

CURBS

Magazin - Historischer Motorsport



| Porsche 904/8 | 60 Jahre Jaguar D-Type

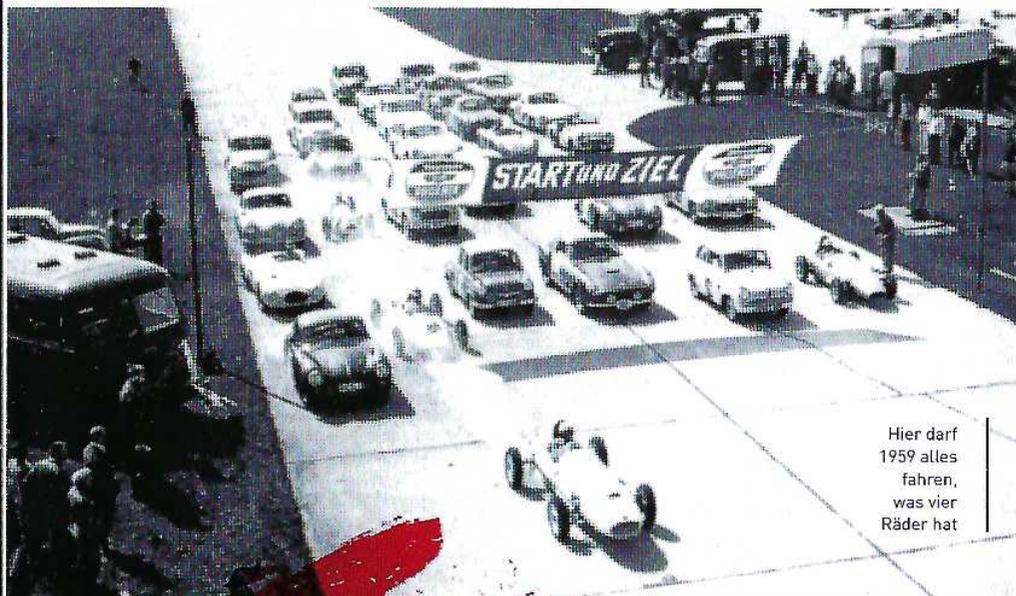
| Rainer Braun | Porträt Peter Mück

Sonderdruck

60 JAHRE HMSC

Land 6,90 €
 Reich 7,80 € | Schweiz 13,90 SFR
 Mexiko 7,90 € | Italien 8,90 €





Hier darf
1959 alles
fahren,
was vier
Räder hat



HMSC-Gründervater: US-Major
Walter H. Albrecht

AMERICAN RACEWAY

60 JAHRE HMSC



Rennen der 1000 ccm
DKW-Klasse 1961

MARTINI

Am Anfang stand der US-Major Walter H. Albrecht. Er und eine Handvoll weiterer motorsport-begeisterter Amerikaner gründeten 1954 in Wiesbaden den „Hesse Motor Sports Club“, kurz HMSC. Die US-Männer legten damit den Grundstein für den späteren Boom der Flugplatzrennen und pflegten überdies intensive Kontakte zu den deutschen Motorsport-Kollegen im Rhein-Main-Gebiet. 2014 feierte der HMSC sein 60-jähriges Bestehen und kann als einer der ältesten Ortsclubs auf eine ebenso bewegte wie erfolgreiche Vergangenheit zurückblicken.

Wiesbaden, Marktstraße 10, Hotel Grüner Wald, schräg gegenüber der imposanten Marktkirche. Hier trafen sich in den 60er-Jahren an jedem ersten Donnerstag im Monat die Mitglieder des HMSC zu ihren Clubabenden. Zuerst wurde ausschließlich englisch gesprochen. Das änderte sich, als nach den fast jährlich wechselnden amerikanischen Präsidenten der Gründerzeit ab 1962 der Wiesbadener Kaufmann Gerd Kroeber als neuer und dauerhafter Präsident dem Club vorstand. Immer mehr deutsche Motorsportfreunde aus Wiesbaden, Mainz und dem gesamten Rhein Main-Gebiet schlossen sich als ordentliche Mitglieder und Beitragszahler dem HMSC an. Bei den Clubabenden wurde für eine Übergangszeit zunächst zweisprachig und irgendwann nur

noch deutsch parliert. Bis Anfang der 70er-Jahre verringerte sich der Bestand an US-Mitgliedern weiter, dafür traten immer mehr deutsche Motorsportler aus der Region bei. Der rustikale und volksnahe HMSC behauptete sich auch standhaft gegen den vornehmen und elitären Lokal-Konkurrenten „Wiesbadener Automobil Club“ (WAC), dessen Mitglieder gerne mit Sakko und Krawatte auftraten.

Zu den berühmtesten HMSC-Mitgliedern dieser Zeit gehörten Wolfgang Graf Berghe von Trips, Jaguar-Star Peter Lindner und Porsche-Baron Huschke von Hanstein. Bald schon konnten die HMSC-Sportler wertvolle Erfolge für sich verbuchen. So gewann Hans Wehner 1960 im VW Käfer mit seinem Wiesbadener Co-Piloten Horst Wilhelm die Marathon-Rallye „Tour d'Europe“. Ein Jahr später wurde Peter Lindner Tourenwagen-Meister und danach noch mehrfacher Sieger der 6- und 12-Stunden-Rennen am Nürburgring. Und 1963 beendete Hans Braun, Junior-Chef der Wiesbadener Schnaps-Brennerei „Monnier“, im Alfa Romeo Giulia TI die Deutsche Rundstreckenmeisterschaft punktgleich mit Ferrari-Pilot Peter Nöcker als Titelgewinner.

Auch als Veranstalter hatte sich der HMSC längst einen Namen gemacht. Schon ab 1956 gab es die ersten Flugplatzrennen auf der pfälzischen US-

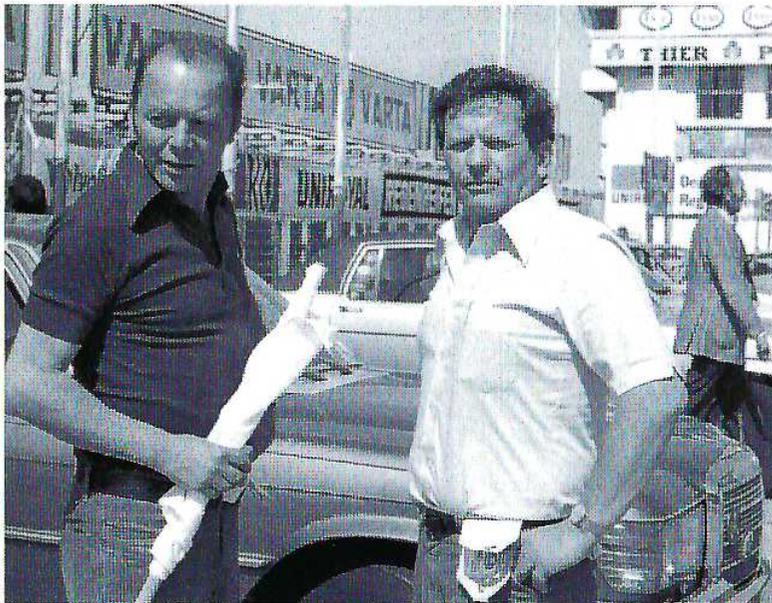
Air-Base Pfedersfeld. Ab 1961 kam der „Taunus-Bergpreis“ auf einem 3,1 km langen Teilstück der Landstraße 3272 zwischen Pfaffental und Presberg hinauf zur „Rheingauer Alp“ als jährlich wiederkehrender Lauf zum Berg-Championat dazu. Nachdem Pfedersfeld als Veranstaltungsort für Flugplatzrennen wegen Betreiberwechsel ausgefallen war, fanden die HMSC-Männer dank ihrer guten Beziehungen zu den Amerikanern auf dem „Finthen Air Field“ nahe Mainz eine dauerhaft neue Heimat für ihr Rundstreckenrennen. Bei der Erstauflage 1964 starteten auf dem 2,2 km langen Parcours über 250 Teilnehmer in Touren-, GT-, Sport- und Formel-Wagen. Abarth blieb mit vier Tages-Siegen erfolgreichste Marke. In den folgenden Jahren mauserte sich Mainz-Finthen mit bis zu 400 Startern zu einem der bedeutendsten und populärsten Flugplatzrennen Deutschlands und wurde seitens der Sportbehörde mit den höchsten Meisterschaftsprädikaten wie DRM, DTM, Formel 3-DM oder Formel Super V-EM ausgestattet. Wie fast alle Flugplatzrennen in Deutschland hatte Finthen aber leider auch ein immer wiederkehrendes Problem mit der Zuschauer-Sicherheit.

Im Gleichschritt mit Flugplatz- und Bergrennen sind die Männer des AvD-Korporativclubs auch im Organisationsbereich der großen Veranstaltungen des AvD gefragt. So stellt der HMSC schon ab Mitte der 60er-Jahre bis heute regelmäßig ein Team von Helfern für den AvD-Formel 1-Grand-Prix ab. HMSC-Präsident Gerd Kroeber wurde bis zu seinem frühen Tod 1979 sogar mehrfach zum Rennleiter des deutschen F1-Grand-Prix berufen. In gleicher Funktion begleitete der erfahrene Sportfunktionär weitere große AvD-Veranstaltungen am Nürburgring, in Hockenheim und anderswo. Zwischendurch reisten HMSC- und WAC-Verantwortliche im November 1970 mal eben schnell nach Israel, um im Auftrag der gerade neu gegründeten und noch unerfahrenen „Israel Racing Association“ in einer Gemeinschaftsaktion das erste Autorennen des Landes in Ashkelon nahe dem Gaza-Streifen organisatorisch zu begleiten. Dass die Veranstaltung mit Formel 2- und Formel V-Rennen wegen religiöser Fanatiker und nicht zu bändigender Zuschauermassen ein grandioser Flop wurde und vorzeitig beendet werden musste, lag allerdings außerhalb des Einflussbereichs von HMSC und WAC. Als letzte und entscheidende Amtshandlung konnte Rennleiter Gerd Kroeber angesichts des unbeschreiblichen Chaos nur noch den Abbruch anordnen.

TEXT:
Rainer Braun

FOTOS:
Archiv HMSC,
HP Seufert,
Fausel,
Lappas





Verdiente
HMSC-
Präsidenten:
Gerd Kroeber
(li.), Volker
Carius



Die Pres-
berg-Falle:
Ein Glas GT
1300 nimmt
Kurs auf den
Abgrund...



....nur eine
Staubwolke kün-
det noch vom
Absturz nach
rechts in tiefere
Regionen

Auch beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix spielt der Wiesbadener Club seit dem ersten Veranstaltungsjahr 1972 eine nicht unerhebliche Rolle. Der HMSC zählt zu den vier Gesellschaftern, die in der „AvD-Oldtimer-Grand-Prix GmbH“ zusammengeschlossen sind. Je 25 Prozent gehören dem AvD in Frankfurt, dem „Club Historischer Rennsportwagen e.V.“ (CHRSN) in Trier, der „Histomobil GmbH“ in Saarbrücken und eben der „HMSC-Wirtschafts GmbH“ in Wiesbaden. 2014 ging am Nürburgring immerhin schon die 42. Auflage des beim Classic-Publikum sehr geschätzten Histo-Festivals über die Bühne.

Der heutige HMSC-Steuermann Friedhelm Eickhorn, in der Rheingau-Gemeinde Walluf unweit von Wiesbaden zu Hause und dort Inhaber einer Agentur für Golf-Reisen, hat die Führung des Clubs nach dem plötzlichen Tod seines Vorgängers Volker Carius 1994 übernommen. Bereits zu Lebzeiten von Carius, der wie sein Freund Kroeber beste Kontakte zu den US-Dienststellen unterhielt und überdies Manager der deutschen Formel Ford-Meisterschaft war, hatte man beim HMSC in weiser Voraussicht an die Zukunft gedacht. Es stand nämlich zu befürchten, dass sowohl dem Flugplatzrennen als auch der Bergprüfung wegen ständig neuer Sicherheitsauflagen und damit verbundener, exorbitanter Kostensteigerungen nur noch ein zeitlich überschaubares Dasein beschieden sein würde. Gleichzeitig reifte beim HMSC die Erkenntnis, dass der Sport mit historischen Fahrzeugen unaufhaltsam an Zuspruch gewinnt und somit zu einem sinnvollen und auch wirtschaftlich vertretbaren neuen Spielfeld werden könnte.

So rief der HMSC 1984 anlässlich seines 30-jährigen Bestehens erstmals zur „Internationalen Oldtimer-Rallye Wiesbaden“. Über 150 Teilnehmer machten schon die Premiere-Veranstaltung auf Anhieb zu einem sportlichen wie auch gesellschaftlichen Ereignis in der Kur- und Landes-Hauptstadt – und daran hat sich bis heute nichts geändert. Alljährlich im Mai kann der HMSC als Ausrichter zwischen 130 und 200 Starter mit ihren wertvollen Schmuckstücken und Exponaten vor der ehrwürdigen Kulisse des Kurhauses begrüßen. 2015 übrigens zum 32. Mal. „Unser Club ist jetzt hauptsächlich auf den Sport mit Oldtimern ausgerichtet“, unterstreicht Eickhorn die Marschrichtung, „als Veranstalter von Rennen im herkömmlichen Sinne treten wir momentan nicht mehr auf.“

Mit einem Doppelsieg von Johnny Cecotto (BMW M3) in beiden DTM-Läufen

erlebte Mainz-Finthen 1990 sehr zum Leidwesen vieler Fans seine Abschiedsvorstellung. Und der Taunus-Bergpreis feierte zwar nach dem ersten Break 1982 zwischen 2006 und 2013 nochmals eine Wiederauferstehung als historischer Wettbewerb, aber auch dieses Kapitel ist aus Kostengründen jetzt endgültig beendet. Immerhin war Presberg jahrelang ein Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft mit hohem Unterhaltungswert. So erinnern sich zahlreiche Starter nur ungern an das tückische Zielkurven-Geschlängel – in der superschnellen Passage erlebten sogar gestandene Siegakandidaten wenige Meter vor dem Zielstrich ihr ganz persönliches Waterloo. Die Bruchpiloten nahmen fast alle den gleichen Weg direkt in den Abgrund. Nachdem sich die Havaristen zwei Etagen tiefer mühsam aus ihren schrottreifen Autos und Buschwerk befreit hatten, krabbelten sie zumeist unverletzt, aber leicht verstört über die steile Böschung nach oben. Einige Herrschaften haben den Sturzflug sogar gleich mehrmals zelebriert...

Trotz Presberg, Pferdsfeld und anderer Veranstaltungsorte blieb aber Mainz-Finthen das ganz große Highlight in der HMSC-Historie. Kein anderes Rennen lieferte so viele Anekdoten und fette Lacher. Eine ganz besondere Erscheinung bei den Finthener Rennen war ein großer, bärenstarker Mann, den alle nur unter dem Namen „Tom Dooley“ kannten. Wie er wirklich hieß, hat man nie erfahren. Tom Dooleys Gang glich dem eines Terminators, seine Kraft war schon fast außerirdisch, seine Hilfsbereitschaft grenzenlos. Umgestürzte Autos hob er alleine wieder auf die Räder, wo Not am Mann war, packte er begeistert zu. Wechselweise sah er sich als selbsternannter Chef-Schrauber von Porsche-Pilot Jürgen Neuhaus oder als Bodyguard gerade aktueller Top-Piloten. Der Zwei-Meter-Riese sah zum Fürchten aus und hatte überdies wegen eines angeborenen Wolfsrachsens auch noch einen ziemlich schweren Sprachfehler. Was er zu sagen hatte, war eigentlich nicht zu verstehen, sondern bestenfalls zu erraten. Dass es ihm trotzdem gelang, sich oft in Begleitung ausgesprochen hübscher Damen zu zeigen, blieb sein Geheimnis.

Oder nehmen wir HMSC-Club- und Rennarzt Dr. Hans Hardt. Der Allgemein-Mediziner war immer zur Stelle, wenn in Finthen gerannt wurde – schließlich diente er dem Club schon seit 1956 und galt als Rennfreak durch und durch. Was im Laufe der Jahre auffiel: Die Lücken in seinem Gebiss wurden mit der Zeit immer größer, irgendwann waren nur noch zwei Zähne

sichtbar. Das für einen Mediziner eher ungewöhnliche Bild wusste sein engeres Umfeld aufzuklären – der Herr Doktor (1995 nach langer Krankheit verstorben) hatte panische Angst vor den Kollegen der Dental-Branche. Bei einer weiteren Episode spielten ein Mercedes 300 SE-Privatfahrer und die US-Militärkapelle die Hauptrollen. In der Mittagspause marschierte meistens eine US-Band über die Zielgerade, und zwar von unten nach oben gegen die Fahrtrichtung. 1969 lagen die Instrumente schon auf der Wiese hinter der ersten Rechtskurve am Ende der Zielgeraden bereit. Die Männer saßen im Gras und warteten auf das Ende des letzten Rennens vor der Pause. In der letzten Runde donnerte ein Mercedes 300 wegen Bremsversagens in die Auslaufzone und machte aus den Instrumenten Kleinholz. Glücklicherweise wurde niemand verletzt, aber die Pauseneinlage der Band musste mangels Material ausfallen.

Für eine sportpolitisch hochbrisante Begebenheit sorgte das eifrige Kontrollpersonal an der Flugplatz-Zufahrt. Als AvD-Sportchef und FIA-ObsERVER Herbert Wilhelm Schmitz, in den 60er und 70er Jahren allgewaltiger und gefürchteter Motorsport-Funktionär, bei seinem Erstbesuch in Finthen an der Eingangskontrolle die weltweit gültige FIA-Armbinde vorwies und Einlass begehrte, beschied ihm ein kontrollierendes HMSC-Mitglied kurz und knapp: „Clubausweise gelten heute nicht.“ Schmitz zog beleidigt ab und machte aus dem Vorfall fast eine Staatsaffäre. Rennleiter Gerd Kroeber und seine Vize Volker Carius wurden von AvD-Präsidenten Fürst Metternich schon tags darauf zum Rapport in die Frankfurter AvD-Zentrale einbestellt.

Fragt man heute ehemalige Starter nach ihren Erinnerungen an Finthen, wird oft genug jenes Riesen-Eis in Würfelformat genannt, das die Amerikaner damals für eine Mark verkauften.

Viele haben nicht vergessen, dass ihnen von der Mischung aus Eis und Hot Dogs furchtbar schlecht geworden ist so mancher mit Magenkrämpfen noch kurz vorm Start die Feld-Latrine aufsuchen musste.

Heute sieht sich der HMSC mit einem aktuellen Bestand von rund 150 Mitgliedern auch für die nächsten Jahre „gut und solide aufgestellt“, so Präsident Eickhorn. Nachdrücklich verweist er auch auf die Jugendarbeit seines Clubs. „Mit erfahrenen InstruktorInnen veranstalten wir seit zehn Jahren regelmäßige Fahrsicherheits-Lehrgänge für junge Leute, und zwar auch für Nicht-Mitglieder“, lässt er stolz vernehmen. Das Trainings-Programm findet auf einem großen Polizei-Übungsgelände in der Nähe von Bad Schwalbach statt.

Im Hotel „Grüner Wald“ gibt übrigens schon lange keine Clubabende mehr – der Betrieb ist seit vielen Jahren geschlossen. Das historische Gebäude Marktstraße 10 mit seiner eindrucksvollen Fassade ist jetzt ein Geschäftshaus. Trotzdem wird mir das Hotel „Grüner Wald“ zeitlebens in bester Erinnerung bleiben, denn als HMSC-Jungmitglied habe ich 1967 nach der Trauung in der Marktkirche im gegenüberliegenden Restaurant des Club-Hotels meine Hochzeit mit vielen Freunden aus dem Rennsport gefeiert. Trauzeugen waren damals übrigens die Porsche-Stars Gerhard Mitter und Udo Schütz.

Die Damen und Herren des HMSC treffen sich zwar noch immer an jedem ersten Donnerstag im Monat – aber das aktuelle Stammlokal ist nach einem Zwischenstopp in der „Wambacher Mühle“ jetzt das idyllisch gelegene Restaurant „Liberty“ am Rande des waldreichen Goldsteintals. Besitzer Wolfgang Rücker ist natürlich selbst HMSC-Mitglied und zugleich auch einer der Sponsoren der Oldtimer-Rallye. Besser kann man's kaum erweisen.

Der Klassiker Mainz-Finthen: Dreikampf zwischen M. Winkelhock, Heyer und Ertl 1981



JA, ICH ABONNIERE AB SOFORT DIE CURBS FÜR 1 JAHR, ENTSPRECHEND 6 AUSGABEN. DAS ABO LÄUFT MINDESTENS EIN JAHR UND VERLÄNGERT SICH AUTOMATISCH UM EIN WEITERES JAHR, ZUM DANN GÜLTIGEN ABOPREIS. DAS ABONNEMENT KANN JEDERZEIT, OHNE ANGABEN VON GRÜNDEN, GEKÜNDIGT WERDEN.

AKTUELLEN AUSGABE NÄCHSTEN AUSGABE

ALS GESCHENKABO

Name, Vorname _____

Straße, Hausnummer _____

PLZ, Ort _____ Land _____

E-Mail _____

INTERABO GMBH, Postfach 103245, 20022 Hamburg / Gläubiger-Identifikationsnummer DE27ZZ00000049923 / Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt SEPA- Lastschriftmandat / Ich ermächtige die interabo GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der interabo GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Name, Vorname (Kontoinhaber)

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort Land

E-Mail

GEWÜNSCHTE ZAHLUNGSWEISE

RECHNUNG

BANKEINZUG

DE _____

IBAN _____

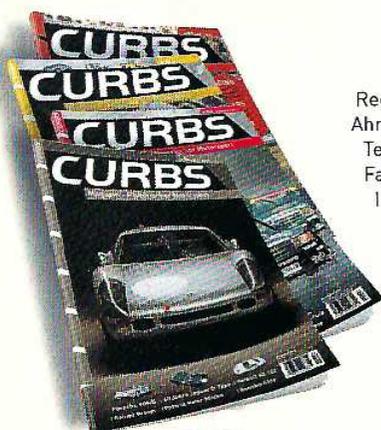
Kreditinstitut (Name und BIC)

„Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: INTERABO GMBH, Postfach 103245, 20022 Hamburg, Telefon: +49 - (0) 30 - 61 10 53 832, Telefax: 0049 - (0) 30 - 61 10 53 833, E-Mail: curbs@interabo.de.“

Datum, Unterschrift CURBS #02-2014



Entsprechendes ankreuzen. Bitte deutlich schreiben, ausschneiden und als Brief frankiert einsenden an: **interabo GmbH, Postfach 10 32 45, 20022 Hamburg**, per Fax an: Fax: 0049 - (0) 30 - 61 10 53 833 oder Online über: www.curbs.de/curbs-abo-bestellung



Redaktionsanschrift:

VIEW GmbH
Redaktionsbüro - CURBS
Ahrweg 11, D-53129 Bonn
Tel.: +49 (0) 228/5389556
Fax: +49 (0) 228/5389557
Internet: www.curbs.de
E-Mail: info@curbs.de

Herausgeber:

Michael Thier

Chefredakteur:

Erich Kahnt (V.i.S.d.P.)

Schlussredaktion:

Erich Kahnt

Mitarbeiter:

Günter Biener, Rainer Braun,
BR-Foto (Müller/Reiter), Werner Bühler,
Christof Caspary, Hans Danner,
Stefan Eckhardt, Oliver Hartmann,
Peter Hoffmann, Sebastian Klein,
Rudy Lambrechts, Roland Löwisch,
Ralph Lueker, E.M. Müllender,
Nico Meyer, Thomas Nehler,
Thomas Rehmet, Christian Reinsch,
Dirk Reiter, Claus Riensche,
Nils Ruwisch, Norbert Schlösser,
Peter Singhof, Thomas Spindler,
Oliver Steffes-tun, Mike Szyndera,
Franz Turnwald, Axel Weichert

Erscheinungsweise:

6x im Jahr

CURBS ABONNIEREN

Kundenservice Abonnement
interabo GmbH,
Postfach 10 32 45
20022 Hamburg

Tel.: +49 - (0) 30 - 61 10 53 832
Fax: +49 - (0) 30 - 61 10 53 833
E-Mail: curbs@interabo.de

Preise Jahresabonnement:

Inland und EU:	€ 39,-
Schweiz:	€ 49,-
Europäische Nicht-EU-Länder:	€ 54,-
Außereuropäische Länder:	€ 60,-

Das Abonnement kann jederzeit, ohne Angaben von Gründen, gekündigt werden.

E-Mail: info@curbs.de
Internet: www.curbs.de

Design/Layout:

Astrid Kalandrik
AMK Gesellschaft für
Kommunikation und Werbung mbH
Herseler Str. 11, D-50389 Wesseling

Druck:

Strube Druck & Medien OHG
Stimmerswiesen 3,
D-34587 Felsberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Nordendstr. 2, 64546 Mörfelden-Walldorf
Tel.: +49 - (0) 6105-97506 - 0
E-Mail: lange.guido@dpv.de
Web: www.dpv.de

Hinweis:

Das Copyright für alle Beiträge liegt beim Verlag. Nicht namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck - auch auszugsweise - oder jegliche Form der Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Einsender von Zuschriften erklären sich grundsätzlich mit einer eventuellen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Bonn, Deutschland. Für Irrtümer, Druckfehler oder Unvollständigkeiten in dieser Ausgabe können wir keine Haftung übernehmen.

CURBS Ausgabe #05 erscheint am 13.02.2015