

Eifelrennen 2012

Es sollte die Feuertaufe für den Hülpert-Porsche 914-6 GT werden: erster Renneinsatz beim dreistündigen Eifelrennen 2012, ein GT unter weit mehr als 100 historischen Tourenwagen und GT-Fahrzeugen aus dem Dunlop FHR Langstreckencup und der ADAC Youngtimer Trophy.

Dirks Vorbereitungen für das Eifelrennen



Welche Farbe einsetzen? Blutorange oder Signalorange?

Also fuhren wir mit einigermaßen guten Gefühlen zum Ring, durchliefen die zeitraubenden Formalitäten und genossen am Abend die Gastfreundschaft des 914-6 Clubs mit Bier vom Fass plus (Tisch-) Grillgut im eigenen, großen 914-6 Club-Zelt – ein jährliches, motorsportliches Wiedersehen unter den Clubmitglieder, mit Benzin- oder anderen Gesprächen und immer in fröhlicher Stimmung.

„Man müsste mal ein 914-6 Treffen zum

liefen auf Hochtouren und immer wieder musste die Frage gestellt werden, ob alles rechtzeitig fertig werden würde. Also entschieden wir uns für die Luxusvariante, nämlich für die beiden Fahrer zusätzlich den 914-6 des Autors für das Rennen von Alfina Corse Historic Racing vorbereiten zu lassen – in der Not könnte man ja mit dem fittesten Fahrzeug auch die GLP bestreiten.

Eifelrennen machen“ hörte man vor –zig Jahren die Clubmitglieder sagen und nun

ist es nicht nur Realität, sondern der 914-6 Club gehört heute zu den Pionieren und Antreibern dieses Clubtreffen-Events mit besten Beziehungen zum ADAC. Das Ergebnis war beim diesjährigen Eifelrennen zu besichtigen, der 914-6 Club auf großzügigem Areal in Bestlage – dies offensichtlich ermöglicht mit viel Organisations- und Durchsetzungsaufwand, den unsere Anne mit ihrem Team auch diesmal nicht scheute.



Das 914-6 Clubareal beim diesjährigen Eifelrennen



Logen- und Stehplätze direkt neben dem 914-6 Clubzelt

Bei den Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP) sowohl auf der Grandprixstrecke als auch der Nordschleife waren einige 6-er in Aktion zu sehen, Uli Koppers mit einer Superzeit, Markus Bläser ganz vorne in der Gleichmäßigkeitswertung und Oliver Brühl, Volker Weber, Markus Caspers, sowie Alexander Blume prima positioniert.

Abgesehen vom sehr abwechslungsreichen Rennprogramm für den historischen Motorsport vereinte das Hauptrennen über 3 Stunden die imposanten Felder der FHR und der Youngtimer Trophy – auf den vorderen Startpositionen die superschnellen 911 RSR und 935 Turbos, wir mit unserem Hülpert-Porsche ganz hinten! Was war passiert? Ein ganz übles

Schauspiel mit sozusagen einem bössartigen Deus ex Machina – alles lief schief. Unser Training wurde nach 500 Metern abgebrochen, nach Lockerung einer Gestängeschraube ging in der Getriebebox nix mehr und zu allem Überfluss riss auch noch der Abschlepphaken. In der Box wurde das Gestänge wieder

fixiert und Diskussionen geführt, ob man trotz niedrigem Öldruck (schon seit längerer Zeit ohne Auffälligkeiten) mit dem Signalorangenem das Eifelrennen bestreiten oder mit dem Blutorangenem starten solle – letztendlich kam der Entscheid, es mit dem ersteren zu versuchen.



VOPOisten am Gerät



Besuch von der DEKRA, nicht vom TÜV Rheinland

Das Rennen gestaltete sich dann so: die Einführungsrunde ohne Schaden, dann fliegender Start; Ausgang GP-Strecke: ein Steinschlag im Getümmel - das Dreiecksfenster zerbarst in tausend Einzelstücke - und: auf der Quittelbacher Höhe verabschiedete sich die linke Auspufftüte, ohne dass es der Fahrer merkte (ob 135 oder 130 Phon: laut ist laut).

So, als würde ein Unglück nie allein kommen, gestaltete sich die Auffahrt zur Hohen Acht aufgrund einer sich durchdrehenden Kupplung äußerst schwierig und schlußendlich: Rauch aus dem Maschinenraum! Der Motor lief zwar, aber an Weiterfahrt war nicht zu denken. Schnell mithilfe der Streckenposten in die Sicherheitstasche eingeparkt und Inspektion des Autos durchgeführt: keine Brandgefahr, aber überall Öl.

So vergnügte sich der Autor mit den Streckenposten die restlichen 3 Stunden lang direkt hinter der Leitplanke und beobachtete den Verkehr im Abstand von ungefähr 2 Metern zu den Rennfahrzeugen (ist was anderes als vom Zuschauerplatz), indes sich das Team Sorgen machte - am Ende wurden wir von den Clubmitgliedern getröstet und feierten im Clubzelt bis spät in die Nacht.

Gewinner des 3 Stundenrennens wurde Edgar Althoff im 911 Carrera RSR mit dem legendären Psychedelic-Design, haarscharf vor dem Zweitplatzierten Daniel Schrey im Porsche 935 K1 und ein ganz dickes Lob an unseren Rennfahrer Michael Wittke, der mit seinem silbernen 914-6 GT Gesamt-Zehnter und Erster in seiner Klasse wurde.

Herzlichen Glückwunsch!

Text+Fotos: Thomas Weiske



Der Protagonist in der 914-6 Riege: Michael Wittke