


# Internationaler ADAC-HESSENPREIS '71

## Flugplatz Kassel-Calden



21./22.  
August



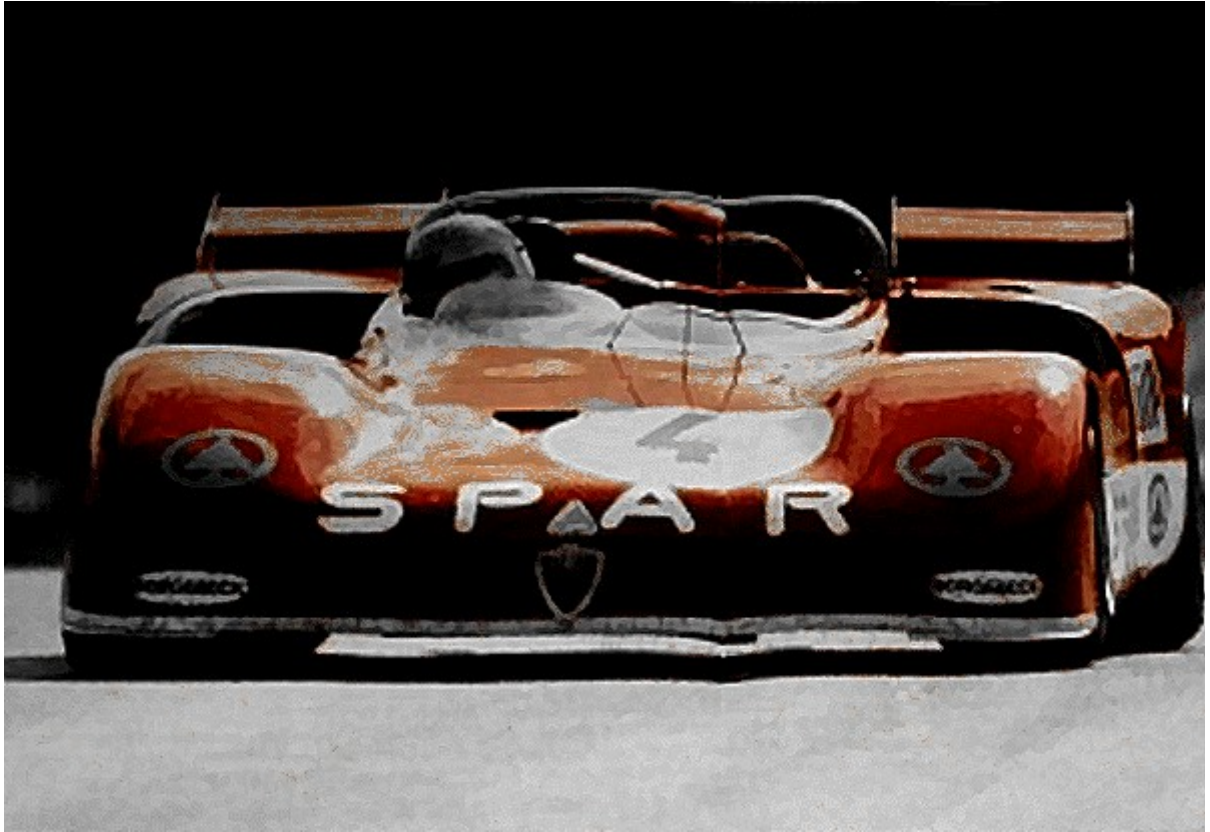
**Goodyear** REIFEN

**Programm** DM 2.-

Deutsche Rundstrecken-Meisterschaft für Automobile  
Deutsche Straßen-Meisterschaft für Motorräder  
ADAC-Preis für Rennwagen Formel 3  
Formel-V, Sportwagen, Prototypen

 **Condor**  
fliegt Jumbo 

Vorverkauf bei allen ADAC-Geschäftsstellen



DIE STARS VON 1971: WAS AUS IHNEN WURDE

Wenn wir an Flugplatzrennen denken, fallen uns grosse Namen ein: Sebring in Florida, Zeltweg in Österreich, Cleveland/Ohio, um nur einige zu nennen. Die Britischen Strecken von Silverstone, Goodwood und Thruxton sind, gleich nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, umgebaute Militärflughäfen: Das Vereinigte Königreich, in dem es partiell bis 1955 noch Lebensmittelmarken gab, brauchte zur Kriegsfolgenbewältigung sehr schnell sehr viel Geld und veräusserte die Liegenschaften an die Rennfahrer-Clubs. Während die Österreicher in Innsbruck, Wien-Aspern und Tulln-Langenlebarn antraten, fuhren die Deutschen in Diepholz nahe Bremen, Wunstorf bei Hannover, Mainz-Finthen, Mendig in der Eifel und seit 1971 auch in Kassel-Calden - in der alten Bundesrepublik gab es, neben den Stadtkursen in Nürnberg und West-Berlin, mit Hockenheim und dem Nürburgring nur zwei permanente Rennstrecken.

Die internationale Motorsport-Szene erlebte 1971 einen enormen Aufschwung, denn die Finanzierung des Sports nicht nur durch branchenbezogene, sondern auch kommerzielle Sponsoren aller Art zeigte deutliche Wirkung. Jackie Stewart im Tyrrell Ford gewann die Weltmeisterschaft in souveräner Manier, sein Auto war im Grunde genommen nur die raffinierte Weiterentwicklung jenes Matra Ford MS80, mit dem er 1969 seinen ersten Titel gewonnen hatte. In der Markenweltmeisterschaft, ausgetragen mit 5-Liter-Sportwagen und 3-Liter-Prototypen, dominierte Porsche mit seinen Werksteams von John Wyer (Gulf) und Martini. Die Le Mans-Sieger Marko/van Lennep stellten einen sensationellen Streckenrekord auf, der jahrzehntelang Bestand haben sollte. Die Formel 2-Europameisterschaft ging an Ronnie Peterson im March Ford: Die Wikinger, die seit Beginn des professionellen Rallye-Sports, etwa im Jahr 1960, dominierend waren, waren jetzt auch auf der Rundstrecke angekommen. Zeltweg im August sah das Grand Prix-Debüt von Niki Lauda und Dr Helmut Marko, aber noch war das Überleben der grösste Sieg einer jeden Rennfahrer-Karriere, wie die tödlichen Unfälle von Pedro Rodriguez in Nürnberg und Jo Siffert in Brands Hatch bewiesen. Die perfekte Symbiose von modernem Sicherheitsdenken der Fahrgewerkschaft GPDA und kommerziellem Interesse der internationalen Konzerne zeigte im Süden Frankreichs der neu eröffnete Circuit Paul Ricard. Deutschlands Nummer 1 war 1971 Rolf Stommelen, erster Grand Prix-Pilot seines Landes seit dem charismatischen Grafen von Trips zehn Jahre zuvor. **Jochen Mass**, Jahrgang 1946, jung, dynamisch und aussehend wie ein Filmstar, Werkspilot im Capri RS bei Ford in Köln, legte mit seinem Sieg in Calden den Grundstein für den Gewinn der *Deutschen Rundstreckenmeisterschaft*, dem Vorläufer der heutigen DTM. Danach ging es Schlag auf Schlag: Formel 3-Debüt noch im gleichen Jahr auf Brabham Ford, Sieg beim traditionellen Eifelrennen in der Formel 2 auf March Ford 1972, Tourenwagen-Europameister in gleichen Jahr, Vize-Europameister in der Formel 2 auf Surtees Ford 1973, dazu das Grand Prix Debüt in einem schnee-weissen Surtees Ford TS14. Mass, der ursprünglich für das Grand Prix Team des deutschstämmigen US-Motorsport-Papstes Roger Penske vorgesehen war, fuhr 1975 bis 1977 an der Seite der Weltmeister Fittipaldi und Hunt bei *Marlboro McLaren*, nahm an 105 Grandes Prix teil, erzielte 71 Weltmeisterschaftspunkte und immerhin einen Sieg. Bis zum Auftauchen eines gewissen Michael Schumacher (den er im Mercedes-Werksteam von Peter Sauber als Mentor unterstützt hatte) war Mass, der für Mercedes 1989 auch Le Mans gewann, der erfolgreichste deutsche Fahrer seit von Trips. Jochen Mass, der während seiner langen Karriere immer wieder von schweren Unfällen und Schicksalsschlägen heimgesucht wurde, war von 1993 bis 1997 auch Kommentator bei RTL und musste auch die Todesstürze von Ratzenberger und Senna übertragen. Heute ist er gern gesehener Gast bei Veranstaltungen mit historischen Rennfahrzeugen. Neben dem Werksauto von Jochen Mass gab es in Calden noch weitere, privat eingesetzte Ford Capri mit der schicken Wespentaille. **Klaus Fritzing** (1937 - 2015) war zunächst Fussball-Profi beim 1. FC Kaiserslautern, beim FC08 Homburg und beim 1. FC Saarbrücken, ehe er 1966 im Motorsport aktiv wurde. In Calden 1972 erzielte er den einzigen DRM-Sieg seiner Karriere, im gleichen Jahr wurde er auch Vizemeister hinter Hans-Joachim Stuck im Werkswagen von Ford. Später wandte sich Fritzing dem Rallye-Sport zu und gewann, mit Co-Pilot Henning Wunsch, dreimal die berühmte *Tour de Europe*. Nach seinem Karriere-Ende Anfang der neunziger Jahre war er erfolgreicher Unternehmer in Kaiserslautern. **Waltraud Odenthal** aus Siegburg und Tochter eines angesehenen Ford-Händlers, fuhr in den siebziger Jahren stets die ehemaligen Werks-Capris des Vorjahres. Ihr Auto Baujahr 1974, auch von Niki Lauda gefahren, gehört heute Berlins berühmten Teamchef Peter Mücke. Odenthal heiratete später Castrol-Rennchef Jochen Stöhr und hat drei Kinder. Schwere Unfälle auf dem Nürburgring und auf der AVUS hatten ihr zuvor recht lange zu schaffen gemacht. **Helmut Mander**, 1940 in Kassel geboren, war ein überaus erfolgreicher Berg-Rennfahrer mit rund 200 Siegen zumeist auf seinem poppig-bunten Irmscher Opel Kadett, aber nur selten auf der Rundstrecke aktiv. 1972 wurde er Berg-Europameister bei den Tourenwagen, von 1973 bis 1976 holte er den Vize-Titel. Nach seiner aktiven Karriere war Mander 25 Jahre lang Marketing-Chef von Ferrari Deutschland. Er ist promovierter Diplom-Volkswirt und das angesehene Schweizer Fachblatt *motorsport aktuell* gab seinem Mander-Porträt den Titel: Der Bergdoktor.

Die Meute der jungen Löwen in der Formel 3, in 1971 erstmals mit 1,6 Liter Motoren ausgerüstet, wurde in Calden angeführt von **Vittorio Brambilla** (1937 - 2001), der wie sein Bruder Ernesto schon über Formel 2-Erfahrung verfügte. Im Vorjahr war er beim Grand Prix von Israel gestartet, an dem u.a. auch Derek Bell

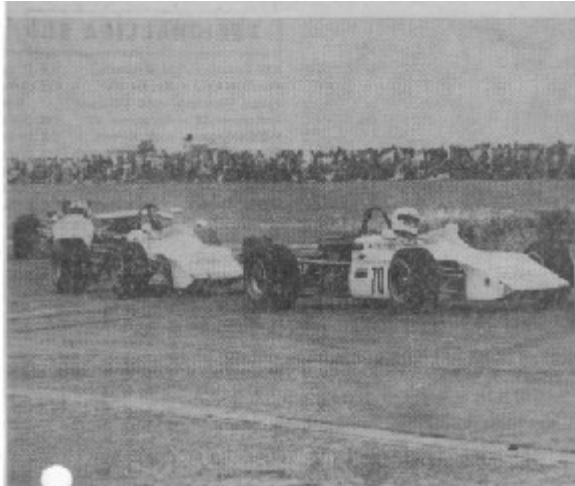
und Harald Ertl teilnahmen, aber das Formel 2-Rennen war schon nach der Formationsrunde beendet, weil, ausgerechnet am Samstag gestartet, wütende Demonstranten den Strassenkurs nahe Tel Aviv gestürmt hatten. Vittorio Brambilla hatte mit Motorradrennen begonnen, später mit Autos häuften sich die Unfälle. Dennoch schaffte es der Italiener, mit Unterstützung des Werkzeugkonzerns *Beta Utensili*, in den Grand Prix Sport. 74 Rennen, ein Sieg, eine Pole Position und eine schnellste Runde sind eine durchaus positive Bilanz. Bei dem Massenunfall von Monza 1978, der zum Tod Ronnie Petersons führte, erlitt Brambilla schwere Kopfverletzungen, konnte aber später noch mehrmals für Alfa Romeo, wo er schon längere Zeit als Testfahrer tätig war, an Grand Prix Rennen teilnehmen, ehe er 1980 zurücktrat.

**Manfred Mohr** aus dem Schwarzwald, Jahrgang 1937, hatte eine grosse Formel-Karriere vor sich und war gegen alle Asse der sechziger und siebziger Jahre gefahren. An der Seite von Clay Regazzoni sollte er in der Formel 2 Werksfahrer bei Tecno in Bologna werden, doch bei einem Formel 3-Rennen in Brands Hatch 1968 überlebte er einen Horror-Unfall nur knapp mit Brüchen und Lähmungserscheinungen. Nach dem Unfall wurde Mohr zunächst Werksfahrer bei Ford Köln bei den Tourenwagen, dann kehrte er in die Formel 3 zurück und wurde zweimal Sieger des ADAC F3 Cups, dem Vorläufer der Deutschen Formel 3-Meisterschaft. Nach dem Ende seiner aktiven Zeit etwa 1980 war er als Unternehmer tätig, die Firma heisst *Mohr Racing Parts*. Die Karriere von **Dieter Kern** (1938 - 2011), Deutscher Bergmeister 1971, ist untrennbar mit der Marke *Alpine Renault* verbunden. Bei der Deutschen F3 Trophy 1974 belegte er den dritten Platz. **Jörg Obermoser**, Jahrgang 1943, fuhr Formel 3, machte sich aber vor allem bei den 2-Liter Tourenwagen (Ford Escort, BMW 2002) einen Namen; 1974 wurde er Vize-Meister in der DRM. Später wurde er mit seiner eigenen Marke *TOJ* (für *Team Obermoser Jörg*) Konstrukteur aus eigene Rechten; mit seinem TOJ SC303 mit Ford Cosworth V8 Formel 1-Motor gewann Obermoser 1977 den Interserie Lauf in Calden. In der Formel 2 war Jörg Obermoser Teamchef des späteren Formel 1-Weltmeisters Keke Rosberg und Danny Sullivan aus den USA, der in Folge Grand Prix Pilot bei Tyrrell und Sieger bei den 500 Meilen von Indianapolis wurde. Obermoser war es auch, der die *Warsteiner* Brauerei in den internationalen Motorsport einführte. **Karl Wendlinger II** aus Kufstein in Österreich ist der Vater des späteren Leyton House March und Sauber Mercedes Grand Prix Piloten Karl Wendlinger III. Dieser begann seine Karriere im Team von Dr Helmut Marko ebenfalls in der Formel 3 und gehörte dann mit Michael Schumacher und Heinz Harald Frentzen zum Junioren Team von Mercedes-Benz. **Hannelore Werner**, Jahrgang 1942, begann ihre Karriere in der Formel V 1300 und fuhr dann erfolgreich die Formel 2 und 3 Rennwagen von *Eifelland Racing* aus Mayen, die 1972 mit Rolf Stommelen sogar für kurze Zeit im Grand Prix sport aktiv waren. 1970 beim *Preis von Deutschland* für Formel 2-Rennwagen auf dem Nürburgring belegte sie hinter dem Schweizer Xavier Perrot den zweiten Platz. Werner war bis zu dessen Tod mit Eifelland Chef Günther Hennerici (1928 - 2000) verheiratet und hat drei Kinder. Heute lebt sie als Gastwirtin in St. Jost in der Eifel.

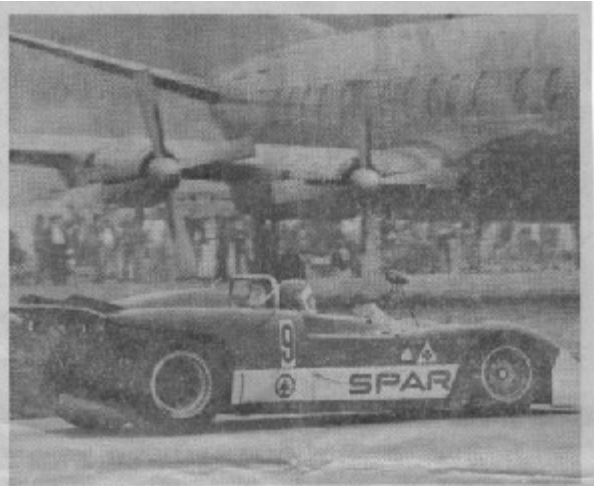
Bei den Sportwagen und Prototypen war **Kurt Hild** mit seinem zum Spyder umgebauten Porsche 910 in der Presse 1971 immer wieder im Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall von Pedro Rodriguez auf dem Norisring in Nürnberg genannt worden, doch die zuständige Staatsanwaltschaft kam zu dem Ergebnis, dass ein technischer Defekt am Ferrari 512M des Mexikaners die Katastrophe ausgelöst hatte, Hild somit kein Verschulden traf. Der Porsche 908 von **Otto Stuppacher** (1947 - 2001) hatte zuvor Niki Lauda gehört, Stuppacher war Österreichischer Bergmeister 1971. Im Jahr 1976 versuchte er in Zeltweg, Monza und Watkins Glen einen Tyrrell Ford 007 für einen Grand Prix zu qualifizieren - leider vergeblich. Alfa Romeo Star-Pilot **Klaus Reisch**, Jahrgang 1941, auch er aus Kufstein in Tirol kommend, entstammte einer bis ins allererste Grand Prix-Jahr 1906 zurückreichenden Rennfahrer-Familie. Er war mehrfacher Österreichischer Staatsmeister und ein vielseitiges Talent: Sein Spektrum reichte vom kleinen Alfa Romeo Tourenwagen über den 3-Liter Prototypen bis hin zum Chevron Alfa Romeo B17 Formel 3-Rennwagen. Reisch siegte 1971 in Calden im Rennen der Sportwagen und Prototypen und er fuhr auch die schnellste Runde mit absolutem Rundenrekord. Calden 1971 war der Aufbruch in eine neue Ära mit Interserie, DRM und Formel 3, den bekanntesten Namen des internationalen Motorsports und den stärksten Rennwagen der Welt: Eines der berühmtesten Flugplatzrennen der Welt war geboren.

Am 12. September 1971 nimmt Klaus Reisch am Interserie-Lauf in Imola teil, unter den Konkurrenten sind Weltklasse-Piloten wie Clay Regazzoni, Joakim Bonnier, Peter Gethin und Brian Redman. Viele von ihnen fahren die nahezu unlimitierten Gruppe 7-Rennwagen, wie man sie in der CanAm benutzt. Die Strecke inmitten der Stadt, durch die vielen Gärten hindurch, ist eine Hochgeschwindigkeitspiste und am Renntag herrschen in der Emilia Romana heftiger Regen und schlechte Sicht. Im zweiten Lauf des Rennens zerschellt der Siegerwagen von Calden an der Boxenmauer. Da sind überall Trümmerteile und auch Feuer. Klaus Reisch hatte nicht geringste Chance. Die gute alte Zeit, in der doch alles so grossartig gewesen sein soll. Die heute viele mit allen Mitteln wiederherstellen möchten. Wollen wir die wirklich wiederhaben ?

Abstract. Since it's foundation in 1971 the motorsport event at the old Kassel-Calden airfield is one of the most famous airport races in the world comparable to Sebring/Florida, Zeltweg in Austria or Cleveland/Ohio. 1971 also was the year, when Jochen Mass started his career as a works driver at Ford competing in the German Touring Car Championship to become the best German racing automobilist until the appearance of Michael Schumacher at the beginning of the nineties. Italian fighter Vittorio Brambilla, like Mass a winner of a Formula One worldchampionship Grand Prix later in his career, competed in the 1971 Caldén Formula 3 race. Overall fastest lap on the Kassel-Caldén track was set by the winner of the sportscar race, Klaus Reisch from Austrian Kufstein, in a 3 litre Alfa Romeo Tipo 33. Only three weeks after his Kassel win Reisch crashed fatally in Imola in Northern Italy. researchracing anchor Klaus Ewald, motorsport historian and one of the observers of 1971 Kassel-Caldén Airfield Race, looks back on the lives and careers of the star drivers competing in those old days.



Die Schlussgruppe des Formel-3-Poles in der Schikane. Von der March 713 5 von Willi Deutsch, gefolgt von seinem Markenkollegen Hermann Umlauf.



Der Sieger bei den Sportwagen und Prototypen: Klaus Reisch (Österreich) auf seinem Alfa-Romeo 33.3, der gleichzeitig auch des absoluten Rundstreckenrekord aufstellte.

# Österreicher fuhr Streckenrekord in Caldén

## 154,6 km/st auf Alfa-Romeo – Mass baute Führung aus – Mander auf Platz 3

Kassel-Caldén. Zwei Tage lang beherrschten Motorräder und Rennwagen die Szenerie auf dem Flugplatz in Kassel-Caldén und lieferten sich prickelnde Kämpfe. Der Reutlinger Gert Bender gewann auf Malco RS den dritten Lauf zur Deutschen Motorrad-Straßenmeisterschaft in der 125-ccm-Klasse. Im Wertungslauf der Formel 3 um den ADAC-Pokal siegte Willi Deutsch (Köln) auf einem March 713 S. Sieger bei den Sportwagen und Prototypen wurde der Österreicher Klaus Reisch auf einem Alfa-Romeo 33.3, der mit 1:01,6 Minuten den absoluten Streckenrekord aufstellte. Der Frankenthaler Jochen Mass siegte mit seinem Ford Capri RS bei den Tourenwagen bis 3000 ccm und baute seine Führung in der Deutschen Meisterschaft weiter aus.

Der große Podestlauf des ersten Tages war der zweifache Motorradweltmeister Dieter von Homannsgrün. Schon im Training liefen bei seiner 125-ccm-Malco-RS Schwierigkeiten mit der Schaltung auf, so daß er nur eine relativ schwache Zeit erzielte.

Im Rennen schien sich für Bender noch alles zum Guten zu wenden, denn nach einem zögerlichen Start führte er das Feld die ersten Runden mit 20 Metern Vorsprung an. Doch nach Ende der vierten Runde rollte er mit seiner Maschine langsam an Start und Ziel vorbei, ein Getriebeschaden zwang ihn zur Aufgabe. Von diesem Zeitpunkt an wurde es das Rennen des jungen Gert Bender aus Reutlingen, der bereits im Training mit schneller Zeit überaus glückte. Auf seiner Malco RS 3 wurde Bender von Runde zu Runde schneller und dekorierte seine Konkurrenten förmlich. Bei der 30-Runden-Jagd verlor der verärgerte Yamaha-Motorrad-Toni Grotzer (Reich) sogar Überwindung. Mit drei Runden Rückstand auf den Sieger belegte der Götzinger Rainer Tschirke ebenfalls auf einer Malco, den siebenten Rang.

Fecht hatte auch der anleitende Deutsche Meister Siegfried Mähringer, dem wichtige Ersatzteile für seine Yamaha SMG fehlten, und der sich deshalb mit einer Zuschauerrolle begnügen mußte.

Der erste Motorsport am Sonntag war das Rennen der Tourenwagen bis 3000 ccm, an dem der Kassel-er Heinz Mander auf seinem Irscher-Del mit der zweitbesten Trainingszeit den zweiten Platz in der ersten Startreihe neben dem favorisierten Hamburger Christian Schanz auf einem Ford Escort RS gewahrt hatte. Als die 23 Starter ins Rennen geschickt wurden, setzte sich Schanz gleich einige Meter vom Feld ab, und nur Mander konnte ihm in den

ersten Runden folgen. Diesen zweiten Rang verteidigte Mander bis zur 14. Runde, dann mußte er aber den routinierten Eumetrekenspezialisten Jörg Obermayer (Kreuztal) passieren lassen. Der dritte Rang in diesem Klassenfeld ist aber ein weiterer verdienter Erfolg für Heinz Mander.

Die richtige Grand-Prix-Atmosphäre kam danach mit dem Formel-3-Rennen um den ADAC-Pokal auf dem Flugfeld in Kassel-Caldén. Bereits im Training hatten die drei Piloten des Elf-land-Motors-Teams, Wolfgang Bülow, Willi Sommer und Willi Deutsch (auf March 713 S) mit den schnellsten Trainingszeiten ihre Favoritenrolle unterstrichen. Daß dieses Rennen von den Elf-land-Fahrern beherrscht werden würde, stand eigentlich schon vorher fest, und so lieferten sich Umlauf, Deutsch und Bülow mit ihren March in den ersten Runden sehr kurze Wettstreitkämpfe.

Großes Pech hatte der in der Gesamtwertung führende Manfred Mohr, der seinen Lotus zerbrach nach der ersten Runde mit einem mechanischen Defekt im Fahrwerkgerästel. Aber auch für die mitfavorisierte Hans-Joachim Werner auf dem March 713 M war das Rennen nach 17 von 40 zu fahrenden Runden gelassen.

Derweil beherrschte sich das Spitzentreffen "Windchill-Kämpfe". Zu einem reinen Duell zwischen Deutsch und Umlauf kam es, als der mit führender Blau in der 20. Runde ebenfalls ausfallen mußte. In dieser Zeit wurde der Rundstreckenrekord mehrfach gebrochen, und schließlich setzte sich der spätere Sieger, Willi Deutsch, in der 24. Runde auf 1:04,6 Min. (147,3 km/Std.). Die große Überraschung aber war der Ransbacher Dieter Kern, der sich mit einem March 703 nur 1600 ccm nach einem großartigen Rennen des dritten Platz sicherte und damit viele motorisch stärkere Konkurrenten hinter sich ließ.

Im Lauf der Tourenwagen bis über 3000 ccm sollte zur Jagd auf den Ford-Werksfahrer Jochen Mass gelassen werden, der die



Der Österreicher Klaus Reisch fuhr mit 1:01,6 Min. (154,6 km/std.) die schnellste Runde.

Gesamtwertung der deutschen Rundstreckenmeisterschaft anführt. Zu Beginn sah es aus, als sollte dieses Unterfangen gelingen, denn der schärfste Mitkonkurrent Dieter Fröhlich auf dem Steinhilber Opel Commodore und Peter Hoffmann auf dem Achillier-Chevrolet Camaro setzten sich vom Start weg an die Spitze. Doch in der dritten Runde lag der schnelle Ford Capri RS von Mass bereits an zweiter Stelle, und zwei Runden später sah auch Fröhlich die Schlußlichter des Favoriten.

Ein leichter Benzenhauer beeinträchtigte das abschließende Rennen der Grand-Touringwagen bis über 2000 ccm. Auf der schlingigen gewordenen Piste kam es zu einigen Drehern, die aber alle glimpflich verließen. In dem „Nur-Porsche-Rennen“ kam der Willicher Clemens Schickentanz zu einem unglückhaften Start-Ziel-Sieg. Hinter ihm belegten die beiden Markenführer, Roger Kemmler und Reinhold Simmel, die Plätze 2 und 3. Ein feroces Rennen lief hier der Kassel-er Michael Martin, der den zweiten Rang belegte.

Ein Rennen, das nichts an Härte und Dramatik vermissen ließ, wurde den Zuschauern, die zu Tausenden am Rande der Piste standen, im Lauf der Sportwagen und Prototypen geboten. Der Trainingschampion, Klaus Reisch (Österreich) auf Alfa-Romeo 33.3, machte gleich in der ersten Runde dem Porsche 918.2 von Ernst Kraus (Garmisch-Partenkirchen) die Führung überlassen, die dieser immer weiter ausbaute. Zu dieser Zeit mußte sich der dreifache österreichische Staatsfahrer, den in Kassel-Alteck sein Landsmann Otto Stuppacher auf äl-

terem Porsche 908.2 erwehren, was ihm auch gelang.

Nach der Hälfte der 40-Runden-Distanz startete Reisch seine Aufholjagd, passierte in der 29. Runde Kraus und stellte mit 1:01,6 Min. (154,6 km/Std.) den absoluten Streckenrekord auf.

Zu einem dramatischen Zwischenfall kam es im Schlußrennen der Formel-V-Lizenz, der Formel Ford und der Formel Super V, als der Ransbacher Dieter Fröhlich, der bis dahin an zweiter Stelle lag, in der letzten Runde mit einer aus Gummirollen bestehenden Streckenmarkierung kollidierte, sich in der Luft einige Male überschlug und in seinem initial zerklüfteten Formel Super V Marke Fröhlich auf dem Hallenruffeld aufschlug. Während am Fahrzeug Totalschaden entstand, kam Fröhlich mit leichten Verletzungen davon.

Diese zweitägige Rennveranstaltung auf dem Flugfeld in Kassel-Caldén, die sich durch eine tadellos funktionierende Organisation und sparsame Rennen auszeichnet, kann als gelungene Premiere angesehen werden. Dem ADAC-Gau Hessen und dem Südhessischen Motorsportclub Kassel muß dies beweisen, daß sie alles Erdenkliche setzen können, um dieses erste Kasseler Flugplatzrennen zu einem vollen Erfolg werden zu lassen. Es war der erste Schritt, und jetzt bleibt nur noch zu hoffen, daß dieses Rennen in Kassel-Caldén zu einer beliebigen Einrichtung wird.

Karl Wissmann

# Helmut Manders Pop-Kadett begeisterte die Zuschauer

Notizen am Rande der schnellen Caldener Flugplatz-Piste

**Kassel-Calden.** „Diese Strecke ist sehr gut“, meinte Rainer Braun, Rennsport-Spezialist und einer der führenden deutschen Motor-Journalisten. Er, der kaum ein Wochenende ohne „heiße Räder“ auskommen kann, kam ganz privat nach Kassel-Calden. „Ich bin zu Gast bei Jochen Luck“, sagte er, und während der wortschnelle Jochen – von seiner in diesem Metier ebenfalls sattelfesten Ehefrau unterstützt – das Renngeschehen am Mikrophon kommentierte, kurbelte Rainer die nächsten Farbfilmmeter in seiner Kamera herunter.

Ärger mit der Kapplung hatte Walter Struckmann aus Stadthagen an seinem GS BMW 2002. Während sich Christian Schmarje aus Hamburg zusammen mit Helmut Mander, dem Kasseler Tennis- und Renn-Crack, schon beim Start der Tourenwagen bis 2000 ccm auf und davon machten, kam der Stadthagener nur langsam weg. Einige Runden später zerbrach sich seine kurz vorher noch geäußerte Hoffnung: „Vielleicht gibt sich das wieder.“ Ausfall und keine Punkte zur Deutschen Automobil-Rundstreckenmeisterschaft. Bisher lag er auf Platz 5 der Wertung. Schmarje, bisher Siebter, katapultierte sich mit Deutschlands schnellstem Wooding-Escort durch seinen Caldener Sieg ins Vorderfeld.

Es gab etliche verbeulte Autos. Kein Wunder, denn nicht jeder kam im Kampf um den Vortritt an der Strohhallen-Schikane mit seinen Mitsreitern klar. Doch

alles ging ohne Verletzungen vorüber. Und nicht jeder, der in der Hitze des Gefechts „draußen“ landete, mußte betrübt zusehen, wie die wilde Jagd ohne ihn zu Ende ging. Zu Zuschauern degradiert wurden an dieser Stelle gestern bei den Formel-3-Wagen Hannelore Werner, die Zahntechnikermeisterin aus Hermülheim, und ihr März-Markengefährte Willi Sommer (Mainz), früher einmal aktiv bei Bergrennen in Baunatal.

Höflichkeit ist, wenn man rausfliegt, nicht jedermanns Sache. Reinhard Stenzels giftgrüner Porsche 911 S ging das beim Pflichttraining so. Mit Plattfuß vorn rechts und verbeulter Schnauze holperte der Wagen zum Hallenvorfeld. Angeblich hatte Clemens Schickentanz (Willich), auch auf einer 911er, ihn behindert. Ihn und Frank Gerlach (Dortmund), der einen Hinterachsschaden am Porsche abbekam. „So ein Dreck...“, schimpfte Stenzel. Gestern war die Haube an der grünen Rakete wieder so geflickt, daß sie starten konnte.

Mit Pop-Farben geschmückt war Helmut Manders Irmischer-Opel. Letzter Schrei breite lila Kunststoff-Velourstreifen auf der Motorhaube. „Bremst das nicht durch erhöhten Luftwiderstand?“, fragten im Fahrerlager Neugierige. Mander: „Nicht soviel, daß es was ausmacht.“ Sagte es, fuhr zum Pflichttraining und drehte zur Freude der Zuschauer mit 132,1 km/st die zweitschnellste Runde seiner Klasse. **K. H. Huhn**



Nur auf zwei Rädern fahrend zieht Helmut Mander seinen Irmischer-Opel-Kadett in eine Kurve. Der Lohn für die rosente Fahrt war der dritte Platz.



Jochen Mass 1992