

Der zweite Platz des knallroten AMG-Mercedes war neben dem
Capri-Sieg die größte Überraschung
beim 24 Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps.

Schwabenstreich



Die nun schon traditionelle Camaro-Schau zu Beginn des 24 Stunden-Rennens von Spa (Start: 15.00 Uhr) währte heuer nicht ganz vier Stunden, dann mußte der führende Siebenliter-Bolide mit Grauls/Hoffmann am Steuer in kurzfristigen Abständen die Box aufsuchen, um erst literweise Öl zu tanken und später auch Reparaturen an der Elektrik durchführen zu lassen. Von diesem Zeitpunkt an übernahmen die beiden von Glemser/Soler-Roig und Mass/Birrell pilotierten Ford Capri RS die Spitze, gefolgt von dem immer weiter zurückfallenden Camaro und dem Team Aaltonen/Kelleners auf einem von Schnitzer präparierten BMW-Coupé. Bis dahin hatte der über 1,6 Tonnen schwere und rund 400 PS starke AMG-Mercedes 300 SEL unter Heyer/Schickentanz wegen seines großen Benzindurstes schon eine Runde eingebüßt.

Bei Alpina hatte man den ersten Ausfall bereits im Training zu beklagen. Günther Huber war mit dem Dreiliter-BMW in einer 200 km/h schnellen Linkskurve von der Strecke geraten, weil aus dem rechten vorderen Reifen Luft entwichen war. Huber selbst kam mit dem Schrecken davon, am Auto aber war die ganze Vorderradaufhängung entzwei und zudem der Rahmen leicht verschoben, so daß eine Reparatur nicht lohnte. Auch der zweite Alpina-Trumpf stach nicht: Nach eineinhalb Stunden Renn-dauer ging das Getriebe aufgrund starker Vibrationen in dem von Niki Lauda an zweiter Stelle gehaltenen Coupé in die Brüche. Ein Austausch des Aggregates, wozu die Mechaniker rund 35 Minuten benötigten, brachte keine endgültige Beseitigung der unerwünschten Schwingungen. Gegen 22 Uhr verließ der zur Zeit wohl schnellste Alpina-Pilot mit der Bemerkung „das dritte Getriebe ist nun auch hin, jetzt haben sie kein's mehr“ den Schauplatz des Geschehens.

Kurz nach Mitternacht setzte starker Regen ein, ein Umstand, der den meisten Piloten auf der schnellen, 14,1 Kilometer langen Spa-Strecke jeglichen Spaß am Fahren nimmt. Pankl: „Bei Regen ist der Kurs eine Katastrophe, überall laufen Flüsse über die Straße.“

An den Boxen herrschte zu diesem Zeitpunkt Hochbetrieb, denn fast alle Fahrer mußten Regenreifen montieren lassen. Wegen eines defekten hinteren Pneus war Aaltonen auf dem Schnitzer-Coupé kurz zuvor vom zweiten auf den dritten Platz zurückgefallen, und nun setzte er trotz der Slick-Bereifung im strömenden Regen zu einer weiteren Runde an, für die er allerdings auch mehr als zehn Minuten benötigen sollte. Denn am Ende der abfallenden Zielgeraden kam sein Wagen wegen man-

gelnder Bodenhaftung von der Bahn ab und touchierte hart die Leitplanke. Mit defektem Lenkgetriebe und rechts nur noch auf den Felgen rollend rettete sich der Finne an die Boxen, wo er dann traurigen Blickes mit ansehen mußte, wie sich die Mechaniker fieberhaft bemühten, die gesamte vordere Radaufhängung einschließlich Federbein zu erneuern. Laut Reglement mußte jeder Wagen pro Stunde mindestens eine Runde zurücklegen. Als Aaltonen nach etwa 50 Minuten zur Pflichtrunde

startete, rollte das Auto zwar wieder auf vier Rädern, aber die Lenkung funktionierte noch nicht richtig. Mit der Gesamtzeit von einer Stunde und drei Minuten für die Reparatur und die anschließende Runde war die Disqualifikation nicht mehr abzuwenden. „Es tut mir leid, ich war schuld“, entschuldigte sich Rauno Aaltonen später bei den Brüdern Schnitzer — eine bemerkenswerte Geste, da selbst profilierte Piloten in ähnlichen Fällen nur allzu gerne die Schuld auf einen imaginären Defekt am Auto schieben.

Bei Halbzeit führten die beiden Capri mit vier bzw. drei Runden Vorsprung auf den wie das bekannte Uhrwerk laufenden AMG-Mercedes, dahinter folgten mit deutlichem Rückstand die drei Autodelta-GTAm. An siebter Position der erste BMW: Stuck/Pankl auf dem Alpina 2002. Dahinter der letzte verbliebene Steinmetz-Opel mit Pilette/Gosselin am Steuer vor Mathay/Xenceval (BMW 2800 CS) und der in der Division I führenden Werks-Alfa Romeo GTAJ unter Picchi/Zeccoli. 50 Prozent der sechzig gestarteten Wagen, unter ihnen auch der Werks-Escort, waren inzwischen ausgefallen.

Wie schon im vergangenen Jahr hatte auch dieses Mal die Vereinigung der belgischen Opel-Händler vier Steinmetz-Commodore gemietet und mit ihnen einheimische Fahrer an den Start geschickt. Nach der fünften Stunde war das Aufgebot allerdings schon bis auf einen Wagen zusammengeschrumpft: Anfangs bereiteten die elektrischen Benzinpumpen Schwierigkeiten, später brach der Antrieb der Ölpumpen. Der von Pilette gesteuerte Wagen war bei Halbzeit auch nur noch deshalb im Rennen, weil der Schaden glücklicherweise in der letzten Kurve vor Start und Ziel aufgetreten war und er somit ohne Motorkraft die Boxen erreichen konnte. Er fiel wenig später mit defekter Zylinderkopfdichtung aus.

In den frühen Morgenstunden mußten mehrere prominente Teilnehmer das Handtuch werfen: Der Alpina-Zweiliter schied wegen eines defekten Kolbens aus, der Favorit in der Division I, der Alfa von Picchi/

FORTSETZUNG AUF SEITE 99



Galt schon das Stehvermögen des siegreichen Ford Capri RS (unten) in Spa-Francorchamps als Überraschung, so muß man den zweiten Platz des AMG-Mercedes (linke Seite) schlechthin als sensationell bezeichnen. Die Tatsache, daß beide Autos kerngesund und störungsfrei ihre Runden zogen, vermochte die 24stündige Nervenprobe, der AMG-Chef Hans-Werner Aufrecht (oben links) und Ford-Rennleiter Jochen Neerpasch (oben rechts) ausgesetzt waren, freilich kaum zu mildern.

FOTOS: SEUFERT



24 Stunden von Spa

FORTSETZUNG VON SEITE 71

Zeccoli mit Ventilschaden. Auf recht vornehmer Art verabschiedete sich der inzwischen auf den 19. Platz zurückgefallene Camaro. Er fuhr auf der wieder abgetrockneten Strecke mit 4:06,0 Minuten noch neuen Tourenwagenrekord, ehe er in der darauffolgenden Runde am Streckenrand ausrollte. Völlig unerwartet kam in der 15. Stunde das Aus für den von Mass/Birrell gefahrenen Ford Capri: Motorschaden. Daraufhin wurde sofort der zweite Capri zu einem Kontrollstop an die Boxen beordert, konnte aber nach wenigen Minuten weiterfahren. Überschattet wurde das Rennen von dem Unfall des belgischen BMW-Fahrers Raymond Mathay, der an sechster Position liegend fünf Stunden vor Ende des Rennens in der Virage Combes von der Strecke abkam, sich überschlug und in den Flammen den Tod fand. Zweieinhalb Stunden vor Schluß mußten an dem drittplacierten Alfa Romeo GTAM

von Hezemans/Facetti noch Zylinderkopfdichtung und Wasserpumpe gewechselt werden, wodurch er kurzfristig um mehrere Runden auf den fünften Platz zurückfiel. Kaum war der Wagen wieder einsatzbereit, wurde in der Alfa-Box große Regie geführt: Um dem amtierenden Europameister Toine Hezemans die neun Punkte für den Divisionssieg zu sichern, piff man die beiden führenden Werks-GTAM zurück. Während Facetti ohne sonderliche Eile Runden drehte, standen die beiden Alfa Romeo längere Zeit zum „Großen Kundendienst“ an den Boxen, starteten dann zur gemütlichen Ausfahrt, um rund zehn Minuten später zum gleichen Spiel wieder an den Boxen aufzutau- chen. Die drei Alfa, die runden- gleich das Ziel passierten, ge- wannen den begehrten Königs- pokal. Die restlichen Stunden des monoton gewordenen Rennens entwickelten sich zu einer rei- nen Nervenprobe für die noch

beteiligten Mannschaften. Am oberen Ende der Boxenstraße bangte eine vielköpfige Ford-Equipe, allen voran Rennleiter Jochen Neerpasch, um das Standvermögen des sauber laufenden Capri. Die Ford-Piloten waren von Beginn an sehr schonend gefahren (Lau- da: „Der Glemser trägt das Auto um den Kurs wie sein Kind, er bremst nur dreimal und nimmt vor jeder Boden- welle leicht Gas weg“) und drehten nun Runden um 4:30 Minuten. Nur wenige Boxen- nischen weiter zitterte Hans- Werner Aufrecht, Chef des schwäbischen AMG-Tuning- Betriebes, wegen seines Mer- cedes, obgleich keinerlei An- laß zur Besorgnis gegeben war. Denn das 6,8-Liter-Auto, derselbe Wagen, den Kelle- ners angeblich wegen versa- gender Bremsen (Aufrecht: „Es muß ein Fahrfehler gewesen sein, die Bremsen waren in Ordnung“) in Hockenheim ge- gen eine Mauer gelenkt hatte und der in 14tägiger Feier- abendschicht wieder aufgebaut worden war, lief bis ins Ziel so kerngesund wie in der er- sten Stunde. Außerdem konnte man nach den Rundenzei-

ten von Hans Hoyer und Cle- mens Schickentanz, die nun etwas schneller fuhren als der Capri, die Uhr stellen. Zwei- fellos haben die AMG-Männer ein dickes Sonderlob verdient, war doch das 24 Stunden- Rennen der erste große Renn- einsatz des kleinen Betriebes überhaupt. **Werner Schrup**

Gesamtklassement: 1. Glemser/Soler- Roig (Ford Capri RS) 311 Runden = 4388 km in 24:00:10,4 h, 2. Hoyer/Schick- entanz (Mercedes 300 SEL AMG) 3 Rd. zurück, 3. Hezemans/Facetti (Alfa Romeo GTAM) 22 Rd. zurück, 4. Vaccarella/Berger (Alfa Romeo GTAM) 22 Rd. zurück, 5. Toussaint/Bertinchamps (Alfa Romeo GTAM) 22 Rd. zurück, 6. Peltier/„Pedro“ (BMW 2800 CS, Gr. 1) 31 Rd. zurück, 7. Maublan/Koob (BMW 2800 CS, Gr. 1) 35 Rd. zurück, 8. Wauters/Coemans (Opel Commodore, Gr. 1) 36 Rd. zurück, 9. Warmbold/Braun (BMW 2800 CS, Gr. 1) 42 Rd. zurück, 10. Gall/Barbendererde (BMW 2000, Gr. 1) 49 Rd. zurück.

Division I (bis 1300 ccm): 1. Guiteny/ Bucher (NSU TT5) 255 Runden, 2. Neri/ Pinto (Fiat 128) 2 Rd. zurück, 3. Gilles- sen/Remion (Alfa Romeo GTAJ) 11 Rd. zurück.

Division II (bis 2000 ccm): 1. Hezemans/ Facetti (Alfa Romeo GTAM) 289 Runden, 2. Vaccarella/Berger (Alfa Romeo GTAM), 3. Toussaint/Bertinchamps (Alfa Romeo GTAM).

Division III (über 2000 ccm): 1. Glemser/ Soler-Roig (Ford Capri RS) 311 Runden, 2. Hoyer/Schickentanz (Mercedes 300 SEL AMG) 3 Rd. zurück, 3. Peltier/ Pedro (BMW 2800 CS) 31 Rd. zurück.

Stand der Europa-Fahrermeisterschaft nach dem fünften Lauf: 1. Glemser 36 Punkte, 2. Hezemans 30, 3. Picchi 27, 4. Marko 19, 5. Qvester 15, 6. Pankl 14.

Rallye macht Spaß

Nicht nur des Fahrens, auch des Autos wegen. Besonders seitdem es schicke Rallye-Außengehäuse mit mattschwarz genarbt Oberfläch mit silberglänzendem Schutzlack gibt. Das ganze auch in blankverchromt. Einfach super.



Bitte Prospekte anfordern von:

Hagus GmbH, 565 Solingen 19, Wiesenstraße 8-10

Zerlegbarer Kuhlmann Autodachgepäckträger

mit Plastik-Überzug, passend für alle PKW, vom ADAC getestet, im Karton verpackt zum Preis von



DM 38,- + NN-Gebühr

Lammfellbahnen für Autositze für DM 35,- + NN-Gebühr und Autositzpelze kpl. vernäht aus echtem Lammfell (im Winter warm und im Sommer kühl — kein Schwitzen) für DM 40,- + NN-Gebühr.

Bei Bestellung bitte die Autotype angeben.

Fritz Kuhlmann

8898 Schrobenehausen, Gaisbergweg, Postfach 230, Telef. 082 52/2845, Telex 05 39916

Freude wie noch nie: Ihr Lieblingsbild als POSTER

Von Ihrer vorhandenen Aufnahme (Foto, Dia oder Negativ), dem schönsten Bild von Ihrer Freundin, von Ihrem Freund, von Ihrer Frau, von Ihrem Mann, vom Kind, von Mutter, Vater, Oma, Opa, vom Urlaub, od. Hochzeit, vom liebsten Erinnerungsbild, vom Akt, usw. fertige wir ein schwarz/weiß Foto-Poster 60x80 cm groß, Ihre Vorlage (unbeschädigt zurück) mit Anschrift einfach senden an:



CITYPHOT, Abt. 28 • 8 München 5, Postf. 167

Auto-Zubehör für Anspruchsvolle

Ausgesuchte Artikel für Motorsport, Fahrkomfort und Sicherheit zu äußerst günstigen Netto-Preisen. Bitte fordern Sie noch heute unverbindlich und kostenlos Katalog an. Es lohnt sich!

für das auto gmbh
775 Konstanz 8
Postfach 5150

für das auto gmbh

Schonbezüge direkt vom Hersteller

Ganz gleich ob Lammfell, Textil, Perlon, Skai. Für alle Wagentypen. Echte Qualitätsarbeit zu vernünftigen Preisen. Vergleichen Sie!

Lammfell-Sitzpelz, hochflauschig, waschbar, farbecht (sekt. silbergrau) komplett mit Gurten DM 57,- (für alle Autotypen)

Schonbezüge, z. B. für VW-Käfer, komplett DM 42,- (bis DM 205,-), strapazierfähig, robust.

Kostenlose Extras: Gütesiegel, 1 Jahr Garantie, Rückgaberecht innerhalb von 7 Tagen. Originalmuster anfordern, Sonderwünsche angeben.

Neuweiler
Schonbezüge u. Matten
Eigene Fabrikation, 75 Karlsruhe, Augartenstr. 57/2

Best einmalig und aktuell! Sie müssen Sie haben!

AUTOZUBEHÖR-SPEZIALKATALOG

• Kostenlos und unverbindlich anfordern bei:

„AUTO-AUSSTATTUNG“
8046 HOCHBRUCK

• 200 Seiten, 600 Abbildungen
• Riesenauswahl, ca. 2500 Art.
• Hochinteressant für jeden Autositzer und jedes Auto

Luise-Schneider-Straße 6 E

Kutscherleuchten

das größte Sortiment, das es je gab! jetzt ab DM 30,- mit elektr. Anschluß, 1 Kerze u. Petrol.

Altstadtlaternen

in Graubauswahl bis 4 mtr. hoch einfach, bis 5 mtr. hoch

Garten-, Terrassen- u. Aussenleuchten

in geschmackvollen Formen. Fordern Sie unsere kostenlosen Farbkataloge Nr. 5 und 6 an.

J. DAHLHAUS
3828 Ennepetal 13 Westf.
Postfach 6061-Hulsenbecke 10-Ruf 02333 4365

Wo fehlt eine?

Bei uns alle Schreibmaschinen. Riesenauswahl, stets Sonderposten. - Kein Risiko, da Umtauschrecht - Kleine Raten. Fordern Sie Gratis-katalog 821 G

NÖTHEL Deutschlands größtes Büromaschinenhaus
A. G. - M. Z. H.
34 GÖTTINGEN, Postfach 601

„frigette“ AUTO-KLIMAANLAGE

Kostenlose Informationen für Ihren Wagen durch den Generalimporteur:

G. Müller • 62 Wiesbaden • Grillparzerstr. 16
Tel. (061 21) 85014 • Telex 04 186509 gemu d