Formel-3-Fahrzeuge bis Baujahr 1984 und einem Hubraum von 2000 ccm an den Start. Unter ihnen sind so bekannte Hersteller wie Ralt, March, Chevron, Argo und GRD zu finden. Die meisteingesetzten Motoren waren der Toyota-Novamotor, der Alfa-Novamotor sowie der Brabham-Judd-VW-Motor.

Fahrer dieser Zeit waren Bertram Schäfer, Alain Prost, Nigel Mansell, Ayrton Senna, Gerhard Berger, Stefan Bellof oder Nelson Piquet.

GO3: FORMEL FORD 2000 UND FORMEL RENAULT

In der German Open Klasse 3 gehen Fahrzeuge der Formel Ford 2000 bis zum Baujahr 1988 an den Start. Die Formel Ford 2000 war die nächste Stufe der Formel-Ford-Klassen, die 1967 mit der Formel Ford 1600 eingeläutet wurde. Im Gegensatz zu den Formel Ford 1600 hatten die Fahrzeuge der Formel Ford 2000 aerodynamische Hilfsmittel (z.B. Flügel). Zudem setzten sie auf Slick- bzw. Regenreifen anstatt der profilierten Reifen der FF1600 und nutzten den 2000ccm Ford-OHC-Motor anstatt des 1600er Ford-OHV (Kent).



GO4: FORMEL JUNIOR UND FORMEL 3

Die älteren Formel-3- und Formel-Junior-Fahrzeuge (mit Scheibenbremsen) bilden das Rückgrat der German Open Klasse 4. Aber auch hier wird das Feld durch leistungsgleiche Fahrzeuge wie die Formel-Easter-Rennfahrzeuge ergänzt. Es treten hier Formel 3 1000 ccm "Screamer" mit ihren hochgezüchteten Motoren der Marken Merlyn, Lotus, Brabham und Tecno gegen die ersten Formel 3 1600 Flügelautos wie March, Ensign oder GRD an, die fast alle auf einen Lotus Twin Cam als Antriebsquelle vertrauen.

GO5: FORMEL FORD 1600 - DIE ERFOLGREICHSTE FORMELRENNSERIE DER WELT

Die Formel Ford 1600, die in der German Open Klasse 5 anzutreffen sind, ist die erfolgreichste Formel-Rennserie der Welt. Sie wurde 1967 ins Leben gerufen und war schon Sprungbrett für viele Fahrer wie Michael Schumacher, Stefan Bellof oder Ayrton Senna bis hin in die Formel 1.

Die Rennwagen besitzen keine aerodynamischen Hilfsmittel und rollen auf profilierten Reifen. Beim Motor wird auf den 1600-Ford-Kent, wie er im Escort zum Einsatz kam, vertraut. Der erste Chassis-Hersteller war Lotus und bekannte Firmen wie March, van Diemen, Reynard, Hawke produzierten Chassis für diese günstige Einstiegsserie.

GO6: SPORTS2000

Aber in der HRA fahren nicht nur Formel-Fahrzeuge, auch die Einstiegsfahrzeuge aus der Sportprototypen-Klasse, die Sports2000, sind hier anzutreffen. Die auf der Technik der Formel Ford 2000 basierenden Fahrzeuge können sowohl bei Sprint- als auch Langstreckenrennen bewegt werden. Fahrzeugen bis zum Baujahr 1990 gehen an den Start dabei sind bekannte Marken wie Lola oder Chevron anzutreffen.

Besonders erfreulich sind die vergleichsweise geringen Kosten in dieser Rennserie. Einsatzbereite Fahrzeuge gibt es ab 10.000 € (Formel Ford 1600), für Formel-3-Fahrzeuge mit 2-Liter-Motoren starten die Preise bei ca. 35.000 €. Auch die Einsatzkosten der Rennwagen und die Ersatzteilkosten liegen im vertretbaren Rahmen.

Aber man muss nicht das schnellste Auto im Feld haben, um HRA-Meister zu werden. So fährt ein beständig guter Fahrer aus der Sports2000-Klasse in diesem Jahr mit der Startnummer 1.

FANNÄHE WIRD GROSSGESCHRIEBEN

Die HRA ermöglicht den Zuschauern tolle Einblicke in die verschiedensten Fahrzeug-Epochen. Die Vielfalt an Marken und Klassen, die sonst nur in Museen zu finden ist, präsentiert sich hier in lebendiger Action. Die Fahrzeuge sind zum Greifen nah und die Fahrer teilen gerne die fesselnden Geschichten hinter ihren Rennwagen. Selbst Bilder mit Zuschauern im Cockpit sind möglich.

Die Rennen finden auf erstklassigen Strecken und bei renommierten Veranstaltungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern statt. Bei fünf jährlichen Events treten die Fahrer an, wobei jeweils zwei Trainingsläufe und zwei Rennen auf dem Programm stehen. Das serieneigene Zelt/Box dient dabei als zentrale Anlaufstelle für interessierte Besucher.



KONTAKT / CONTACT

- 📍 Historic Racecar Association e.V.
Konstantinstraße 385
41238 Mönchengladbach
- 👤 Marcel Biehl
- ✉ marcel@biehl-racing.de
- 🌐 www.hra-online.de



HISTORISCHE FORMEL VAU EUROPA E. V.

Die Historische Formel Vau e. V. begeht in diesem Jahr das erste von drei Jubiläumjahren in Folge. Denn 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 vom „Motorsport für jedermann“ – und holten damals kurzerhand 12 Fahrzeuge nach Europa. Die erste Präsentation dieser „Volksrennwagen“ fand im Rahmen des Eberbach-Bergrennens im Mai 1965 statt. 1966 fand dann die erste offizielle Meisterschaft statt.

Im Laufe der Jahre erwuchs daraus die größte Nachwuchsserie, die es weltweit je gegeben hat. Die Formel Vau wurde schnell zum Talentschuppen des großen Motorsports: Formel-1-Weltmeister wie Niki Lauda, Keke Rosberg sowie Motorsportgrößen wie Dr. Helmut Marko, Dieter Quester, Harald Ertl und viele andere legten hier den Grundstein für ihre Karrieren. Riesige Starterfelder mit bis zu 70 Fahrzeugen stürzten sich in haarsträubende Schlachten – mit entsprechenden, nicht immer glimpflichen Folgen. „Lebe wild und gefährlich“ – so nennt 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 und damit schließt sich der Kreis. Denn der europäische Verein mit rund 300 Mitgliedern aus 14 Ländern feiert in diesem Jahr sein 30-jähriges Bestehen.

Bei der ADAC Hockenheim Historic präsentiert die Serie die gesamte Geschichte der Formel Vau, von ganz frühen Einvergaser-Fahrzeugen aus den Jahren 1965 bis 1969, über Zweivergaser-Vaus aus den 70ern, zu Super Vaus von 1972 bis 1982, bis hin zu „modernen“ Formel Vau von 1977 bis 2010.

Mehr Infos zur Serie unter: formel-vau.eu



KONTAKT / CONTACT

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



RACECLUB GERMANY

RACECLUB GERMANY PRÄSENTIERT NEUN JAHRZEHNTE MOTORSPORT-GESCHICHTE

Die Präsentationsläufe des Raceclub Germany gehören zu den Highlights der ADAC Hockenheim Historic. Die Zuschauer können hautnah neun Jahrzehnte Motorsport erleben. Im Raceclub Germany sind u. a. zu finden: Fahrzeuge der Königsklasse Formel 1 oder der Formel 5000, der kostengünstigeren Alternative aus den USA, Monopostos der Formel 2 und der 1985 eingeführten Nachfolgekategorie Formel 3000, die ganze Bandbreite der Formel 3, welche in den sechziger Jahren die Formel Junior ablöste mit Fahrzeugen bis in die 90er-Jahre.

Aber auch die ganzen Einstiegsklassen Formula Boxer, Formel Ford, Formel König, Formel Renault und Formel Super Vau sind im Raceclub Germany vertreten. Ergänzt wird das Spektrum der Formel-Fahrzeuge durch die schnellen Interserie- und CanAm-Boliden sowie die Sports 2000. Es handelt sich dabei vom Aufbau um Formel-Fahrzeuge ausgestattet mit spektakulären Karosserien.



Erleben Sie die Monopostos auf der Strecke - oder im Fahrerlager (Zelt in der RAVENOL-Kurve). Denn dort erfahren Sie, in welchen Formelwagen berühmte Piloten wie Stirling Moss, Jochen Rindt oder Ronny Peterson um die Positionen kämpften.

Dauergast in diesem bunten Feld ist mitunter Dr. Klaus Lehr mit seinem Grand-Prix-Wagen aus dem Jahr 1948. Der Talbot-Lago Typ 26 Course mit dem mächtigen 4,5 Liter-Doppelnockenwellen-Sechszylinder-Triebwerk leistet 280 PS und trat damals bei den europäischen Grands Prix gegen die 1,5 Liter Kompressor-Wagen von Alfa Romeo und Maserati an. Respektvoll begegnet er bei den Präsentationsläufen auf dem Hockenheimring beispielsweise dem 1990 gebauten Minardi Formel 1 von Heinrich Bücherl.

Dieses Treffen von Formel-Generationen gibt es nur beim Raceclub Germany. Bei den Mitgliedern dieser Fahrervereinigung hat die Sicherheit der Fahrer sowie der Werterhalt der Fahrzeuge oberste Priorität. Genussvolles und stilgerechtes Fahren dieser Originalfahrzeuge steht hier im Vordergrund.

KONTAKT / CONTACT

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





27. September – 29. September 2024



Foto: ELFIimages Motorsport

HISTORISCHER RENNSPORT

Motorräder | Gespanne | Rennsportwagen | Tourenwagen

www.hockenheim-classics.de



HOCKENHEIMRING FAN-SHOP

MERCHANDISING



- 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.

JETZT SHOPPEN & 10% SPAREN!

CODE: HISTORIC2024

Der Gutschein kann im Onlineshop und während der ADAC Hockenheim Historic 2024 in den offiziellen Fan-Shops des Hockenheimrings eingelöst werden. Mindestbestellwert 10 Euro.

www.hockenheimring.de/fanshop



MOMO SPORTSCAR SUPERCUP 2024

BEI DER ADAC HOCKENHEIM HISTORIC BRINGT DER MOMO SPORTSCAR SUPERCUP DEN ZEITGEIST DER SPORTWAGEN ZURÜCK AN DEN HOCKENHEIMRING.

Genau genommen ist sie zu keinem Zeitpunkt so richtig unmodern gewesen, die Gruppe C. Und auch wenn sie seit genau drei Jahrzehnten – 1994 triumphierte letztmals ein Porsche 962 C bei den 24 Stunden von Le Mans – im internationalen Spitzensport keine Rolle mehr spielt, umgibt sie noch immer die Aura des Futuristischen. Die führenden Konstruktionen von damals zeigen sich heute ebenso in ihrem Ursprungszustand wie die Kreationen der Unverbesserlichen, der Träumer und der Idealisten.

Jetzt ist der Sportscar Supercup die richtige Plattform für die Rennsportwagen-Avantgarde der 80er- und der 90er-Jahre. Dass auch der Hockenheimring eine gewisse Rolle bei der Neuaufgabe des Prototypen-Racings spielt, ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Denn am 13. April 1991, einem Samstag, fand beim Rennsport-Festival, das nach der Umbenennung des Jim-Clark-Rennens eine neue Ausrichtung erhielt, das erste Rennen statt.

Inzwischen ist aus eben diesem Traditionstermin eines der am besten besuchten Großereignisse der historischen Rennsportwelt erwachsen: So bietet die ADAC Hockenheim Historic auch den Rahmen für den Sportscar Supercup, in dem nicht nur die Preziosen der Gruppe C und IMSA-GTP aus den Jahren 1982 bis 1994 ihre Auferstehung feiern. Neben den Gruppen C1 und C2 entsprechend der früher gültigen Klassenstruktur ist mit der Gruppe C3 eine neue Invitational Class, eine Einladungsklasse, geschaffen worden. Hier gastiert zum Beispiel das Feld der Sportscar Challenge mit ihren neuzeitlicheren, oft zweisitzigen, offenen Rennsportwagen.

Aus dieser bereits im vergangenen Jahr etablierten Mischung ergibt sich eine Bandbreite, die vier Jahrzehnte des professionellen Sportwagen-Racings abbildet und auch große Namen anzieht. So gingen mit Marco Werner, Stanley Dickens und Jürgen Barth ehemalige Sieger der 24 Stunden von Le Mans an den Start. Mit Frank Jelinski, John Graham, Harald Grohs, Prinz Poldi von Bayern und vielen ehemaligen Fahrern mehr aus der legendären Zeit sind weitere Zeitzeugen und Spitzenfahrer im Fahrerlager unterwegs, um noch einmal bei der ADAC Hockenheim Historic in die Atmosphäre der Rennsportwagen-Avantgarde einzutauchen. Die Devise lautet: „Wir können die Jahre zurückdrehen und sind noch nicht beim alten Eisen.“

KONTAKT / CONTACT

- 📍 Gebhardt Motorsport Service GmbH
Neulandstrasse 28
74889 Sinsheim, Germany
- ✉ entry@sportscar-supercup.com
- 🌐 www.sportscar-supercup.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

LIVE FÜR SIE

VOR ORT

Packende Berichterstattung • Exklusive Interviews • Fesselnde Momentaufnahmen

HISTORISCHER MOTORSPORT

CURBS

CARS | PORTRAIT | RACING



SIE SUCHEN NOCH EIN

PASSENDEN GESCHENK?

Dann besuchen Sie doch unseren Merchandise-Shop →

WEITERE INFOS UNTER WWW.CURBS-MAGAZIN.COM



WWW.MOMO-GERMANY.DE

DRIVING PASSION



HERITAGE LINE

PROTOTIPO HERITAGE

DISTRESSED BLACK LEATHER, WHITE STITCHES, BLACK OR SILVER SPOKE - Ø 350 mm

INDY HERITAGE

MAHOGANY WOOD ZEBRANO GLOSSY FINISHING, BACK FINGER GROOVES, SILVER SPOKE - Ø 350 mm

CALIFORNIA WOOD

MAHOGANY WOOD ZEBRANO GLOSSY FINISHING, BACK FINGER GROOVES, CHROME FINISH SPOKE - Ø 360 mm

SUPER GRAND PRIX

MAHOGANY WOOD WALNUT MATT FINISHING, BACK FINGER GROOVES, CHROME FINISH SPOKE - Ø 350 mm

HERITAGE STEERING WHEELS

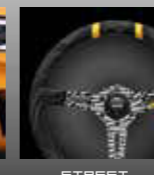


WORLD OF MOMO

GEBHARDT Automotive GmbH
Salinenstraße 6
74912 Berwangen
Tel: +49 (0)7261 939 190
www.momo-germany.de



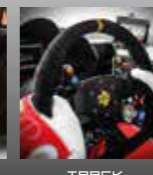
ROAD WHEELS



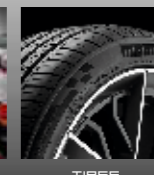
STREET



HERITAGE



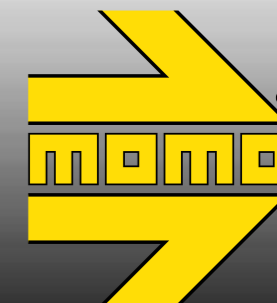
TRACK



TIRES



MOMOMOTORSPORT / MOMOITALY





TOURENWAGEN GOLDEN ÄRA

HELDEN UNSERER ZEIT

Die „Goldene Ära“ des Motorsports, allen voran die Deutsche Tourenwagen Meisterschaft DTM, prägte diesen Begriff wie keine andere Rennserie. Ein praktisch klassenloses Reglement, das spektakuläre Zweikämpfe mit seriennahen Autos zuließ und Bilder erzeugte, die von weit mehr als 100.000 Menschen vor Ort und Millionen Fans zuhause am Bildschirm verfolgt wurden und sich bis heute ins kollektive Gedächtnis einbrannten.

Hervorgebracht aus der Epoche der Deutschen Rennsportmeisterschaft DRM (1971-1985) mündete die DTM (1984-1996) schließlich aus Kostengründen in die Zweiliter-Championate der Supertourenwagen Meisterschaft STW (1993-1999) sowie in die European- bzw. World Touring Car Championship ETCC / WTCC (2000-2006), die in Action und Attraktivität in nichts nachstanden und durch technische Innovationen Rundenzeiten auf Augenhöhe mit GT3-Boliden lieferten. Diese drei Jahrzehnte Motorsport hatten eines gemeinsam: Rad-an-Rad-Duelle mit fast gleichstarken Boliden als echte Herausforderung für den Fahrer, von dessen Fähigkeiten praktisch alles abhing.

Daher feiern wir jene Akteure bis heute als unsere unangefochtenen Helden. Stars aus einer Zeit, in der man sich im Fahrerlager Bier und Rennwurst teilte und für seine Fans stets zugänglich war. Genießen Sie die vielen originalen Rennboliden und ihre Kutscher von einst: Roland Asch, Olaf Manthey, Altfrid Heger oder Harald Grohs nehmen Sie mit auf eine, auch akustische, Zeitreise in die frühen Jahre des Tourenwagensports, als sich die Rennwagen noch nicht vor dem Wind duckten. Wir freuen uns auf die Zeitreise mit Ihnen im Rahmen der ADAC Hockenheim Historic 2024 auf dem GP-Kurs des Hockenheimrings.



KONTAKT / CONTACT

- 📍 Wolfgang Huter GmbH & Co. KG
Lange Strasse 72
74915 Waibstadt
- ✉ info@tourenwagen-golden-era.de
wolfgang.huter@huter-group.de
- 🌐 www.tourenwagen-golden-era.de



DRM-REVIVAL

DIE ÄRA DER TURBOS UND FLAMMENWERFER

Die Deutsche Rennsport-Meisterschaft oder kurz DRM war von 1972 bis 1985 die wichtigste Automobilrennsportserie in Deutschland. Ihre Vorgängerserie war die von 1960 bis 1971 bestehende Deutsche Rundstrecken-Meisterschaft (DRM), als Nachfolgerserie gilt die DTM bis 1996 und ab 2000 die Deutschen Tourenwagen Masters.

In den ersten Jahren der DRM wurden modifizierte Tourenwagen nach FIA-Gruppe-2-Regeln eingesetzt. Waltraud Odenthal im Ford Capri oder auch Rolf Stommelen im BMW 2800 CS gehörten 1972 zu den Fahrern. Es gab getrennte Rennen in zwei Divisionen:

- **Große Division 1:**
bis 4000 cm³, typischerweise mit BMW 3.0 CSL, Ford Capri RS 2600, Porsche 911S/Carrera RSR
- **Große Division 2:**
bis 2000 cm³, typischerweise mit Ford Escort, BMW 2002

Ab 1977 wurden Tourenwagen nach Regeln der FIA-Gruppe-5 zugelassen, die deutlich stärker modifiziert waren, ausladende Kotflügelverbreiterungen und Spoiler aufwiesen und meist mit Turbomotoren ausgestattet waren, die einen um den Faktor 1.4 kleineren Hubraum aufweisen mussten. Hier wurde aufgeteilt in:

- **Große Division 1:**
bis 4000 cm³, typischerweise mit Porsche 935, Ford Capri Turbo
- **Große Division 2:**
bis 2000 cm³, typischerweise mit Ford Escort, BMW 320 (Schnitzer Junior Team)



In den ersten fünf Jahren gewann jeweils ein Ford-Pilot den DRM-Titel, wobei Hans-Joachim Stuck in seinem einzigen Jahr bei der Kölner Marke der erste war, der sich die Meisterschaft sicherte. Walter Röhrl zählte auf Opel Kadett GT/E und Schnitzer BMW 2002 Gruppe 5 zu den heute prominentesten Startern in Deutschland.

Seit 2005 würdigt der OGP im Rahmen des Oldtimer Grand Prix mit dem „Revival Deutsche Rennsportmeisterschaft“ die spektakulären Boliden. 2024 gastiert das DRM-Revival erstmals im Rahmen der ADAC Hockenheim Historic und bringt neben einer Reihe von Original-Fahrzeugen gute Bekannte mit zum Jim Clark Revival im Badischen:

Ford Capri Turbo, BMW 2002 Gruppe 5, DeTomaso Pantera, Opel Kadett GT/E, Ascona 400 Werks-Gruppe 4, Porsche 935 K3 Gruppe 5, Sauber M1 Gruppe 5, M1 Procar, Porsche RSR, BMW CSL und BMW 635 Gruppe 5 mit Olaf Manthey sorgen für Spannung im Motodrom.

DIE KLASSEN:

Klasse Early DRM – 2 Liter	1966-1971
Klasse DRM Classic	1971-1981
Klasse DRM Gruppe 4 / Procar	1971-1981
Klasse DRM Gruppe 5	1971-1981



KONTAKT / CONTACT

- 📍 Wolfgang Huter GmbH & Co. KG
Lange Strasse 72
74915 Waibstadt
- ✉ info@tourenwagen-golden-era.de
wolfgang.huter@huter-group.de
- 🌐 www.tourenwagen-golden-era.de





LOTUS CUP EUROPE

Der Lotus Cup Europe ist mit Fahrern aus zehn verschiedenen Ländern und einer vollständigen FIA - Serienklassifizierung eine der wirklich internationalen Rennserien in Europa.

"Das Hockenheim Historic Event liegt uns sehr am Herzen, nicht nur, weil es mit der Einbindung des Jim Clark Revivals das wichtigste Event für Lotus-Enthusiasten ist, sondern auch, weil es eines der großartigsten Rennevents in Europa ist, an dem wir nun schon so viele Male die Ehre hatten teilnehmen zu dürfen."

– Paul Golding



KONTAKT / CONTACT

- 📍 LoTRDC Ltd
PO Box 1217
Maidstone
UK - ME149JR
- 👤 Paul Golding
- ☎ +44 (0) 20 3290 1978
- ✉ paul@lotrdc.com
- 🌐 www.lotuscupeurope.com



Jim Clark

AUSSTELLUNG 2024

Wir blicken zurück ins Jahr 1962 und befassen uns mit dem Lotus 24, der letzten F1-Rohrrahmen-Konstruktion von Colin Chapman. Des Weiteren erinnern wir uns an zwei Weggefährten von Jim Clark. An seinen ersten Mentor Ian Scott Watson und an seinen «persönlichen» Fotografen Eric Bryce. Beide verstarben letztes Jahr und sie zeigen uns unvermittelt auf, dass die «Generation Jim Clark» immer größere Lücken hinterlässt.



Eric Bryce, DER Jim Clark Photograph.
(Jim Clark Statue in Kilmany, Fife Scotland)



An den Plakatsäulen befinden sich die Kommentare zu Jim Clark und private Fotos von Zeitzeugen. In den Vitrinen zeigen wir Ausschnitte aus dem Leben und der Karriere von Jim Clark mit Büchern, Autogrammen, Modellen, Fotos und Zeitungsartikeln.

Sie finden die Ausstellung im Kongress-Pavillon. Wir freuen uns auf viele Besucher und Zeitzeugen, denn erst mit ihnen entsteht die einzigartige Atmosphäre der Jim-Clark-Ausstellung.



Blick in die Jim Clark Ausstellung 2023

KONTAKT / CONTACT

- 📍 Jürg Mallepell
Uitikonstrasse 30
CH-8902 Urdorf
- 📞 +41 44 734 0570
- 📠 +41 79 724 1458
- ✉️ juerg.mallepell@bluewin.ch



Fahrzeugsteckbrief - Lotus 59

Der Lotus 59 ist ein Formel-Rennwagen, der 1969 von Lotus in 2 verschiedenen Versionen gebaut wurde. Er kam 1969 und 1970 in verschiedenen Formel-Rennserien – der Formel 2, der Formel 3, der Formel Ford und der Formel B – zum Einsatz und entsprach der Philosophie von Colin Chapman, leichte Autos mit moderater Motorleistung und sehr gutem Handling zu kreieren.*

Charakteristisch für die Lotus-59-Rennwagen ist der zweigeteilte Lufteinlass an deren Fahrzeugnase. Der Lotus 59 galt als Vorbereitungsklasse für viele Formel-2- und Formel-1-Fahrer, die mit den leichten Fahrzeugen ihr Talent beweisen konnten. So fuhren u.a. James Hunt, Emerson Fittipaldi, Jochen Rindt und viele andere diese Rennfahrzeuge.

Das von dem Konstrukteur Dave Baldwin entworfene Fahrzeug basiert auf einem quadratisch aufgebauten Gitterrohrrahmen mit einer für seine Zeit sehr komplexen Geometrie. Das ausgestellte Fahrzeug wiegt gerade einmal 390 kg. Der 4-Zylinder Cosworth MAE Motor mit 997 ccm hat eine Leistung von 110 PS. Wegen der schreienden Geräuschkulisse des Motors werden die Fahrzeuge auch als "Screamer" bezeichnet.

Den ersten Einsatz hatte der Lotus 59 1969 bei der F3 Guards Trophy in Brands Hatch mit Emerson Fittipaldi am Steuer. Viele weitere folgten und nach jahrelangen Renneinsätzen wurde das Fahrzeug in den 1990er Jahren aufwendig restauriert und in seinen Originalzustand zurückversetzt.

Das ausgestellte Fahrzeug ist ein Formel-3-Fahrzeug von 1969 und gehört heute zur Lotus-Sammlung von Professor Wolfgang Henseler, der viele historische und zeitgenössische Lotus Renn- und Straßenfahrzeuge bei historischen und modernen Rennen zum Einsatz bringt darunter u.a. auch einen Lotus Emira GT4 im Lotus Cup Europe.

Quellen:

- * https://en.m.wikipedia.org/wiki/Lotus_59
- <https://www.olderacingcars.com/lotus/59-1969-formula-b/>

TEILNEHMERLISTEN



Formel Junior

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
13	Chris	Astley	GB	Elva	100	1960	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
34	Marco	Werner	DE	Lotus	22	1962	1098	E1
36	Danny	Baker	US	Lotus	27	1963	1099	E1
46	Carlo Maria	Del Conte	IT	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
66	Petter	Huse	NO	Focus	MK IV	1962	1098	E2
72	Martin	Bullock	AU	Wren	FJ	1963	1098	D2
73	Johnny	Lange	BE	Lotus	22	1963	1100	E1
80	Serge	Kriknoff	CH	Lotus	22	1963	1097	E1
82	Paul	Booth	GB	Lotus	20/22	1961	1098	E1
87	Stéphane	Rey	FR	Lola	MK5 A	1963	1098	E1
94	Hans	Hillebrink	SE	Lotus	20	1962	1100	D2
122	Adrian	Russell	GB	Lotus	22	1961	1098	E1
150	David	Watkins	AU	Elfin	FJ	1962	1098	D2
172	Peter	Laier	DE	Brabham	BT2	1962	1100	E1
180	Lee	Mowle	GB	Lotus	20/22	1961	1098	E1
194	Clive	Richards	GB	Lotus	22	1963	1100	E1
242	Fabian	Fabek	DE	Lotus	22	1962	1098	E1
272	Gerald	Ludwig	DE	Brabham	BT 6	1963	1100	E1
993	Pierre	Tonetti	IT	De Tomaso	FJ 63	1963	1097	E1
68	Felix	Haas	CH	Brabham	BT6	1963	1100	E1

NOCH NICHT GENUG VON HISTORISCHEM RENNSPORT?



Welcher war
der letzte
Grand Prix von
F1-Legende
Juan Manuel
Fangio?



• Monaco 1960 •



• Frankreich 1958 •



• Deutschland 1957 •



NEWS: MST.SITE/OLDTIMER
FANARTIKEL: MST.SITE/FANSHOP

JETZT QR-CODE SCANNEN
UND F1-WISSEN TESTEN!





AUSSTELLUNG

70 JAHRE FORMEL 1



AUSSTELLUNGSORT

Meilenstein Langenthal
 Lotzwilstrasse 66
 4900 Langenthal
www.dermeilenstein.ch

Facebook: @meilenstein.langenthal
 Instagram: @meilenstein_langenthal



Jo Vonlanthen

Via Bellavista 8
 CH-6645 Brione (Locarno)

phone +41 (0) 91 743 37 29
 fax +41 (0) 91 743 71 67
 mobile +41 (0) 79 620 47 88
 email jo@jovonlanthen.ch



f1-museum.ch

www.jovonlanthen.com

TEILNEHMERLISTEN



Boss GP Racing Series

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	Motor	ccm	Kl.	Team
1	Ingo	Gerstl	AT	Toro Rosso	F1 - STR1	2006	Cosworth / 10	3000	F1	Team Top Speed
7	Ulf	Ehninger	DE	Benetton	F1 - B197	1997	Judd / 10	4000	F1	ESBA-Racing
9	Peter	Göllner	CH	Toro Rosso	F1 - STR8	2013	Cosworth / 8	2400	F1	Speed-Center
18	Patrick	Harmuth	FR	Toro Rosso	F1 - STR8	2013	Cosworth / 8	2400	F1	Speed-Center
19	Thomas	Jakoubek	AT	Lotus	F1 - T127	2010	Cosworth / 8	2400	F1	Team Top Speed
10	Antonio	Pizzonia	BR	Dallara	World Series V8 T12	2012	Gibson / 8	4500	OPEN	HS Engineering
11	Paul	O'Connell	IE	Dallara	World Series V8 T12	2012	Gibson / 8	3400	FORMULA	HS Engineering
22	Juju	Noda	JP	Dallara	GP2/11	2011	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	MM International
27	Marco	Ghiotto	IT	Dallara	GP2/11	2011	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	Scuderia Palladio
32	Simone	Colombo	IT	Dallara	GP2/11	2011	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	MM International
33	Michael	Große-Aschhoff	DE	Dallara	World Series V8 T12	2012	Gibson / 8	3400	FORMULA	Asche-Racing
42	Felix	Große-Aschhoff	DE	Dallara	World Series V8 T12	2012	Gibson / 8	3400	FORMULA	Asche-Racing
43	Martin	Kindler	CH	Dallara	GP2/11	2011	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	Jenzer Motorsport
46	Alexander	Seibold	DE	Dallara	GP2/05	2005	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	Seibold auto + sport
55	Erich	Zech	DE	Dallara	GP2/11	2011	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	Team Top Speed
56	Thomas	Zeltner	CH	Dallara	GP2/11	2017	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	Speed-Center
66	Andreas	Fiedler	DE	Dallara	GP2/11	2011	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	Fiedler Racing
88	Florian	Schnitzenbaumer	DE	Dallara	GP2/11	2011	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	Team Top Speed
93	Roland	Rupprechter	AT	Dallara	GP2/05	2005	Mecachrome / 8	4000	FORMULA	R&B Research and Wealth Management
115	Andreas	Hasler	AT	Dallara	World Series V6 T08	2009	Nissan / 6	3500	SUPER LIGHTS	Hasler Motorsport
118	Henry	Clausnitzer	DE	Tatuus	Formula Renault V6	2003	Renault / 6	3500	SUPER LIGHTS	WF Racing
181	Stefan	Eisinger-Sewald	AT	Ralt	Formula 3000 RT23	1991	Mugen Honda / 8	3000	SUPER LIGHTS	Red Rose Racing
213	Jody	Stadelmann	CH	G-Force	Formula Nippon GF03C	2001	Mugen / 8	3000	SUPER LIGHTS	Jody Stadelmann
777	Stephan	Glaser	CH	Dallara	World Series V6 T08	2008	Renault / 6	3500	SUPER LIGHTS	Jo Zeller Racing



HIGHLIGHTS

SAISON 2024

- 03. – 05.05. 🏎️ ADAC HOCKENHEIM HISTORIC
- 10. – 12.05. 🏎️ INTERNATIONAL GT OPEN
- 25. – 26.05. 🏎️ PORSCHE SPORTS CUP 1 – AUFTAKT
- 11.06. 🚶 BASF FIRMENCUP
- 22. – 23.06. 🏎️ MEET THE RING – CAR MEET & DRIFT FESTIVAL
- 05. – 07.07. 🏎️ ULTIMATE CUP SERIES
- 13.07. 🎵 AC/DC – POWER UP TOUR EUROPA **NEU**
- 19. – 21.07. 🏎️ FANATEC GT WORLD CHALLENGE EUROPE
- 26. – 28.07. 🏎️ PORSCHE CLUB DAYS
- 09. – 11.08. 🏎️ ADAC RACING WEEKEND
- 16. – 18.08. 🏎️ FORMULA STUDENT GERMANY
- 23. – 25.08. 🏎️ NITROLYMPX – DRAG RACING EM
- 12. – 15.09. 🎵 GLÜCKSGEFÜHLE FESTIVAL
- 20. – 22.09. 🏎️ IDM – FINALE
- 27. – 29.09. 🏎️ HOCKENHEIM CLASSICS
- 12. – 13.10. 🏎️ PORSCHE SPORTS CUP 2 – FINALE
- 18. – 20.10. 🏎️ DTM – FINALE
- 25. – 27.10. 🏎️ E4 FESTIVAL
- 23.11. 🚶 RING RUNNING SERIES – HALB-/MARATHON

Alle Termine: Stand März 2024. Alle Veranstaltungen vorbehaltenlich Änderungen. Kein Anspruch auf Vollständigkeit.



TICKETS



SUBSCRIBE

FOLLOW US



TEILNEHMERLISTEN



ADAC Graf Berghe von Trips Pokal

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	Motor	ccm	Kl.	Team / Bewerber
1	Roberto	Cocciarelli	DE	Swift	DB2	86	Ford 4	2000	6	Biehl Racing
3	Bert	Du toy van Hees	NL	Ralt	RT30/86	86	VW Brabham Judd 4	2000	1	
13	Alexander	Weiss	DK	Reynard	873	87	Alfa Novamotor TS 4	2000	1	
33	Luciano	Arnold	CH	Brabham	BT36	71	Ford Cosworth 4	1600	7	S.H.R.T.
36	Enja	Rössler	DE	BSR	389	89	VW Spiess 4	2000	1	Rennsport Rössler
39	Johann	Kowar	AT	Ralt	RT1	78	Toyota Novamotor 4	2000	2	
50	Francesco	Macri	IT	Ralt	RT3	83	VW Brabham Judd 4	2000	2	Racing&Classics
93	Angela	Grasso	IT	Dallara	F382	82	Alfa Novamotor 4	2000	2	Racing&Classics
100	Heinz	Lange	DE	Ralt	RT31	87	Alfa Novamotor 4	2000	1	Rennsport Rössler
103	Marc Philipp	Schubert	DE	Brabham	BT21	67	Lotus TC 4	1600	7	
107	Marcel	Bernet	CH	Reynard	893	89	Alfa Novamotor TS 4	2000	1	
113	Günter	Becker	DE	Reynard	387	87	VW Spiess 4	2000	1	Becker Racing
124	Pierro	Tenconi	IT	Dallara	386	86	Alfa Novamotor 4	2000	1	Racing&Classics
133	Wolfgang	Henseler	DE	Dallara	386	86	Alfa Novamotor 4	2000	1	Biehl Racing
155	Daniel	Hornung	DE	Dallara	389	89	Alfa Novamotor TS 4	2000	1	Schuppen Eins
180	Davide	Leone	IT	Dallara	390	90	Alfa Novamotor TS 4	2000	1	Racing&Classics
186	Volker	Böhm	DE	Dallara	386	86	Alfa Novamotor 4	2000	1	Biehl Racing
188	Friedhelm	Stolzer	DE	Dallara	389	89	Alfa Novamotor TS 4	2000	1	Rennsport Rössler
189	Stephane	Lechine	FR	Reynard	893	89	VW Spiess 4	2000	1	Rennsport Rössler
190	Marcus	Hahne	DE	Dallara	390	86	VW Spiess 4	2000	1	Rennsport Rössler
208	Jochem	Sihorsch	DE	Ralt	RT3	84	VW Brabham Judd 4	2000	2	
228	Elio	Cocciarelli	DE	Ralt	RT3	84	Alfa Novamotor 4	2000	2	Biehl Racing
234	Stefan	Henkefend	DE	Martini	MK31	80	Toyota Novamotor 4	2000	2	
246	Axel	Pilz	DE	March	789	79	Toyota Novamotor 4	2000	2	ReHa Racing
261	Heinrich	Langfermann	DE	Ralt	RT3	84	VW Brabham Judd 4	2000	2	Biehl Racing
269	Albert	Hiller	DE	Ralt	RT1	76	Toyota Novamotor 4	2000	2	Biehl Racing
276	Patrick	Andriessen	NL	Ralt	RT3	83	Alfa Novamotor 4	2000	2	
316	Burkhard	Metzger	DE	Dulon	MP18	76	Ford 4	2000	3	
493	Roland	Fischer	DE	Tecno	F3	69	Ford 4	1000	4	
533	Bernardo	Meyer	VE	Van Diemen	RF78	78	Ford 4	1600	5	
569	Ute	Felken	DE	Jamun	T2	70	Ford 4	1600	5	
602	Stefan	Pimiskern	DE	Swift	DB2	85	Ford 4	2000	6	

TEILNEHMERLISTEN



ADAC Graf Berghe von Trips Pokal

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	Motor	ccm	Kl.	Team / Bewerber
606	Jens	Burmester	DE	Swift	DB2	86	Ford 4	2000	6	ReHa Racing
633	Kevin	Overman	DE	Royale	RP37	84	Ford 4	2000	6	Schuppen Eins
655	Gero	Meyerdiercks	DE	Tiga	SC81	84	Ford 4	2000	6	Schuppen Eins
686	Christine	Reichhuber	DE	Lola	T86/90	86	Ford 4	2000	6	Biehl Racing
692	Harald	Schmeyer	DE	Lola	T492	78	Ford 4	2000	6	Biehl Racing
699	Martin	Hörter	DE	Lola	T90/90	90	Ford 4	2000	6	
819	Lutz	Crackau	DE	Zagk	S20-9	81	Ford 4	2000	3	



IHR PARTNER FÜR IHRE FREUDE AM FAHREN.

Krauth-Gruppe   

74889 Sinsheim Neulandstr. 26 Tel. 07261 9251-0
 69190 Walldorf Josef-Reiert-Str. 20 Tel. 06227 609-0
 68766 Hockenheim Mannheimer Str. 1 Tel. 06205 9788-0

74821 Mosbach Hohlweg 22 Tel. 06261 9750-0
 69123 Heidelberg In der Gabel 12 Tel. 06221 7366-0

www.bmw-krauth.de

www.mini-krauth.de

 @krauth_gruppe  @bmw.krauth.gruppe @mini.krauth.heidelberg  @krauth-gruppe

TEILNEHMERLISTEN



Historische Formel Vau Europa e. V.

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	ccm	Klasse
116	Joachim	Pfannmüller	DE	Fuchs	FV	1966	1200	Klasse 1
119	Calvin	Stauff	DE	Autodynamics	Mk1	1964	1200	Klasse 1
201	Eckardt	Guhl	DE	Burkhart	1300 Einvergaser	1968	1300	Klasse 2
202	Robert	Waschak	AT	AUSTRO Vau	Formel Vau 1300	1968	1300	Klasse 2
203	Johanna	Adenacker	DE	rpm	nn	1967	1300	Klasse 2
218	Wolfgang	Rafflenbeul	DE	Austro Vau	FV 1300	1969	1300	Klasse 2
229	Kenneth	Schlienz	DE	Fuchs	FV 1300	1966	1300	Klasse 2
236	Benjamin	Havermans	DE	Monaco	FV1300	1968	1300	Klasse 2
250	Kaz	van den Dongen	NL	Beach	Mk 5-B	1965	1300	Klasse 2
277	Heike	Volk	DE	Hick	MK1	1969	1300	Klasse 2
300	Nick	Wittkuhn	DE	Kaimann	FV 1300	1972	1300	Klasse 3
303	Heinz	Hartmann	DE	Vogt	003	1972	1300	Klasse 3
310	Andreas	Mundt	DE	Killroy	1	1974	1300	Klasse 3
315	Rafael	Branke	DE	Fuchs	FV1300	1973	1300	Klasse 3
316	Joachim	Schmidt	DE	Karringer	HK74	1974	1300	Klasse 3
325	Heinrich	Heuschele	DE	Kaimann	MK 4	1971	1300	Klasse 3
327	Michael	Adenacker	DE	Javado	TA3	1972	1300	Klasse 3
328	Thomas	Stieper	DE	MACO	006	1975	1300	Klasse 3
336	Frank	Weissmann	DE	RSM TASC0	HT 138	1974	1300	Klasse 3
402	Marco	Wittkuhn	DE	Royale	RP9	1971	1600	Klasse 4
404	Ruben	van Hoorn	NL	Celi	AC 13	1976	1600	Klasse 4
406	Tom	Ernst	DE	Lola	T324	1975	1600	Klasse 4
407	Markus	Theuer	DE	Lola	T324	1975	1600	Klasse 4
410	Joachim	Ohlinger	DE	RSM	HT 162	1972	1600	Klasse 4
411	Bernhard	Zimmermann	AT	Kaimann	Super V	1974	1600	Klasse 4
412	Leonhard	Sommer	DE	RSM Tasco	HT162	1972	1600	Klasse 4
416	Stephan	Haas	DE	Royale	RP 18	1973	1600	Klasse 4
419	Robin	Kluth	DE	Lola	T252	1972	1600	Klasse 4
504	Dennis	Müller	DE	Ralt	RT-5	1982	1600	Klasse 5
507	Oswin	Büchl	DE	Lola	T328	1977	1600	Klasse 5
508	Winfried	Kornmeyer	DE	March	83-V	1982	1600	Klasse 5
523	Markus	von Haken	DE	Lola	T620	1977	1600	Klasse 5
527	Thomas	Cramer	DE	ASS Lola	T 326	1976	1600	Klasse 5
540	Heiko	Engelke	DE	LOLA	T620	1978	1600	Klasse 5
602	Stephanie	Hohls	DE	Scarab	MK 2	1980	1300	Klasse 6
701	Joe	Welzel	DE	DRM	PRT	2007	1300	Klasse 7

TEILNEHMERLISTEN



Historische Formel Vau Europa e. V.

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	ccm	Klasse
706	Kay	Volk	DE	DRM	MK1	1999	1300	Klasse 7
710	Dirk	Kornmeyer	DE	Tatus RMS	RMS Jet	2006	1300	Klasse 7
726	Christoph	Wohn	DE	Kogo	PV1-03	2009	1300	Klasse 7
727	Rainer	Schumacher	DE	Kogo	PV1	2009	1300	Klasse 7
750	Peter	Kirchner	DE	DRM	Merlin	2001	1300	Klasse 7
777	Sascha	Hofbeck	DE	GAC	FV 1300	2010	1300	Klasse 7
786	Klaus	Dober	DE	DRM	DRM-PRT	2004	1300	Klasse 7
788	Dieter	Hofbeck	DE	DRM	MK1	2000	1300	Klasse 7

JETZT TICKETS SICHERN!

Hockenheim Historic
9.-11. MAI 2025

www.hockenheim-historic.de

TEILNEHMERLISTEN



Raceclub Germany

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	Klasse
25	Marino	Rebmann	CH	McLaren	M1C Can Am	1963	Can Am
65	Rolf	Kuster	CH	Astur	11	1965	Can Am
6	Franz	Schumacher	CH	Connaught	A6 (ex. Stirling Moss)	1952	Formel 2
725	Jo	Vonlanthen	CH	G.R.D.	Ford	1973	Formel 2
141	Thorsten	Guggolz	DE	March-BMW	832	1983	Formel 2
841	Richard	Feulner	DE	Martini-BMW	MK 45	1980	Formel 2
807	Simone	Busch	DE	Ralt	RT 35	1991	Formel 2
12	Heinz	Arn	CH	Martini	MK 45	1984	Formel 2
16	Robert	Retzlaff	DE	Brabham	BT15	1965	Formel 3
712	Hugo	Willmars	DE	March	712	1971	Formel 3
428	Christian	Becker	DE	Lenham	LM1	1971	Formel 3
823	Eric	Walter	DE	March	713	1971	Formel 3
333	Marcus	Schaul	DE	Reynard	893	1989	Formel 3
333	Oliver	Schaul	DE	Reynard	903	1990	Formel 3
54	Walter	Tanner	CH	Dallara	394	1994	Formel 3
5	Pius	Tschümperlin	CH	Lola	T90/50	1990	Formel 3000
440	Jean Claude	Monbaron	CH	Reynard	91 Judd	1991	Formel 3000
11	Stefan	Scho	DE	Lola	F3000	1991	Formel 3000
99	Daniel	Mauerhof	CH	Reynard	89D	1989	Formel 4000
69	Manfred	Nord	DE	Crossle	F 5000	1969	Formel 5000
830	Rolf	Kessler	CH	Lola	T540E	1978	Formel Ford
696	Daniel	Schilling	CH	Reynard	FF1600	1982	Formel Ford
870	René	Häberlin	CH	Reynard	SF83	1983	Formel Ford
444	Valentin	Klusmann	DE	VW	Formel König	1998	Formel König
111	Martin	Lösch	DE	VW	König	2001	Formel König
849	Marc	Schurr	DE	Reynard-Vauxhall	Mk II	1988	Formel Lotus
8	Herbert	Peter	CH	Alpine	A362	1971	Formel Renault
333	Thomas	Löscher	DE	Tattus	R2	2000	Formel Renault
88	Frank	Färber	DE	Tattus	3.5 World Series	2003	Formel Renault
20	Mathias	Landau	DE	Alfa Romeo	Serie 2	1992	Formula Boxer Europa
831	Karl Michael	Gries	DE	Lola	T 93/20	1993	Indy Car Light
12	Rudolf	Siegrist	CH	Riley	Two Sleter Sport	1934	Sportwagen
xx	Oliver	Frischknecht	CH	Royal	RP 38	1985	Sportwagen
427	Kurt	Jähn	CH	Lotus	23B	1962	Sportwagen
966	Markus	Messmer	CH	Crossle	9 S	1966	Sportwagen
50	Tobias	Aichele	DE	Condor-Porsche	MK III	1972	Sportwagen

TEILNEHMERLISTEN



Raceclub Germany

F1 Tradition on Track

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	Klasse
222	Walter	Lais	DE	Rial	ARC 1	1988	Formel 1
24	Heinrich	Bücherl	DE	Minardi	M 190	1990	Formel 1
161	Dr. Jochen	Gaa	DE	Lola-Larrousse	LC-88 Ford-Cosworth	1988	Formel 1
18	Jochen	Nerpel	DE	Arrows	10B	1988	Formel 1
247	Dr. Klaus	Lehr	DE	Talbot	C26	1947	Formel 1
24	Axel	Pilz	DE	Minardi	M187B	1987	Formel 1
22	Georg	Hallau	DE	Forti Corse	FG03	1996	Formel 1
5	Erich	Zech	AT	Ferrari	F310 B	1997	Formel 1
9	Dennis	Busch	DE	Zakspeed	871	1987	Formel 1



Sportscar Supercup

www.companions.de



Vielen Dank an alle unsere Sponsoren!

Supported by:



GEBHARDT
NEXT GENERATION
INTRALOGISTICS



ambiel

BITO
LAGERTECHNIK

CNC
Technik
Dieter Lange



next
intralogistics



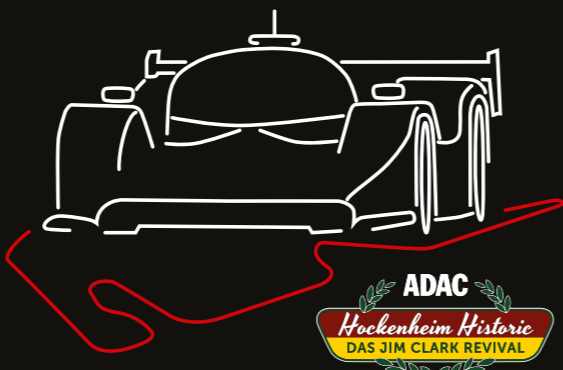
SIM-TEC



BEPAL
...for cleaner life
AdBlue direkt vom Hersteller

companions
the branding engineers

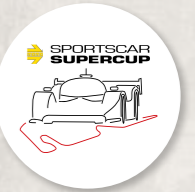
tuner



ADAC

Hockenheim Historic
DAS JIM CLARK REVIVAL

TEILNEHMERLISTEN



MOMO Sportscar Supercup

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	Bj.	ccm	Klasse	Bewerber
15	Georg	Hallau	DE	March	84G	1984	5.745	C1	Georg Hallau
25	Michael	Lyons	IR	Gebhardt	C91	1991	3.300	C1	Team MOMO
30	Stanley	Dickens	SE	Porsche	962	1992	3.200	C1	Team MOMO
60	Erich	Rickenbacher	CH	Cheetah	G 606	1989	3.495	C1	Erich Rickenbacher
115	Felix	Haas	CH	ADA	03 (C2)	1988	3.300	C2	Felix Haas
31	Marco	Werner	DE	Gebhardt	C 88	1987	2.100	C2	Team MOMO
74	John	Graham	CA	Gebhardt	JC 853	1984	3.500	C2	Gebhardt Motorsport
75	Michael	Herich	DE	Gebhardt/ADA	JC 843	1983	3.300	C2	Gebhardt Motorsport
2	Andreas	Kufner	DE	PRC	WPR66	2004	4.000	C3	Andreas Kufner
7	Arnold	Wagner	DE	PRC	WPR72	2004	2.000	C3	Arnold Wagner
12	Benjamin	Hotz	CH	Ligier	JS53	2018	1.600	C3	Benjamin Hotz
21	Jasmin	Fiedler	DE	Tatuus	PY012	2013	2.000	C3	Jasmin Fiedler
4	Marco	Fink	DE	PRC	WPR70	2004	4.000	C3	Marco Fink
9	Roland	Holzner	AT	Tork	BRS	2008	4.000	C3	Roland Holzner
3	Wolfgang	Terschl	AT	prosport	LM3000	2014	4.000	C3	Wolfgang Treschl
9	Emanuel	Pedrazza	AT	PRC	WPR66	2004	3.500	C3	Emanuel Pedrazza
8	Hanspeter	Kaufmann	CH	Ligier	JS P3	2016	5.000	C3	Hanspeter Kaufmann
900	Axel	Pilz	DE	Mosler	MT900R	2004	6.162	C3	Axel Pilz
70	Thomas	Wolfert	DE	Martini	MK77	2003	1.998	C3	Thomas Wolfert
63	Daniel	Schrey	DE	Porsche	935 K1	1976	3.186	C3	Daniel Schrey
8	Ansgar	Maßmann	DE	Porsche	911 rsr	1975	2.995	C3	Anskar Maßmann
56	Ralph	Bohnhorst	DE	TOJ	206	1980	1.781	C3	Ralph Bohnhorst
69	Silvio	Kalb	DE	Lola	T298	1979	1.999	C3	Silvio Kalb
10	Beat	Eggimann	CH	Lola	T286	1976	2.993	C3	Beat Eggimann
80	Michael	Herich	DE	Ginetta	G61	2019	5.500	C3	Gebhardt Motorsport



TEILNEHMERLISTEN



Tourenwagen Golden Ära

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Bj.	ccm	Klasse
3	Kris	Nissen	DK	BMW M3 E30 DTM	1989	2485	DTM open
4	Ferdi Roland	Weischenberg Asch	DE	Mercedes 190E 2.5-16 EVO I DTM	1989	2462	DTM open
8	Gerd	Grundmann	DE	BMW M3 E30 GrA / H	1986	2449	DTM open
11	Herbert Nico	Wittmann Wittmann	DE	BMW M3 E30 DTM	1989	2500	DTM open
13	Sven	Bieniek	DE	BMW E36	1993	2494	DTM open
15	René	Ruch	CH	BMW M3 DTM	1989	2490	DTM open
34	Peter	Stox	NL	BMW M3e30 GR A	1988	2300	DTM open
42	Werner	Anton	DE	Audi 200 Quattro M86	1988	3393	DTM open
99	Thomas	Wandel	DE	Audi 200	1989	2190	DTM open
141	Yannik	Dinger	DE	BMW E36	1991	2793	DTM open
261	Joachim	Kiesch	DE	BMW M3 E30	1992	2500	DTM open
371	Ko	Koppejan	NL	Mercedes 190 2.3 16V Evo	1989	2400	DTM open
441	Altfried	Heger	DE	Audi V8 DTM	1990	3500	DTM open
715	Tom	Kleber	DE	NISSAN SKYLINE R32 GTR	1992	2600	DTM open
25	Michael	Schneider	DE	Ford Sierra RS 500	1987	1993	DTM classic
36	Robert	Bugar	DE	Sierra XR4i	1984	1996	DTM classic
41	Thomas	Bartel	DE	Ford Sierra RS500	1986	1994	DTM classic
52	David	Becvar	CZ	Ford Sierra RS500 Cosworth	1989	2000	DTM classic
59	Josef	Schößwendter	AT	Ford Sierra Cosworth RS	1986	1994	DTM classic
111	Ronny	Scheer	DE	Ford Sierra RS500	1990	1994	DTM classic
125	Wolfgang	Schachinger	AT	Ford Sierra Cosworth	1986	1900	DTM classic
6	Harald	Grohs	DE	BMW M3 E30 Gruppe A	1987	2302	Early DTM
10	Guido	Momm	DE	Mercedes Benz 190 2.5 16V	1993	2500	Early DTM
23	Jürgen Olaf	Schumann Manthey	DE	BMW M 3 E30	1988	1988	Early DTM
45	Leonard	Batenburg	NL	BMW M3	1988	2300	Early DTM
48	Bas	Jansen	NL	BMW M3	1988	2300	Early DTM
49	Philipp	Kennewell	DE	BMW E30 M3 DTM ex Kalaschek	1988	2300	Early DTM
51	Marc	Seesing	NL	BMW E30 M3 Gruppe A	1989	2302	Early DTM
56	Christian	Küberl	AT	BMW E30 Gruppe A	1988	2300	Early DTM
91	Andre	Nösse	DE	BMW M3 E30	1988	2300	Early DTM
96	Carsten	Welschar	DE	Opel Kadett GSI	1987	1998	Early DTM
114	Oliver	Schwertle	DE	Mercedes-Benz 190E 2.5-16 EVO 1	1989	2499	Early DTM
139	Thomas	Schmid	DE	BMW M3 E30	1988	2302	Early DTM
192	Vanida	Wernheimer	DE	Opel Kadett E GSI 16V	1990	1998	Early DTM
635	Peter Olaf	Schumann Manthey	DE	BMW 635 Gruppe A	1983	3430	Early DTM
725	Tom	Andrew	GB	BMW E30 M3	1986	2500	Early DTM

TEILNEHMERLISTEN



Tourenwagen Golden Ära

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Bj.	ccm	Klasse
5	Ralph	Bahr	DE	BMW E36 STW	1969	1998	STW
12	Yannik	Trautwein	DE	BMW 320i E36 STC	1997	1997	STW
14	Hans Jürg	Lüthi	CH	Vauxhall Vectra	2000	1998	STW
16	Nico	Ullmer	DE	Volkswagen Vento GT 2.0 STW	1993	1986	STW
37	Alexander	Schmidt	DE	Williams Renault Laguna BTCC	1997	1998	STW
40	Markus	Reich	AT	Audi A4 STW	1996	1998	STW
47	Steffan	Irmeler	DE	Opel Astra STW	1994	1998	STW
50	René	Aeberhardt	CH	BMW Motorsport 320i STW	1997	1993	STW
61	Walter	Lüthi	CH	Vauxhall Vectra STW	2000	1998	STW
89	David	Power	GB	Ford Mondeo STW	1996	1995	STW
210	Edy	Kamm	CH	Opel Vectra	1999	1998	STW
9	Jörg	Koslowski	DE	BMW E90 WTCC	2006	1999	WTCC
46	Olivier	Meurens	BE	SEAT TOLEDO	2003	1998	WTCC
64	Giuseppe	Pironaci	CH	BMW 320 WTCC	2003	1998	WTCC
72	Peter	Zysset	CH	Ford Focus	2004	1998	WTCC
82	Harry	Bryzmann	DE	Chevrolet Cruze	2006	1998	WTCC
120	Peter	Rikli	CH	Honda Accord Euro R CL7	2005	2000	WTCC
165	Uwe	Kleen	DE	BMW E46 Etcc	2002	1998	WTCC
382	Flavio	Lompa	CH	BMW 320 WTCC	2003	2000	WTCC
407	Martin	Niedertscheider	AT	Peugeot 407 WTCC	2005	1998	WTCC
451	Jörg	Heinemann	DE	Opel / Vauxhall Astra Coupe BTCC	2001	1998	WTCC
461	Robert	Schärer	CH	Honda Civic FD2	2008	2000	WTCC
510	Albino	Mazzaro	CH	BMW 320 WTCC	2006	1998	WTCC
511	Herbert	Möglin	DE	BMW 320 ETCC	2000	1998	WTCC
33	André	Reuter	DE	BMW 318is	1990	1998	DTC
53	Florian	Artt	DE	Volkswagen Lupo BTC	2001	1598	DTC
63	Michael	Klebe	DE	Ford Mondeo mk2	1998	2498	DTC
68	Steffen	Karnett	DE	BMW E30 325i	1989	2500	DTC
75	Albrecht	Kamenzin	DE	BMW 325i	1986	2494	DTC
98	Marcus	Mertens	DE	Ford Fiesta Zetec s	1999	1596	DTC
122	Marcel	Fischer	CH	BMW 325i E30	1987	2500	DTC
167	Thomas	Lehner	AT	Alfa Romeo 155	1991	1969	DTC
225	Auro	Straffi	IT	ALFA ROMEO 33-16 V	1994	1745	DTC
311	Helmut	Baumann	DE	Volvo 850 T 5	1995	2319	DTC
313	Michael	Tapella	DE	Volvo 850 T 5	1995	2319	DTC
311	Helmut	Baumann	DE	Volvo 850 T 5	1995	2319	DTC
777	Victor	Smolski	DE	BMW M3	1995	2990	DTC

TEILNEHMERLISTEN



DRM-Revival

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Bj.	ccm	Klasse
19	Ronnie	Mengel	DE	VW Golf 1	1980	2000	DRM 2L
69	Lukasz	Rawecki	PL	BMW e21 320 gr.2	1977	1999	DRM 2L
88	Peter	Zimmermann	DE	BMW 2002 ti	1971	2000	DRM 2L
95	Gerald	Müller	AT	Ford Escort RS1600	1973	1970	DRM 2L
105	Jonas	Remmele	DE	Opel Kadett GT/E	1979	1998	DRM 2L
130	Nico	Herden	DE	Fiat Ritmo 130 TC	1984	1995	DRM 2L
148	Thomas	Jakob-Kaefeler	AT	Ford Escort	1976	1993	DRM 2L
202	Gerhard	Füller	DE	BMW 2002 Gruppe 2	1972	1998	DRM 2L
1	Ralph	Bahr	DE	BMW 635 Gruppe 2	1981	3448	DRM classic
24	Ralf	Scheib	DE	Ford Escort MK2	1976	1998	DRM classic
35	Bill	Cutler	AU	BMW M535	1981	3453	DRM classic
57	Jens	Weimann	DE	Ford Escort RS 2000	1975	2200	DRM classic
71	Roger	Waber	CH	BMW 528 i Gruppe A Eggenberger	1982	2800	DRM classic
73	Wolfgang	Kaupp	DE	Opel Kadett C	1973	2400	DRM classic
76	Ingo	Vieser	DE	BMW E21 Gruppe 2	1978	2498	DRM classic
109	Toni	Schell	DE	Ford Escort Mk2 RS 2000 Cosworth	1977	2500	DRM classic
166	Marco	Koch	DE	Opel Kadett C Coupé	1978	1998	DRM classic
400	Michael	Sadurski	DE	Opel Ascona 400	1980	2440	DRM classic
401	Jörg	Zeyher	DE	Opel Manta B 400	1982	2410	DRM classic
666	Reiner	Zimmermann	DE	Opel Manta B	1984	2410	DRM classic
735	Franz	Straub	DE	De Tomaso Pantera GT 4	1971	5700	DRM classic
40	Michael	Kammermann	CH	BMW M1 Procar	1979	3500	DRM procar
60	Timo	Hagemann	DE	BMW M1	1980	3453	DRM procar
83	Alois	Landler	DE	BMW M1 Procar	1978	3498	DRM procar
144	Andreas	Diring	DE	BMW M1	1979	3453	DRM procar
12	Marco	Wagner	DE	BMW Sauber M1 Gruppe 5	1981	3500	DRM Grp. 5
30	Ronny	Scheer	DE	Ford Turbo Capri	1979	1740	DRM Grp. 5
50	Rainer	Bonetsmüller	DE	BMW M1-Turbo Gruppe 5	1981	3500	DRM Grp. 5
51	Daniel	Schrey	DE	Porsche 935 K3	1979	2994	DRM Grp. 5
54	Peter	Mücke	DE	Ford Turbo Capri	1980	1740	DRM Grp. 5
55	Stefan	Rupp	DE	Ford Zakspeed Capri	1981	1700	DRM Grp. 5
66	Jeronimo	Lenkeit	DE	Bmw 2002 gruppe5	1973	2100	DRM Grp. 5
82	Marc	Dürscheidt	DE	March BMW M1 Gruppe 5	1980	3453	DRM Grp. 5
101	Michael	Steffny	AT	BMW 320 Gruppe 5	1977	3500	DRM Grp. 5
116	Ansgar	Maßmann	DE	Porsche 911 RSR	1975	2995	DRM Grp. 5
118	Adrian	Grenz	DE	Porsche 911 RSR	1975	2996	DRM Grp. 5

TEILNEHMERLISTEN



DRM-Revival

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Bj.	ccm	Klasse
171	Erich	Petrakovits	AT	Ford Capri Gruppe 5	1982	3000	DRM Grp. 5
444	Peter Olaf	Schumann Manthey	DE	BMW 635 Gruppe 5	1979	3790	DRM Grp. 5
638	Manfred	Niederhof	DE	Porsche 934/5 Gruppe 5	1976	3600	DRM Grp. 5



TEILNEHMERLISTEN



LOTUS CUP EUROPE

Nr.	Vorname	Nachname	Nat.	Fahrzeug	Modell	ccm	Klasse	Team
1	Bence	Balogh	HU	Lotus	Evora GT4	4000	GT Cup	
7	David	McInulty	GB	Lotus	Elise Cup R	1800	Production	AbleCare / AdMark.Guru
11	Jason	McInulty	GB	Lotus	Emira GT4	3500	GT Cup	AbleCare / AdMark.Guru
13	Wolfgang	Henseler	DE	Lotus	Evora GT4	3500	GT Cup	Reuter
14	Nathalie	Genoud-Prachex	FR	Lotus	2-Eleven GT4	1800	211O	Team Asphalt
15	Giacomo	Giubergia	IT	Lotus	Elise Cup PBR	1800	211O	
17	Thierry	Verhiest	BE	Lotus	Exige V6 Cup R	3500	Exige Cup	Racing Team Lotus Verhiest
21	Daniel	Palma	SE	Lotus	Exige V6 Cup R	3500	Exige Cup	KomoTec
30	David	Carr	GB	Lotus	Exige S2	1800	Production	ES Motorsport
32	Robbe	Janssens	BE	Lotus	Elise Cup R	1800	Production	GJ Tuning
33	Bailey	Edwards	GB	Lotus	Elise Cup R	1800	Production	ES Motorsport
37	Mark	Yates	GB	Lotus	Elise Cup R	1800	Production	Active Transport Ltd
41	David	Harvey	GB	Lotus	340R	1800	211O	
52	Paul	Maréchal	LU	Lotus	Exige V6 Cup R	3500	Exige Cup	Racing Team Lotus Verhiest
55	Rainer	Börgens	DE	Lotus	Exige V6 Cup R	3500	Exige Cup	KomoTec / Milltec
58	Kai	Leymann	DE	Lotus	Elise Cup R	1800	Production	SIKA Racing
59	Robin	Nilsson	SE	Lotus	Elise Cup R	1800	Production	NIBOR Sports
63	Michael	Edwards	GB	Lotus	Elise Cup R	1800	Production	ES Motorsport
74	Campbell	Cassidy	GB	Lotus	Exige S2	1800	Production	Wifething
79	Jean-Pierre	Genoud-Prachex	FR	Lotus	2-Eleven GT4	1800	211O	Nathalie Pellen Consulting
81	Tamás	Vizin	HU	Lotus	Exige V6 Cup R	3500	Exige Cup	BV Motorsport / KomoTec
99	Nikolaj	Ipsen	DK	Lotus	Exige V6 Cup R	3500	Exige Cup	Racing Team Lotus Verhiest



FIRST CLASS REISEMOBILE

REISEMOBILE, DIE KEINE KOMPROMISSE VERLANGEN. Mit der untergehenden Abendsonne im Rückspiegel und riesiger Vorfreude auf das Ziel, machen wir schon den Weg dorthin zum echten Erlebnis. In unserer Manufaktur in Schlüsselfeld vereinen wir traditionelle Handwerkskunst mit modernster Produktionstechnik, um Ihnen mit Ihrem luxuriösen Zuhause auf Rädern einzigartige Momente an den schönsten Orten der Welt zu ermöglichen.



**FIRST CLASS REISEMOBILE
MADE IN GERMANY**



Rahmenprogramm IM ÜBERBLICK

BOXENDACH

Eine Vielzahl von Ständen und Präsentationen erwartet die Besucher auf dem Boxendach. Auf einer Fläche von 4000 m² wird eine beeindruckende Show geboten.

- ADAC-Lounge
- Dragster NitrOlympX
- Freunde historischer Fahrzeuge Wiesloch e. V.
- Verband Museumsstraße
- Oldtimer-Verbände
- Hockenheim Classics 2024
- Herbert Linge Ausstellung
- Jahresvorschau Events Hockenheimring
- Mercedes Club
- Autogrammstunden
- Ausstellung Uli Ehret + Gewinnspiel
- Malwettbewerb für Kinder – Kids Club
- Catering



KONGRESS-PAVILLON

Sonderausstellung Jim Clark

Liebevolle Präsentation zahlreicher Memorabilia rund um Jim Clark und das Team Lotus.

Historic Slotracing GP (Slotcar Racing)

Der Verein Slot am Ring Hockenheim e. V. liefert sich heiße Rennen auf einer beeindruckenden Slotcar-Bahn.

AKTIONSFLÄCHE OSTTRIBÜNE

Markenclubtreffen

Großes Treffen von Automobilclubs, Interessensgemeinschaften und Stammtischen von Oldtimern, Youngtimern und Sportwagen aller Baujahre.

AUTOGRAMME

Einige große Namen des internationalen Motorsports werden live vor Ort sein und Autogrammstunden geben! Lieblingsrennfahrer hautnah erleben und persönliche Autogramme ergattern. Die Autogrammstunden finden im Fahrerlager oder auf dem Boxendach statt.

„AUF DEN SPUREN JIM CLARKS“

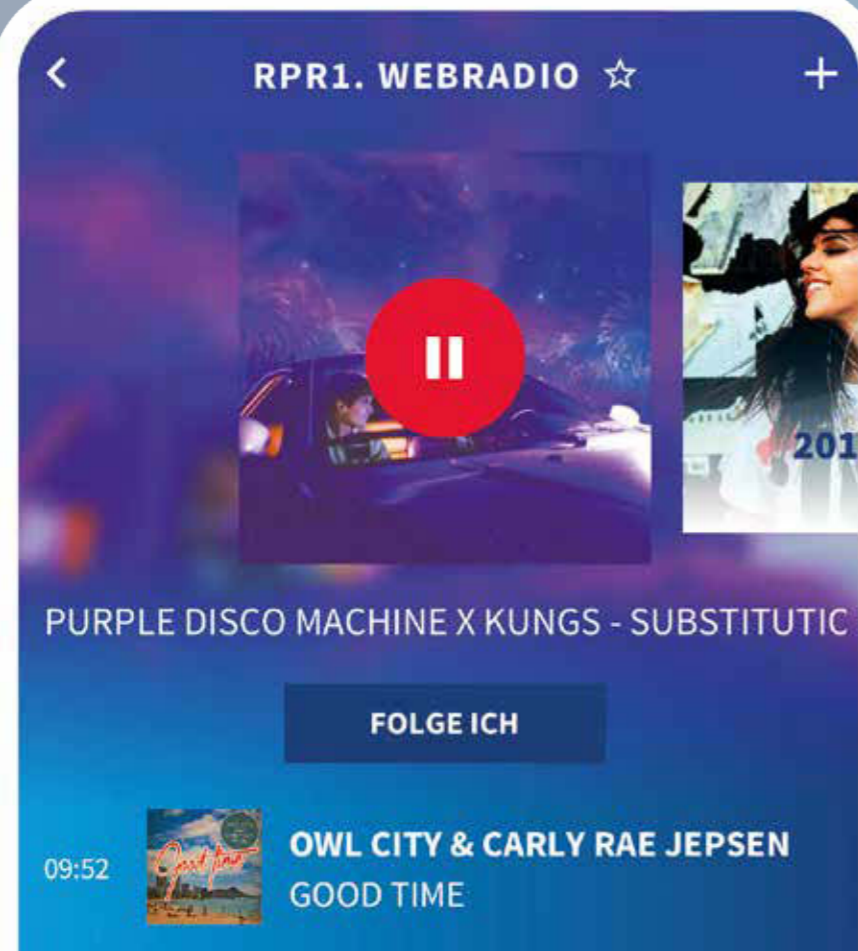
Sonderführung

Fans erhalten bei dieser Sonderführung einen speziellen Blick auf den Hockenheimring und die Geschichte rund um den ehemaligen Formel-1-Weltmeister Jim Clark. Kosten: 12,00 Euro für Erwachsene, 7,00 Euro für Kinder und Jugendliche bis einschließlich 17 Jahre. Buchung online unter www.hockenheimring.de oder Restkarten vor Ort. Treffpunkt: Welcome Center

RPR1.

DIE BESTE MUSIK IM RADIO UND IM WEB

Ab jetzt auch in der RPR1. App oder unter www.RPR1.de



Design AWARD 2024

Studentischer Design-Award der Hochschule Hof

In diesem Jahr wird die Tradition zur Verleihung des Design Awards im Rahmen der ADAC Hockenheim Historic - Das Jim Clark Revival fortgeführt.

Design-Student*innen des Studiengangs „Design & Mobilität“ der Hochschule Hof mit ihren Betreuern Professor Lutz Fügener und Professor Alexander Forst wählen die Sieger in den Kategorien BEST RACE CAR in GT, PROTOTYPE und FORMULA aus.

Den Siegern werden am Samstag, den 4. Mai 2024, um 16.00 Uhr die Trophäen im Fahrerlager von Jochen Nerpel, Geschäftsführer der Hockenheim-Ring GmbH, Wolfgang Huter, dem Gründer der Hockenheim Historic, sowie Professor Lutz Fügener und Professor Alexander Forst mit ihren Student*innen übergeben.



ORGANISATIONSPLAN

Veranstalter:	Hockenheim-Ring GmbH
Sportlicher Ausrichter:	BMC Hockenheim
Organisationskomitee:	Jörg Bensemann Jürgen Fabry Jochen Nerpel (M.Sc. B.Eng.) Wolfgang Huter
Sportkommissare (Vorsitzender):	Marcus Maleck
Sportkommissare:	Karl-Heinz Stümpert
Sportkommissare:	Arthur Hirning
Rennleiter:	Werner Aichinger
Stellv. Rennleiter:	Heinrich Kurz
Technische Kommissare (Obmann):	Dennis Boch Christian Schleicher
Rennbüro / Rennsekretäre:	Sabine Tesseraux Regina Klinkenberger
Race Control:	Udo Bizenberger
Leiter der Streckensicherung:	Steffen Kistner Marcus Vogelgsang
Stellver. Leiter der Streckensicherung:	Marcus Kuntz
Safety Car Driver:	Willi Schenkel
Safety Car Co-Driver:	Oliver Sylla
DMSB-Staffel (Einsatzleitung):	Thomas Brost
Leading Car:	Rainer Borell
Aufsicht:	
Start/Ziel:	Uwe Klinkenberger Marcel Fitterer
Vorstart und Startaufstellung:	Markus Hess
Parc fermé:	Tobias Stangl Alex Rydzewski
Boxenausfahrt:	Heinz Huppert
Boxengasse:	Monique Funke
Fahrerlageraufsicht:	Jochen Nerpel (M.Sc. B.Eng.) Joe Franz

Zeitnahme:	Bernd Jung, SDO Timing
Streckensprecher:	Daniel Pesch Andre Kessler Nik Breiden
Media Shuttle:	Sebastian Bott
Pressebüro und Akkreditierung:	Kerstin Nieradt Desiree Zimmermann
Chief Medical Officer:	Dr. Hans-Georg Wulff
Sanitätsdienst:	DRK
Medizinischer Einsatzleiter:	Thomas Nies
Medical car doctor:	Dr. Hans-Georg Wulff
Medical car driver:	Dietmar Wagenthaler
Siegerehrung:	Heiko Degenhard
Einsatzleiter Feuerwehr:	Daniel Ernst
Abschleppservice/Bergung:	Firma Gross/Michael Eberle Michael Vogel
Umweltbeauftragter:	Karl-Friedrich Ziegahn
Sicherheitsbeauftragter:	Joe Franz
IT-Technik:	Matthias Scheffler
Technik / Betrieb:	Sylvia Jasberenyi
Gridgirls:	Sabine Späth
Serienkoodinatoren:	
MOMO Sportscar Supercup:	Fritz Gebhardt
HRA – ADAC Graf Berghe von Trips Pokal:	Marcel Biehl
TW Golden Ära:	Wolfgang Huter, Ralph Bahr
Raceclub Germany:	Wolfgang Huter
Lurani Trophy:	Duncan Rabagliati
BOSS GP:	Ingo Gerstl
DRM-Revival:	Wolfgang Huter, Ralph Bahr
Historische Formel Vau Europa:	Tobias Cramer
Lotus Cup Europe:	Paul Golding
Impressum:	
Programmgestaltung und Design:	Wolfgang Huter GmbH & Co. KG
Bildernachweis:	Hockenheim-Ring GmbH Wolfgang Huter GmbH & Co. KG Elfmages, Elfimotorsport WF Racing Frank Seifert

Motorsportliche Genehmigung der Dachorganisation des Veranstalters

Veranstaltung:
„ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ – 03.05.-05.05.2024

DMSB genehmigt mit Reg.-Nr.: MN 14232

Organisiert in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz und dem Sportreglement des DMSB



Bei der Herstellung dieses Programmhefts wurde im Druckprozess eine CO₂-Kompensation geleistet.



DRIVE & FEEL THE LEGACY



FIVE MATT BLACK POLISHED

RF-04 HYBRID SILVER

RF-01 GOLDEN BRONZE



RACING SEATS



CLOTHING & ACCESSOIRES



STEERING WHEELS



WWW.MOMO-GERMANY.DE

TENT SALE AT



ADAC KLASSIK SAISON 2024 »

SAISON 2024*

ADAC Deutschland Klassik	22. – 25.05.2024	Bremerhaven
ADAC Europa Classic	02. – 05.09.2024	Schenna
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	13. – 15.09.2024	Traunsee-Almtal Österreich
ADAC Youngtimer Tour	2024	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2024	Deutschlandweit

*Stand Oktober 2023, ohne Gewähr

Nähere Informationen und Anmeldung:

adac.de/klassik

klassik@adac.de

facebook.com/ADACKlassik



ADAC

ADAC Classic-Car-
Versicherung



GETTYGO

hofmann
DRUCK+MEDIEN



MOTUL

PIRELLI



schenna

STROMTANK
AUDIO POWER



TRAUNSEE-ALMTAL
salzkammergut

UNION
GLASHÜTTE/SA.

