

HISTORISCHER MOTORSPORT

# 11 FEBRUAR | 2016

# CURBS



I Lancia Delta Integrale    I "Schwarze Witwe"    I Rennberichte  
I Mirage-Rennsportwagen    I Pedro Rodriguez    I Formel Vau

Deutschland 6,80 €  
Österreich 7,80 € | Schweiz 13,50 SFR  
Benelux 7,90 € | Italien 8,90 €  
Dänemark 75 DKK



4 198781 006802



**TEXT:**  
Peter  
Schroeder

» Motorsport und Malaysia - da drängt sich in erster Linie das jeweils im März stattfindende Formel-1 Rennen auf dem Sepang-International Circuit auf. Acht der seit 1999 ausgetragenen Rennen sahen ein deutschen Sieger, Vettel mit 4 ersten Plätzen vor Michael Schumacher mit dreien erfolgreichster Fahrer, auch Bruder Ralph Schumacher konnte sich einmal in die Siegerliste eintragen.

des historischen Motorsports in den einschlägigen deutschen Medien kaum wieder.

Historische Automobile sind in Malaysia Statussymbole, die anders als in unseren Breitengraden kaum in der Öffentlichkeit anzutreffen sind, sondern sich Standschäden in klimatisierten Garagen erheben. Die sehr exklusive Road-to-Mandalay-Rallye,

den Classic Car Club of Hongkong (1989) Ltd. zu gründen, der heute über 500 Mitglieder mit rund 700 Klassikern zählt. Die Aktivitäten, mit historischen Rennwagen Rennen zu fahren starteten am 21. November beim GP von Macau auf dem Guia Circuit, einem seit 1954 genutzten temporären Straßenkurs, der mit dem jeweils letzten Rennen des Jahres bis heute die Saison der FIA World Tou-

## ASIA CLASSIC CAR CHALLENGE

Leser mit einem historischem „H“ im Reisepass erinnern sich dann vielleicht noch an die Strecke in Johor oder an den Shah Alam Circuit, 1985 Austragungsort des ersten grossen Sportwagenrennens in Malaysia, das auf einem Porsche 962 C von Jochen Mass und Jackie Ickx gewonnen wurde und gleichzeitig das letzte Rennen in Ickx Karriere darstellte.

Während der moderne Grand-Prix-Zirkus seine Runde durch den Fernen Osten zieht und bei uns entsprechende Beachtung findet, finden sich weitere Rennserien insbesondere die

die im Februar 2015 von der Endurance Rally Association über 24 Tage veranstaltet wurde, begann in Singapur und führte mit Sonderprüfungen in Malaysia, Thailand nach Burma/Myanmar und sah unter den 70 vorwiegend aus Europa angereisten Teams nur zwei aus Malaysia, deren Fahrer und Beifahrer aus dem Adel der Sultanate Selangor und Perlis stammten.

Anders die Situation in Hongkong, wo sich in den späten 1970er Jahren eine kleine Gruppe von Besitzern historischer Automobile zusammentat, um

ring Car Championship- WTCC beendet. 2002 begann der Hongkonger Club, die klassischen Rennen unter eigenen Regeln in Sepang auszutragen und nannte die Serie Asia Classic Car Challenge. Die Renndirektion wurde Daniel Bilski übertragen, einem in Hongkong tätigen Banker. Bilski fährt einen Porsche 911 RSR, genannt „Pink Panther“ gilt aber auch als gentleman racer, nachdem er 2014 einen Craft Bamboo Aston Martin in der GT-Asia-Serie gefahren hat, an den Audi R8 LMS Cup Rennen, am Meerdeka Rennen und an den Bathurst-12-Hrs teilgenommen hat.



Unterstützt wird er von Natasha, die über „Velocity Sports Managment“ als Serien-Administratorin fungiert und Ben Potter von „Asia Motorsport Development“, der für Marketing und Kontakt zur Malaysia Championship Serie zuständig ist und unter anderem den einzigen malaysischen Formel 1 Fahrer, Alex Young, managt.

Mittlerweile gilt die ACCC als bedeutendste klassische Rennserie im asiatischen Raum und in die Nennlisten trugen sich 2015 über 40 Fahrer ein, die 27 Rennwagen von 15 Herstellern anmeldeten, darunter Jaguar, Porsche, BMW, TVR, Mustang, MG, Ferrari, Lotus, Ford, Corvette, Mercedes und einige weitere wie Sierra Countach oder Silvia Phoenix. Fahrer und Teams stammen aus unter anderem aus Thailand, Singapur, Vietnam, Australien und Hongkong

Die 2015 auf vier Wochenenden im April, Juni, August und November verteilten 10 Rennen finden in Verbindung mit der Malaysia Championship Serie (MCS). ACCC startet zusammen mit der Ferrari Challenge Asia Pacific, der Lamborghini Blancpain Super Troffen und weiteren Serien wie der GT Asia, Porsche Carrera Cup Asia, Asia Formula Renault, Formu-

la Masters China und Caterham als Support-Rennen der MCS. Einzig der Saisonauftakt Ende April sah ein kleineres Starterfeld, da sich der Transport der Rennwagen aus Europa, Singapur oder Hongkong verzögert hatte.

Ein Rennwochenende beginnt üblicherweise mit der Registrierung und der technischen Abnahme samstagsvormittags, gefolgt von einer Fahrerbesprechung und einem halbstündigen Training zur Mittagszeit. Am späteren Nachmittag findet dann über eine weitere halbe Stunde das Qualifying statt. Zwei Rennen über jeweils 10 Runden werden dann am Sonntag gefahren, das Saisonfinale sah drei Rennen, um auf die geplante Zahl von 10 zu kommen, wobei sich die Rundenzeiten gewöhnlicherweise auf rund 29 Minuten für den Sieger und 31 Minuten für den Letztplatzierten addieren.

Die Regularien sind in zehn Seiten beschrieben, die ein in sich geschlossenes Feld festlegen, das einen sicheren Wettbewerb gewährleistet: Therefore, in the interests of all concerned, the „spirit“ of these Regulations is as important as the letter of these Regulations“.

Als „Classic Cars“ werden originäre und ursprünglich für den normalen Straßenverkehr zugelassene Produktionswagen definiert, die vor dem Dezember 1988 hergestellt oder zugelassen wurden. Die Einteilung erfolgt in die Klassen A, B, C und O. Eine zusätzliche Klasse R kann Autos aufnehmen, die sich als modifizierte Klassiker oder als Replicas nicht in A-C und O einordnen lassen. Das geschieht nach Massgabe der Rennleitung und Kategorie „R“ gilt als Türöffner für neue Teilnehmer mit der Hoffnung, dass diese bald in den offiziellen Klassen an den Start gehen. Ausnahmen für A, B oder O sind zugelassen wenn, das angemeldete Auto nach 1988 gebaut oder eine Replica mit dem Original identisch ist.

Um eine Markenvielfalt für die Rennen zu gewährleisten, darf eine Marke bzw. ein bestimmtes Modell einer Marke in nicht mehr als 20% der Startaufstellung vertreten sein.

In Klasse A fahren Autos entsprechend 1800 cc pro 1000 kg, wobei Zusatzgewichte je nach Motorvariante eine Chancengleichheit gewährleisten sollen: im Gegensatz zu Stossstangen-Motoren werden Motoren mit oberliegender Nockenwelle mit

Mike Ricks' TVR 5000 S, Starter in der Klasse R

5% also 1050 kg belastet, jene mit zweien mit 10% entsprechend 1100 kg belastet. Die Klasse B führt Autos zwischen 1800 und 2700cc/1000kg, die Klasse D 2700cc/1000kg. In die Klasse C werden Rennwagen aufgenommen, die keinen Original-Motor mehr aufweisen, sondern turbo- oder kompressor-aufgeladene Varianten bis zu einer Maximalkapazität von 3000cc. Die Klasse R steht unter dem Vorbehalt der Rennleitung. Minis mit der originalen A-Serien Maschine fahren mit einem Minimalgewicht von 650 kg. Das Hubraum/Gewicht Verhältnis errechnet sich im übrigen als Hubraum geteilt durch Gewicht x 1000.

Das Gewicht muss dem durch den Classic Club of Hongkong ausgestellten Wagenpass entsprechen. Ist ein Wagen in A und B mit einer Toleranz von 10kg und ohne Fahrer leichter als angegeben, erfolgt eine neue Klassifikation und Einordnung in die nächste höhere Klasse einschliesslich des Übertrags von bisher erreichten Punkten.

Weitere neun Paragraphen legen Regeln für Chassis, Karosserie und Rad-aufhängung, für den Motor usw. fest. Die Motoren müssen der Standard-Produktion des Wagens entsprechen

und sollten auch zeitlich original sein, erlaubt sind mit Zustimmung der Rennleitung Ersatzblöcke, wenn sie dem Original entsprechen. Turbo oder Kompressoren sind nur bestattet, wenn für das Modell erhältlich waren. Zweikreis-Bremsanlagen sind Pflicht, sie können aus Sicherheitsgründen in Richtung Scheibenbremsen verändert werden. ABS ist nicht erlaubt.

Schliesslich werden 1000\$ fällig, falls ein Protest gegen eine allfällige Entscheidung eingelegt wird. Wird dem stattgegeben, erfolgt eine Rückerstattung, andernfalls freut sich die Kasse des Classic Car Clubs of Hongkong.

Für die Meisterschaft erhalten die ersten sechs jeweils Punkte, die sich am Gesamtfeld der Klasse orientieren, bei mehr als vier Teilnehmern erhält der Sieger 8, Punkte, der zweite sechs, der dritte vier Punkte bis zu einem Punkt für den sechsten. Bei vier Autos pro Klasse reduzieren sich die Punkte auf 6-4-3-2, bei dreien 4-3-2. Ein jeweils zusätzlicher Punkt wird vergeben für eine offizielle Qualifikationszeit, für den Start an sich, für das Erreichen der Zielflagge, zwei Punkte für die schnellste Qualifikationsrunde in der Klasse, vorausge-

setzt es treten zwei Autos an und zu guter Letzt gibt es für die schnellste Rennrunde pro Klasse einen weiteren Punkt. Teilnehmer der Klassen C und R sind von der Meisterschaft ausgeschlossen, werden aber über dasselbe Punktesystem bewertet und erhalten ebenso Pokale wie auch der Rookie of the Year, die die Sieger und Platzierten aber nur dann erhalten, wenn sie im Rennoverall und platziertes Werbung tatsächlich auf dem Treppchen erscheinen. Im übrigen versucht man, eine gewisse Distanz zu FIA oder anderen entsprechenden internationalen Motorsport-Organisation zu halten, um den sport finanzierbar zu machen, legt aber wert auf die Feststellung, dass die Kooperation mit der MCS gewährleistet, sämtliche Sicherheits-Features des Rennsports mit in Anspruch nehmen zu können.

Die 14.Saison der ACCC startete mit dem ersten Rennwochenende vom 24. bis 26.April 2015. Das erste Rennen sah Bilski vom zweiten Startplatz an die Spitze fahren, gefolgt von Pole-Setter und B-Quick-Teamgefährten Henk J. Kiks auf Porsche 944 und Bill O'Brien, der nachdem derMotor seines Neves 7 stehengeblieben war, auf den siebten Startplatz zurückfiel. Kiks konnte die Führung aber

Peter Gregory's  
Lamborghini  
Siena Countach  
in der Klasse "R"  
startend



schon nach der ersten Kurve übernahmen als sich das gesamte Feld von den Essen des Sepang-Circuits zu ordnen versuchte. Bilski fuhr jedoch nicht lange hinterher, sondern übernahm in Runde zwei die Führung, die er langsam ausbauen konnte, um mit einem sicheren 19-Sekunden Vorsprung die Zielflagge des ersten Rennens der Saison zu sehen. Er erwähnte die neuen Reifen seines Wagens und die Untersteuerungsprobleme seines Konkurrenten Henk Kiks, beides hätte ihm den Sieg ermöglicht.

Kiks gewann den Start des zweiten Rennens gegen seine Hauptkonkurrenten Bilski und Hans de Back auf einem Westfield 7, der sich wiederum von Erwin Boons Lola Ford herausgefordert sah, konnte seine gewonnenen Position aber nicht halten. Der Zieleintausch sah Bilski schliesslich wieder vorne. In der Klasse B kämpfte Peter Carlos auf Porsche 911 Carrera erfolgreich gegen den Honda Civic EF und Michaels Teague Porsche 944 mit einem Abstand von 3 Sekunden innerhalb der Drei. Der Klasse C Sieg ging an Kelvin Davies auf Silva Phenix vor de Backs Westfield.

Runde 5 der 2015er Serie am 30. August sah sechs Ausfälle, darunter Fa-



vorit Henk Kiks, der das Rennen lange angeführt hatte. Dank unermüdlicher Arbeit der Mechaniker, fernab der Basis ihrer Rennställe - so ist Kiks und Bilskis b-quick-racing- Team in Bangkok beheimatet, konnten aber alle Teilnehmer das nächste Rennen wieder aufnehmen, selbst wenn das Intervall nur kurz war.

Das erste Rennen der Saison beschliessenden Wochenende am 7. und 8. November startete bei beginnender Dämmerung hinter dem Safety-Car nachdem heftige Gewitterregen den Teilnehmern ein wet-race beschert hatte. Der „Pink Panther“ hatte jedoch Probleme mit der Ben-

zinpumpe und sein Fahrer konnte schon als race-director die Siegerehrung am Folgetag vorbereiten. Kiks erlitt ein ähnliches Schicksal, als bei den beiden letzten Saisonrennen sonntags zuerst der Verteiler, im zweiten Auftritt dann das Getriebe seines 944 ein erneutes Besteigen des Podiums vereitelte. Trotz der Ausfälle gingen Klassensiege an die beiden Favoriten. Bei der Krönung der Sieger der gesamten Saison sah man nicht nur fröhliche Gesichter, zu dominant waren die Fahrer des B-Quick-Teams, die mit Franciscos Teuweens auf BMW E 30 auch den Sieger in der Klasse C stellten.

Henrik J. Kirks  
auf Porsche 944,  
Klasse R

Daniel Bilski's  
"Pink Panther"  
(Porsche 911 IROC  
RSR) vor dem Lola  
T590 von Erwin  
Boon. Kevin Davies  
auf Sylva Phoenix  
mit eigenwilliger  
Interpretation der  
Ideallinie

