

Rennen auf dem Flugplatz Pferdsfeld: 1956

2 Jahre nach Gründung des Hesse Motor Sports Clubs durch amerikanische Armee-Angehörige wurde zum ersten Mal ein Automobil-Rennen auf dem Flugplatz Pferdsfeld, ca. 20 km südwestlich von Bad Kreuznach, organisiert. Obwohl es ursprünglich ein amerikanischer Club war und der Vorstand sich nur aus Amerikanern zusammensetzte, war es doch auch Deutschen erlaubt, Mitglied zu werden oder an dem Rennen teilzunehmen. So wurden in den Jahren 1956 bis 1961 acht national und internationale Rennen veranstaltet, bei denen größtenteils Gruppe I-Fahrzeuge fuhren wie DKW, Alfa Romeo, BMW 700, VW Käfe Borgward, aber auch Porsche und Mercedes, und nicht zu vergessen der Jaguar von Peter Lindner. 1959 gesellte sich der DDR-Rennfahrer Ernst Melkus, Dresden, mit seinem Eigenbau Formel Wagen dazu. Unser Clubmitglied Hans Braun (Deutscher Rundstreckenmeister 1963) besaß zu dieser Zeit einen VW Okrasa, den er in der Tourenklasse bis 1300 ccm, aber auch in der GT Klasse fuhr. Das erforderte jeweils einen schnellen Wechsel des Motors im Fahrerlager, das in einem großen Flugzeug-Hangar untergebracht war. Die letzten Pferdsfeld-Rennen wurden 1961 durchgeführt, da uns in Mainz-Finthen ein größerer und näher gelegener Flugplatz für unsere Veranstaltungen zur Verfügung stand.

Willi...wer ist das?

Ja, wie fängt man an, wenn man über jemanden schreiben soll?

Also, Willi Rückert, geboren am 31. Oktober 1918, mit einem Oldtimer MG-TA 1937 beglückt, freute sich über die Einladung zur Oldtimer Rallye Wiesbaden.

Und so nahm alles seinen Anfang: 13 Jahre lang erhielt Willi vom HMSC den Ältesten-Pokal überreicht. Klaus Hölzlhammer fand stets tolle Worte bei der Übergabe, so dass es Willi schon manchmal peinlich war, in seinem hohen Alter immer noch dabei zu sein.

Krankheitsbedingt mußte der MG im Jahr 2000 verkauft werden, aber 20 Jahre war er unser Begleiter und wir haben große, schöne Fahrten mit ihm gemacht. Dreimal Süd-England, fünfmal quer durch Österreich, Belgien, Holland, Italien. Noch 1998 bis nach Neapel, Sorrent, Amalfi.

Auf diesen Fahrten hat der Wagen nur zweimal schlapp gemacht, aber gute Kumpels wußten Rat. Einmal wurde mit einer Schraubzwinde das Problem gelöst, und der Wagen hielt durch bis wir wieder zu Hause waren. Beim zweiten Mal baute ein Sportkamerad seine Wasserpumpe aus und in unseren MG ein. Seinen MG lud er auf seinen Abschleppwagen und - wir waren gerettet.

Durst war auch immer da, und auf mancher Fahrt mußte kräftig getankt werden. Mensch und Auto haben alles gut überstanden. Man könnte einen ganzen Roman schreiben, aber ich höre jetzt auf.

- 2 -

In Eurer Mitte haben wir viele schöne Stunden
verbracht, und wir danken Euch von ganzem
Herzen, dass Ihr alle uns auch weiterhin Eure
Freundschaft schenkt. Danke.

Inge (Ehefrau von Willi)

Finthen Rundstreckenrennen 1964–1990 - Boliden im Spargelfeld

Unser Clubmitglied Major Lohn Levanger ermöglichte uns, auf dem amerikanischen Militär-Flughafen in Mainz-Finthen, Rundstreckenrennen zu veranstalten. Vorher hatten wir dort schon einige Gymkhanas mit unseren amerikanischen Freunden gefahren.

Das erste Rundstreckenrennen fand am 13./14. Juni ¹⁹⁶⁴ statt. Sieger wurde Franco Patria auf Abarth 2000 vor Gerhard Koch und Gao Schütz, beide Porsche 904 GT.

Für die Großveranstaltungen in Finthen, benötigten wir viele Helfer. Der Aufbau der Strecke konnte noch mit den Mitgliedern des HMSC allein getätigt werden. Für die Renntage allerdings war man auf die Hilfe befreundeter Clubs angewiesen wie dem Finthener-Motorsport-Club (Leitung Karl Klein), dem Rheingauer und dem Johannisberger Club. Die in Finthen stationierten Amerikaner sorgten für das leibliche Wohl mit Hamburgern und Ejscreme.

In Finthen fühlten wir uns immer sehr wohl. Dank Gerd Kröber hatten wir ein sehr gutes Verhältnis zu dem jeweiligen Standortkommandanten. Dazu trugen auch die Einladungen von Anne und Jürgen Kendermann zur Weinprobe und Kellerbesichtigung in deren Weingut in Bingen bei.

Das Finthen-Rennen 1986 bot eine besondere Attraktion vom Innenraum starteten 12 Heißluftballons.

Trotz der vielen Arbeit und den wetterbedingten Problemen kamen Begeisterung und Spaß nie zu kurz.

Der Streckenposten 2, Seppl Plüschke und die "Schiersteiner Mafia", waren immer besonders gut versorgt. Neben der obligatorischen Ausstattung wie Flaggen, Funk und Feuerlöscher, fehlte es nie an Grillwürstchen und Getränken.

Zu den Läufen des VW Golf Cup (~~welches Jahr?~~) wurden regelmäßig prominente Gastfahrer eingeladen. Einmal war dies der ZDF-Moderator Dieter Kürten. Beim Training belegte er jedoch den letzten Platz und mußte daher als letzter starten. Als er nach ca. 3 Runden vom gesamten Feld links und rechts überrundet worden war, lenkte er seinen Wagen in den Innenraum auf den Rasen. Die herbeigeeilten Streckenposten hörten ihn entnervt rufen Ich höre auf, die sind ja alle verrückt.

Ein Porsche Rennsportfahrer, Gis van Lennep, reiste aus Holland mit seinem Flugzeug an. Das Training, das schon im Gange war, mußte für die Landung unterbrochen werden. Van Lennep allerdings setzte sich seelenruhig in seinen ausgeladenen Porsche und fuhr seine Runden mit den anderen im wieder aufgenommenen Training.

Finthen Seite -2-

Die vielen notwendigen Vorbereitungen für das Finthen-Rennen wurden teilweise von Gerd Kröber und seiner Sekretärin Kiki Fischer sowie dem HMSC-Vorstand mit Anne Kendermann erledigt. So mußten u.a. Verhandlungen mit dem amerikanischen Standortkommandanten geführt werden.

Viel Arbeit machte natürlich auch der Zeitplan, der übrigens bei der Veranstaltung oft durch Unfälle aus den Fugen geriet. Es wurde mit den Johannitern und der ONS-Staffel verhandelt. Rennarzt und Streckenposten wurden bestellt. Vom AVD wurde der Pressemann Michael Brichtle angefordert. Die Feuerwehrleute von Finthen übernahmen den Kartenverkauf und richteten auf den umliegenden Wiesen Parkplätze für die Zuschauer und Besucher ein. Außerdem mußten Sponsorfirmen gefunden werden.

Mitglieder des HMSC malten in der Werkstatt von Hans Fuchs nächtelang Schilder (Rennleitung, Pressestelle, Betreten verboten, Postennummern usw.).

Als Kuriosum galt der Führungswagen, ein Fiat 500, den Volker Carius seiner Frau Lilo "ausgeliehen" hatte und im Stile einer Zeitflagge schwarz-weiß lackieren ließ.

Eigentlich war unser Rundstreckenrennen in Finthen, finanziell gesehen, immer eine Zitterpartie. Ein kleiner Gewinn ließ sich nur erwirtschaften, wenn das Wetter gut und die Zuschauerzahl groß war..

~~*An den Rennwochenenden fanden Rennen statt mit der und der Klasse.~~

In Finthen fuhren bekannte Fahrer:

Hans Joachim Stuck, H. Heyer, Dieter Glemser, Jörg Obermoser, Udo Schütz, Gerhard Mitter, Dieter Quester, Reinhold Jöst, Helmut Kelleners, Jürgen Neuhaus; usw.

Nicht zu vergessen, Leo Kinnunen mit seinem 1080 PS starken Porsche Turbo (1973).

1986 Heinz Harald Frenzen

1988 Michael Schumacher

Die beiden Formel I Fahrer fuhren 1986-1988 im Namen der Formel Ford.

Taunus - Bergprüfung 1961-1982 Talentschmiede im Rheingau

Nach 1961 gab die Bundeswehr den Flughafen Pferdsfeld nicht mehr für Automobilrennen frei. Es mußte also ein anderes motorsportliches Betätigungsfeld gefunden werden. Da bot sich der Taunus mit seiner Berglandschaft für eine Bergprüfung an.

Die passende Rennstrecke war bald gefunden: Ihr Verlauf führte nahe der Wisperstraße bei der Siedlung Pfaffenthal hinauf zur Auffahrt des Restaurants „ Rheingauer Alp „. Auf 3,3 Kilometern waren 28 Kurven zu meistern und 280 Höhenmeter zu überwinden.

Die Strecke bekam Jahr für Jahr, durch die guten Beziehungen zur Straßenmeisterei in Geisenheim, einen , zunehmend rennsport-tauglichen Charakter.

Kenner sprachen von der schönsten Berg-Rennstrecke nach der Schauinsland-Strecke im Schwarzwald.

Die Abschlepp-und Bergungsarbeiten besorgte anfangs Hans Volz mit dem Traktor von Schloss Vollrads, später verpflichtete man die Abschleppfirma Weiss. Der Fahrer war ein Zivil-Amerikaner, von den HMSC-Mannen nur "Cowboy „ genannt. In späteren Jahren wurde diese Arbeit von der Firma „ Pick-Away „ und der ONS-Staffel getätigt.

Die Kommunikation zwischen Start und Ziel und den Streckenposten wurde mit einem amerikanischen Feldtelefon bewerkstelligt.

Jahr für Jahr starteten zwischen 140 und 180 Fahrer in Presberg. Die Teilnehmer schickte man im Abstand von 60 Sekunden auf die Strecke. Bei Zeitnot, z. B. wegen Verzögerung durch Unfälle oder Aufräumarbeiten, fiel alle 30 Sekunden das Startzeichen. So fuhren manchmal 3 bis 4 Fahrzeuge gleichzeitig auf der Rennstrecke.

Seite -2-
Taunus-Bergprüfung

Ein leidiges Problem war das Fahrerlager. Anfangs richtete man es auf dem Sportplatz ein, was jedoch niemals ohne hinterlassene Schäden ablief. Deshalb wurde bald der gesamte Ort Presberg zum Fahrerlager erklärt, und die Rennfahrzeuge und Servicewagen blockierten nun die Ortsstraßen. Ein Führungsfahrzeug leitete die Rennwagen in 15er Gruppen zum Start. Mehr Fahrzeuge hatten dort wegen der fehlenden Wendemöglichkeit keinen Platz.

Mit der Zeit wurden die Rennen erweitert für die Deutsche Tourenwagen-Bergmeisterschaft und die GT-Bergmeisterschaft, für den Bergpokal und das ONS und die ATMA-Speedchampionship(= Zusammenschluß aller deutsch-amerikanischen Motorsportclubs in Deutschland):

In den 60er Jahren nahmen unter anderem folgende Fahrzeuge teil: Steyr Puch 650, BMW 700, NSU Prinz, DKW Junior, Fiat Abarth, Morris-Cooper, Volvo 544, Alfa Romeo, Glas 1304, Jaguar MK 2, Mercedes 220, Porsche Carrera und Carrera Super 90, Porsche 904 GTS.

Bekannte Namen waren immer gut für Bestzeiten: Michael Weber, Udo Schütz, Willi Kauhsen, Manfred Spiess, Jochen Neerpasch, Gerhard Schüler, Hubert Hahne, Sepp Greger, Klaus Ludwig, Willi Bartels, Klaus Fritzingler, Hans Freiherr von Richthofen, Jürgen Neuhaus und Jochen Maas, der sogar einmal als Streckenposten aushalf.

Seite -3-
Taunus-Bergprüfung

Natürlich versuchten sich auch heimische Fahrer und HMSC-Mitglieder am „Monte Preso,,: Richard Weiland (~~Rick~~), Horst Neusel, Hans Braun, Helmut Fercke, Heinz Heinrich, Hans Wehner, Kurt Christ, Graf Karl Matuschka, Peter Lindner, Kurt Lehr, Winfried Gutsell, Heinz Billo, Josef Weber, („Weber wankelt für Winkel,“) Hubertus Knöpp, Günter und Franz Fox, Wolfgang Dubois, Friedrich ~~Art~~, Hans Sprengart, Herbert Heuser, Herbert Braun, Ingo Jalkè. ← Rick
← Arlt

Legendär waren die Feiern am Abend der Rennen in der „Rheingauer Alp“ mit seinem Wirt Toni Bieger. Sogar die Vereinskasse mußte einmal strapaziert werden, um die Decke der Gaststätte neu zu verputzen. Zahlreiche Einschläge von Sektkorken hatten den alten Verputz in eine Kraterlandschaft verwandelt.

Die Zuschauerzahlen wurden natürlich schöngerechnet, daher verfolgten, abhängig vom Wetter, ca. 4.000 Zuschauer das Rennen. Besonders beliebt bei den Besuchern waren der Startbereich und der untere Teil der Strecke, sowie das letzte Drittel bis zum Ziel. Die Zuschauerparkplätze waren immer auf einer Wiese eingerichtet. Bei Regen war es daher des öfteren notwendig, die Zuschauerwagen durch den Rennbergungsdienst des HMSC aus dem Schlamm zu ziehen. Um 18:00 Uhr musste die Rennstrecke von den Strohbällen und Reifenbündeln geräumt sein, damit der normale Verkehr wieder fließen konnte.

Die Taunus-Bergprüfung in Presberg fand zum letzten Mal im Jahre 1982 statt. Wegen der hohen Sicherheitsauflagen der ONS-Abnahmekommissare entschieden der damalige Präsident Hans Klee und der Vorstand, dieses Rennen aufzugeben.