

Deutsche Langbahnmeisterschaft 2008

Nach 12 Jahren wird die Deutsche Solo Langbahnmeisterschaft wieder in Pfarrkirchen ausgetragen. Die DM ist das Abschluss-Finale der Süddeutschen und Norddeutschen Bahnmeisterschaft. SBM und NBM werden als Serie über die gesamte Saison bei den verschiedenen freien Sand- und Grasbahnrennen ausgetragen. Teilnehmen kann dabei jeder Deutsche Fahrer, der im Besitz einer I-Lizenz ist. Die 18 besten Fahrer + die beiden Reserven kämpfen dann in 12 Rennen auf der Rennbahn in Pfarrkirchen um den Titel: „Deutscher Langbahnmeister 2008“. Die Teilnahme und das Ergebnis der Langbahn DM 2008 sind dann die Grundlage für WM- und EM-Teilnahme in 2009. Deswegen wird nicht nur um die Stockerplätze gekämpft, sondern die besten 8 bis 10 Fahrer werden für die Startplätze bei die WM und EM

Qualifikationen berücksichtigt. Es gibt aber auch noch ein umfangreiches Rahmenprogramm: Zum einen 4 Rennen in der B-Lizenz und 18 Rennen in der European Veteran Long Track Serie – wobei die Vorläufe am Samstag sind. Die Finalläufe sind das Beiprogramm für die DM am Sonntag. Insgesamt haben sich für die EM der Oldies über 40 Fahrer angemeldet – je zur Hälfte in der 2-Ventilerklasse = älter als 1975 und der 4-Ventilerklasse = ab 1976. Die Serie besteht aus 4 Rennen in Deutschland und je einem in Norwegen und Tschechien. ■■



Deutsche Meisterschaft 2008
Langbahn (Solo)
Großer Preis von **WEKO** Wohnen

Sonntag 28. Sept. 08
Beginn: 13.00 Uhr

Training: **Samstag 27. Sept. 08**
13.00 Uhr

eMail: rsc@rsc-pfarrkirchen.de
Hotline: 0160 - 2362282

www.rsc-pfarrkirchen.de

Sponsors: WEKO, KLM, Pohl, WACO, DAYTONA, PAN-FIT, ALMARETT, MUCKENBREMSEN, etc.

Samstag, 27. September 2008

13:00 Training DM - anschließend European Veteran Long Track Serie
19:00 Fahrerempfang im Festzelt

Sonntag, 28. September 2008

13:00 Fahrervorstellung
13:30 Rennbeginn – Deutsche Langbahnmeisterschaft SOLO
16:30 ca. Siegerehrung

Infos:

www.rsc-pfarrkirchen.de
Telefon Hotline:
0160 236 22 82

Heinz Harald Frentzen Kolumne

Liebe Motorsportfreunde

Da ich nun bereits seit 1990 Mitglied im Deutschen Motorsport Verband bin, freue ich mich über die Gelegenheit, Euch im Rahmen einer Kolumne regelmäßig über meine Aktivitäten zu informieren. Wir stehen am Anfang einer revolutionären Entwicklung im Automobilbereich, bei der die Ökologie, d.h. insbesondere die Schadstoff- und die CO2 Reduzierung im Vordergrund steht. Der Bau von Hybrid- oder Elektrofahrzeugen ist technisch schon heute kein Problem, aber noch sind die vorgestellten Fahrzeuge nicht für die breite Masse bezahl-

bar. Erst wenn die Industrie die entsprechenden LiLoBatterien in großen Stückzahlen kostengünstig produzieren kann, werden sich die heute noch „alternativen Antriebe“ im Motorsport und auch im Straßenverkehr flächendeckend durchsetzen können. MX MOTOREXtra berichtete ja schon in der letzten Ausgabe über den ersten Einsatz des HHF Hybrid Concept Cars beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Dank der Zusammenarbeit mit dem DMSB bezügl. des Reglements war es möglich, das zukunftsweisende Projekt in der Kürze der Zeit zu realisieren. Obwohl wir im



Rennen einige Probleme mit dem Antriebsstrang hatten, konnten wir doch nachdrücklich beweisen, dass das Hybrid-Prinzip im Motorsport bestens funktioniert und Zukunft hat. Nach dem Nürburgring-Marathon habe ich die 24h von Le Mans auf einem Werks Aston Martin bestritten. Fast noch wichtiger als die Platzierung (undankbarer 4. Platz in der GT1 Klasse wg. Austausch der Lichtmaschine), war für mich die Aussage des Veranstal-

ters (ACO), zukünftig verstärkt auf alternative Antriebe (Hybrid) zu setzen. Leider schreiben immer noch zu wenige Veranstalter spezielle Klassen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Treibstoffen aus. Eventuell bietet sich hier auch eine weitere Einsatzmöglichkeit für das HHF Hybrid Concept Car.

In diesem Sinne



Euer
HHF