

Wir waren selbst vor kurzem erst in den heiligen Hallen des Top Methanol Teams Peter Schöfer Racing in Aich bei Moosbach an der Isar oberhalb von München. Sofort ist man gefesselt von durchdachter Organisation. Die Anordnung der Maschinen und Werkzeuge, die sich voll auf organisatorische und technologische Gesichtspunkte konzentriert, erinnert an einen mittelständischen Produktionsbetrieb, in dem Menschen die anfallenden Arbeiten optimal erledigen können. Die Arbeit am „Buam“, wie die Bayern ihren Dragster liebevoll nennen, steht hier im Mittelpunkt allen Strebens. Ihn konstant und schnell zu machen - am Besten ohne „und“ dazwischen - ist oberstes Ziel. Die Erfolge des Teams kommen nicht von ungefähr, kann man doch auf einen Erfahrungsschatz zurückgreifen, den nicht einmal Methusalem erfahren könnte. Naja, gefahren sind die ja seinerzeit eh nicht so viel, wie wir heute, aber was wir sagen wollen ist, daß Peter Schöfer, genannt „Pat“, schon immer ein Speed-Prophet mit Benzin in der Blutbahn war und dies nach wie vor ist.

## Der Schö(p)fer des PSR-Universums

**P**eter Schöfer's Drag Race Karriere begann 1985... „Moment mal, Herr Tastendrucker, da müssen sie wohl etwas weiter ausholen.“ Also gut, Anfang der Achtziger Jahre, als Pat seine Leidenschaft für amerikanische Autos entwickelte... „Hallo! Jemand zuhause? Noch weiter!“ Ist ja gut, wie weit denn noch? Also 1971 wurde der Verfasser geboren und im Jahr darauf macht der 18-jährige Pat seine B-Lizenz auf einem Hobel. OK so? Gut, dann kann's ja losgehen:

Richtig gelesen, Pat beginnt seine Rennkarriere auf zwei Rädern und startet auf kleineren Rennen in der 250-ccm Klasse mit einer Kawasaki und einer Ducati im Wechsel. Das geht zwei Jahre so. Dann kauft er sich eine Honda und beendet das Jahr 1975 mit einem fünften Platz in der Gesamtwertung. Das reicht nicht, mehr Böcke, mehr Klassen. Pat kauft sich 1976 zwei Yamas, hat bald alle großen Marken durch und startet mit je einer Maschine in der 250er und in der 350er Klasse um den OMK-Pokal. (Der OMK ist neben der ONS einer der damaligen Vorläufer des DMSB). Stress? „I wo denn?“ Er fährt nun „Rund um das Bayernkreuz“, einmal quer durch Deutschland hoch nach Bremerhaven zum „Fischerei-

*Drag Racing History*





„Rund um das Bayernkreuz“  
1976 auf dem Nürburgring



Fischereihafen in Bremerha-  
ven 1975



DMV Rundstreckenrennen  
„Hessen“ auf dem Hockenheimring



Pat & Bernd Seminati (Hot 13)

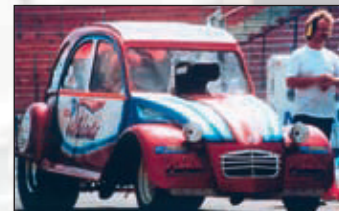
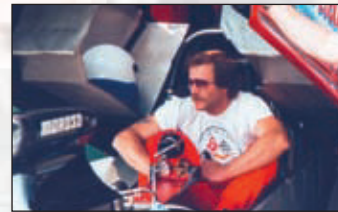
hafenrennen“ und ist schon jetzt in Hockenheim beim DMV-Rundstreckenrennen dabei. Straßensituationen sollte Pat in seiner Karriere noch genug bekommen, also meistert er dieses Championat mit einem dritten Platz in der 250er Klasse und einem vierten Platz bei den 350ern. 1977 wird eine internationale A-Lizenz erworben und im Jahr darauf steht man bereits als Vize-Berg-Europameister auf dem Treppchen. Pat zieht ordentlich am Kabel und fährt volle Bohrung in die Saison 1979. Zum ersten Mal ging es in diesem Jahr nach Spanien. Nach Pats Informationen sollte die Veranstaltung in der Nähe von Madrid stattfinden. So fuhr Peter über die Schweiz, an der Costa Brava vorbei und nahm hier auch mal den Gang raus, um die Aussicht zu genießen. Als er entspannt und ausgeglichen weiter fährt und über die weite Anreise und das anstehende Bergrennen sinniert, fällt ihm auf, daß er nunmehr Hunderte von Kilometern wie auf einer Wasserwaage gefahren ist - dies war entscheidend zu flach für ein Bergrennen! Kurz vor dem vermeintlichen Ziel hält er mitten in der Pampas an einem Rastplatz und ruft die spanische Motorsport-Föderation an. Das Rennen ist gar nicht in der Nähe von Madrid, sondern Barcelona. Dies bedeutete knapp 1000 Kilometer Umweg, die Pat mit seinem Renngespann antreten mußte. Wir kennen den heutigen bewährten M.A.N. Sattelzug des PSR Top Methanol Teams. Immer topp gewartet, frische Farbe, blitzsauber und durch und durch organisiert. Per Satelliten-Navigation bewegt man heute 22 Tonnen Equipment 35.000 Kilometer durch ganz Europa, während das bis zu 10-köpfige Team

gleichzeitig arbeitet, schläft und kocht. Doch wie sah das eigentlich 1979 aus, da auf der Straße, vom Umweg gezeichnet? Natürlich genauso, bis auf marginale Unterschiede: Die M.A.N.-Zugmaschine wird zu diesem Zeitpunkt erst in ein paar Jahren gebaut und wir sehen Peter mit Mechaniker Franz in einem maroden Mercedes Post-Wagen mit 60 PS, der einen Tappert Wohnwagen einen Bergpaß in Spanien hochzieht. Beide Mopeds und das gesamte Werkzeug befinden sich direkt hinter den Vordersitzen. Als wenn diese Eckdaten nicht reichen, um Mitleid beim Leser zu schüren, kippt nun auch noch ein Milchlaster samt Anhänger auf einem der Bergpässe um. Tausende Liter Milch ergießen sich auf den Asphalt, der durch die spanische Sommerhitze einer Herdplatte gleicht. Das ganze riecht wie vier Monate im Puma-Käfig und durch diese Pampe mußten alle nachfolgenden Fahrzeuge. Alles im Pkw und im Wohnwagen stank wie eine Kuh aus dem Popo. Als Pat nach dieser Odyssee immerhin noch rechtzeitig in Barcelona ankam und die Visitenkarte für Deutschland darstellte, zog das gesamte Fahrerlager die Nase hoch. Der Gestank kam ihm im Nachhinein aber vielleicht auch zugute, traute sich doch im Rennen kein Gegner näher als fünf Meter an ihn heran und so konnte er mit beiden (!) Mopeds in jeweils der 250er und der 350er Klasse gewinnen. Direkt im Anschluß geht es zu einem weiteren Lauf der deutschen Meisterschaft nach Collmerberg in Luxemburg. Hier kam es zur Katastrophe. Pat stürzt und wird so schwer verletzt, da er vor Ort reanimiert werden mußte. „Glück und Pech liegen oft sehr nah bei einander“,

wie Team-Sprecherin Gittli Koller heute hinzufügt. Aufgrund von Verletzungspech und finanziellen Engpässen beendet Pat zu diesem Zeitpunkt die Rennkarriere im Motorradport. Um so bemerkenswerter erscheint es heu-



Pat in der Wild-  
ente zusammen  
mit Peter Kruse im  
TA/FC





Mit dem „Streamliner“ beim Kick the MIG in Groß Dölln



Traudl Moser mit Ex-Schöfer Motor & Pat-Support



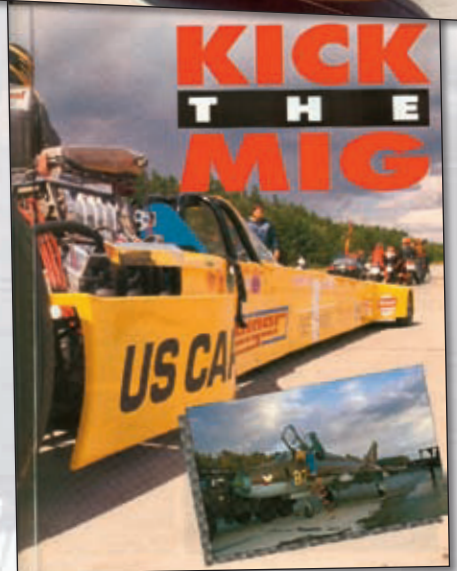
te, daß Pat gegen gestandene, durch Weltmeistererfolge berühmt gewordene, Persönlichkeiten wie z.B. Tony Mang oder Dieter Braun gefahren ist und sich mitunter auch durchsetzen konnte. Pat fährt zu dieser Zeit, in der man in Erlensee und Giebelstadt die ersten Drag Races veranstaltet, schon mit der Weltspitze des Motorsports. In der kommenden Zeit, die, vorsichtig ausgedrückt ein wenig passiver ausfällt, arbeitet er wie ein Stier. Nimmt zusätzliche Jobs an; u.a. in einer Diskothek. Er ist sich nicht zu schade Gläser abzuräumen und verdient gutes Geld. Er entdeckt nun seine Leidenschaft für US-Cars. Nach ähnlich markenuntreuen Feldzügen wie bei den Motorrädern landet er nach Ford Mustang, Chevrolet Camaro und Pontiac Firebird bei einer Corvette mit Big-Block und Sixpack-Vergasern. Peter macht sich die V8-Technik zu eigen und stellt eigene Überlegungen an, die in Konvergenz mit seinem handwerklichen Geschick in eigenen Tuning-Entwicklungen münden. In der US-Car-Szene dauert es natürlich nicht lange, bis man nach vielen Autoteilen aus Übersee von einem Import-Artikel namens Drag Racing hört. 1984 besucht Pat in Hanau eine Drag Racing Veranstaltung. Was folgt ist eine flächendeckende systemische Herdinfektion mit dem Drag Race Virus, denn Peter Schöfer hat quasi kein Immunsystem für diesen Sport. In der Saison 1985 steht er mit einen 400 PS starken Plymouth Roadrunner an der Ampel und fährt in der ET-Klasse eine Bestzeit von 13.00 Sekunden. Das PSR-Team wird aus dem Kreissaal geschoben und das erste Wort, was es spricht ist: „SCHNELLER!“ Die drei Schöfer-Brüder Peter, Rudi und Wolfgang haben ihre Profession gefunden und lecken Blut. Noch im gleichen Jahr zu Weihnachten wird die berühmte „Wildente“ von Rico Anthes gekauft. Das Federvieh kostete 35.000 Mark, hatte einen Chevy Small-Block mit 5,1 Litern, soff Hochoktaniges und leistete damit 650 PS. Sofort machen sich alle Mann an die Optimierung des Autos. Sie bauten auf Lachgas-Einspritzung um und ließen noch einige Eigenentwick-

lungen und Verbesserungen einfließen. 1987 erreicht man im Rahmen der Europameisterschaft bereits Zeiten von 9.4 Sek. @ 242 km/h. In der kommenden Saison knackte man mit 8.9 Sekunden bereits die 9 Sekunden-Marke. Der Preis jedoch ist hoch. Man stellt fest, daß man mit diesem Konzept langsam am Ende der Fahnenstange angekommen war. Die Drehzahlen stiegen mittlerweile auf 11.000 U/min an und man kam mit dem Lachgas kaum nach, um auf diesem Niveau noch eine optimale Füllung zu erzielen. Die Motorschäden häuften sich und Wolfgang brauchte sich immer öfter nur noch auf einer Seite den Bart stützen. Ein neues Konstrukt mit Kompressoraufladung mußte her. In der Realität stellte sich dies in Form eines neuen Chevy Small-Blocks dar. Mit fünf Litern Hubraum, Brodix-Aluköpfen, und einem 6-71 Ed-Pink Blower leistete der Eisenklumpen stolze 850 PS. Durch die Umstellung auf die völlig neue Technik war zunächst die Lehrzeit zu absolvieren und so reichte es vorerst nur zu einem 13. Platz in der Europameisterschaft. 1990 überarbeiteten Pat und Wolfgang den Motor komplett und wechselten auf einen in der Szene als bewährt bekannten 6-71 Littlefield Blower. Knapp 1000 PS belohnten die schö(p)ferischen Maßnahmen. Ferner wurden Originalteile durch GfK-Teile ersetzt, um das Kampfgewicht noch weiter zu reduzieren, 8,9 Sek. @ 250 km/h katalpultieren die Schöfer-Brüder nun auf den sechsten Platz der Europameisterschaft. Die Richtung war eindeutig und da noch kein Jahr vergangen war, in dem man der Zeit auf der Quartermile nicht etwas abgebissen hatte, rüstete man weiter auf. Man knüpfte nun Beziehungen, die viele Jahre Erfolgsgeschichte schreiben sollten. Ein neuer Motor kam zunächst gebraucht und in Einzelteilen von der Firma S&S Automotive aus den USA. Ein fünf Liter großer Chevy Vollaluminium-Small-Block



mit Brodix Typ 11 Aluköpfen und einem 10-71 Moneyham Blower. Die Leistung war mit ca. 1200 PS in Aussicht gestellt. Dies schien nicht übertrieben, stellte man nun fest, daß Fahrwerk und Karosserie völlig überfordert waren. Die Vorderräder waren eigentlich nur vor (!) der Startlinie auf dem Boden. Das Niveau der „Wildente“ erreicht nun 8.31 Sek. @ 260 km/h. Man fährt so auf den vierten Platz der Europameisterschaft 1991, wird sich aber familienintern darüber im Klaren, daß wieder ein Tellerrand erreicht wurde. Mit einem weiteren Leistungs-Update läuft man Gefahr, als Stopfentenleberpastete zu enden und so bietet man den Enterich zum Verkauf an. Rico Anthes hat die kurze aber bewegende Obhut bei den Schöfer's beobachtet und ist derjenige, der seine Ente als Rolling Vogel wieder nach Hause holt. Die Schweden sind in der Vergangenheit oft in Deutschland gewesen und die Szene in Skandinavien gilt als weitreichend benzinkrank. Drag Racing wird hier groß geschrieben und so richtet man seinen Fokus auf das Angebot schneller Dragster aus Schweden. Der „Streamliner“, ein Ex-Top Alcohol Dragster wird importiert und mit dem Motor aus der „Wildente“ den Vorstellungen der Brüder nach in ca. 1000 Arbeitsstunden aufwendigst umgebaut. Luckau und Ungarn werden zum DM-Lauf angesteuert und mit dem fünften Platz beendet. Übung macht den Meister. Wolfgang macht Hausaufgaben an der Kupplung und Pat perfektioniert den Umgang mit dem Dragster. Die Bestzeit liegt nun bei 7.6 Sek., der Topspeed bei 288 km/h. 1992 beendet das PSR-Team die Saison erstmalig als Europameister und Sieger in der DM 1992. Im Folgejahr feiert man in Groß Dölln mit 7.24 Sek. @ 306 km/h den ersten Competition Dragster über 300 km/h. Die Petshop Boys singen in diesem Jahr „Go West“ und Abba bringen die Single „Gold“ heraus. Pat folgt den Anweisungen aus der Musikbranche in dieser Reihenfolge, fährt nach Groß Dölln, wo Sammy Tosuner das dritte und letzte Mal zu „Kick the MIG“ aufruft und gewinnt dort den Wettstreit gegen einen russischen Kampfjet. Hierbei zeigt sich, wie ehrgeizig und leidenschaftlich sie an der Startlinie sind, die Schöfer's. Groß Dölln wird zum Tatort, auf dem sich zeigt, daß das Team kein Pardon und keine Schmerzen kennt. Zunächst lief alles planmäßig. In der ersten Runde stand Thomas Hestermann als Gegner auf der benachbarten Lane. Man war gefaßt und guter Dinge, doch wollte der Streamliner nicht anspringen. Als Wolfgang die Klappen des Scoops öffnet, um zu prüfen, ob Kraftstoff läuft, macht Pat

aufgrund eines Mißverständnisses die Zündung an. Hot Chocolate singt in diesem Jahr: „It Started With A Kiss“, was Wolfgang und der Dragster nun nicht mehr vermeiden können. Fünf Meter vom Auto entfernt rappelt Wolfgang sich wieder auf läuft zurück zum nun endlich laufenden Dragster. Als er merkt, daß Pat im Begriff ist, daß Auto auszumachen, um nach ihm zu sehen, gibt er ihm mißverständlich zu verstehen, daß er um Gottes Willen das Auto nicht ausmachen und gefälligst diese Runde fahren soll. Wolfgang hatte sich die Hand gebrochen und zwei Wirbel verletzt. Pat gewann diese Runde und bestätigte den neuen AA-Dragster Speed Rekord von über 300 km/h. Am Ende des Tages gewann er auch noch das Rennen und kam somit Frieda und Agneta nach. Das Team greift ab jetzt nach den Sternen. In Dwingeloo/NL fährt Pat auf der 1/8 Meile eine 4.49 @ 250 km/h - Weltrekord! Leider war der Lauf nur ein Show-Run, wurde also somit nicht offiziell anerkannt; dies sollte acht Monate später nachgeholt werden. In Hockenheim wird erneut die 300 km/h-Schallmauer durchbrochen (7.17 @ 311 km/h). Es folgen Siege in Deutschland, England, Frankreich und Österreich. 1994 heißt der Europameister und deutsche Meister: Peter Schöfer. 1995 findet man Unterstützung vom neuen Hauptsponsor MPE. In knallrot führt der Streamliner seine erfolgreiche Europa-Tournee fort. Pat wird „2time European Recordholder AA-Comp. Dragster“ und stellt eine Bestmarke von 7.084 Sek. @ 316,0 km/h



auf. Wieder ein Europa-Meisterschaftstitel inkl. dem in Deutschland. Erneut sieht man sich an der Grenze des Machbaren, möchte aber darüber hinaus. Der Streamliner wird also zum Verkauf angeboten. Er geht an das befreundete Drag Race Team Moser. Traudl und Josch erwerben das Auto und führen dessen Erfolg auf der Quartermile fort. Zusammen gründet man in dieser Zeit den Bavarian Drag Race Club, dessen Ziel es ist, den Dragster Sport bekannt zu machen und zu repräsentieren. Der Club enga-

#### ANZEIGE

• HOCHLEISTUNGSBESCHICHTUNGEN BIS 1200° C  
 • OBERFLÄCHENVEREDELUNG • PULVERBESCHICHTUNG  
 • KLEINSERIENPRODUKTION • GLEITLAUFBESCHICHTUNGEN

**OOTE**

OBERFLÄCHENTUNING  
 EUROPA GmbH  
 www.oote.ag  
 TEL.: +49 (0) 451/ 50 40 21 8  
 info@oote.ag



Peter, oder was...?

giert sich mit aktuell über 100 Mitgliedern bis heute für Nachwuchsförderung und Unterstützung von Einzelprojekten rund um den Sport.

Team Schöfer steigt nun in die Klasse Top Alcohol auf. Unter konstruktiver Mithilfe von Peter Lanz entsteht in Schweden der Rahmen nach Wolfgangs Plänen. Ein 6,2 Liter Aluminium-Block mit Alu-Köpfen, Titanventilen und einem der ersten PSI-Schrauben-Kompressoren in Europa soll dem Kranausleger Beine machen. Bei 10.000 U/min. leistet das Teil von S&S aus Kalifornien rund 2.000 PS. Der Vorhang fällt für die Konkurrenz im Mai 1996 in Avon Park/GB. Das Auto hatte einige Details, die sonst niemand in Europa hatte, sowie z.B. den ersten PSI-Schraubenkompressor, einen geschlossenen Boden am Dragster, nebst einigen Änderungen am Chassis und die markante Bennetton-Formel 1-Nase. Als die Schöfer's zum ersten Start rollten, gab es erst einmal eine Ansage vom Starter, der das Team gleich mal zurück pfeift. Man hatte doch glatt vergessen, die Startline-Tickets zu unterschreiben. Der Streckensprecher moderierte den Dragster etwas herablassend an, indem er gerade noch die Herkunft aus Deutschland verriet, auf die Formel 1-Nase hinwies und speulierte, daß man im Hinblick auf den Small-Block wohl den Motor einer Nähmaschine eingebaut hätte. Nur kurze Zeit später fragte u.a. Rico Anthes, ob man denn schon eine 6er Zeit gefahren hätte. Zu diesem Zeitpunkt hatte Pat bereits den Streckensprecher mundtot gemacht und stand mit einer 6.25 als Top-Qualifyer in den Startlöchern. Am Ende wurde Pat im Rennen Zweiter, denn im Finale gegen Micke Kagered im Funny Car riß die Hinterachse bzw. ihr Gehäuse und die Fahrt verlief doch etwas schlingern. Er wird hier zum „Racer of the Meet“ erklärt und in der anstehenden Europameisterschaft zum „Rookie of the Year“ gewählt. Die

EM wird mit Rang Sieben beendet, wobei nur ein einziger Trainingslauf auf einem zusätzlichen Rennen genügt hätte, um nach Punkten mit dem vierten Platz abzuschließen, aber so ist das nun mal im Motorsport. Und welche Zeiten fährt Peter nun mit der neuen Konfiguration? Mit einer Zeit von 6.004 Sek. @ 359 km/h stellt das PSR-Team den schnellsten Top Alcohol Dragster Europas mit Small-Block auf den Track. „Glück und Pech liegen oft sehr nah bei einander“. Ein Rückschlag bremst das Team nun etwas ein. Bei einer Show-Veranstaltung auf dem Flugplatz „Ellermühle“ lief der Dragster aufgrund der Streckenverhältnisse aus der Spur. Pat crasht – glücklicherweise erleidet nur das Auto größere Schäden. Ein harter Schlag für das Team. Nicht vergessen sollte man an dieser Stelle, daß Peter Schöfer mit seinen Brüdern im Kern ein Privat-Team bildet. Dies stellt in der Szene, insbesondere in dieser Klasse, eher eine Ausnahme dar. Es sei denn, man kommt aus Deutschland, dann sieht es mit Sponsor-Geldern oft eher mau aus. Ein weiter Alcohol-Funny Car Fahrer kann ein Lied davon singen. Peter Kruse, den Peter Schöfer sehr schätzt, kämpfte permanent mit finanziellen Problemen sein TA/FC an den Start zu bringen. Peter Schöfer ist selbst als mehrfacher Europa-Champion mit seinen Brüdern mehrheitlich auf sich selbst gestellt, doch das Team schafft es. Der Dragster wird komplett neu aufgebaut und Peter Lantz schickt den reparierten Rahmen mit den Worten „Peter, please don't crash me again“ aus Schweden zurück ins oberbayrische Aich. Die Konkurrenz ist hart. Peter trifft in Hockenheim 1996 mit Fahrern wie Erbacher, Kagered, Joon oder Fahrerinnen wie Anita Mäkelä, die als Favorit unter den „Alcoholern“ gehandelt wird, in der aus Funny Car und Dragstern zusammen gelegten Klasse, zusammen. Der Schweizer Peter Beck, sowie die Eng-



länder Rob Turner und Dave Wilson fahren auf höchstem Niveau und schenken sich nichts. Peter feiert eigene Erfolge. 1998 die erste 5er-Zeit mit einem Small-Block in Europa. Knapp zwei Liter weniger Hubraum hat der Small-Block gegenüber der Big-Block Konkurrenz und kann seine Vorteile vor allem beim Start ausspielen. 1998 und 1999 beendet man die FIA Europameisterschaft mit dem dritten Platz. Nach Problemen mit den Reifen, die viele Läufe in einem Tire-Shake enden lassen, hinterfragt man einmal mehr die Ausbaufähigkeit des Dragsters. Soll man auch auf Big-Block umsatteln? Bei mehr Leistung wäre mit diesem Chassis Schluß. Am 29.07.2000 bietet man das Auto komplett mit allen Teilen in Schweden Mantorp Park zum Verkauf an. Ein dänischer Konkurrent zeigt prompt reges Interesse. Das befreundete Team Moser meldete bereits in der Vergangenheit starkes Interesse an dem Motor und nach einem Anruf von Schweden nach Oberbayern schlägt Josch Moser kurzer Hand zu und erwirbt den Motor. Das Auto geht also wieder zurück mit nach Hause und die Freude darüber, daß der Motor „in der Familie“ bleibt ist groß. Das PSR-Team unterstützt das Team Moser und baut den Blower-Motor in den guten alten Streamliner. Nach sechs-wöchiger Arbeit wird diese prompt durch einen Sieg von Traudl Moser in der Competition Klasse belohnt. Währenddessen geistern viele Ideen in den Denkstuben der Schöfer-Brüder. Das Chassis des soeben verpflanzten Motors findet jedoch keinen Käufer und zu allem Überfluß wird auch noch in die Werkstatt in Aich eingebrochen und ein finanzielles Desaster entsteht. So entschließt man sich zur grundlegenden Neugestaltung des vorhandenen Rahmens. Man beginnt euphorisch mit dem Bau eines ganz neuen PSR-Dragsters. Der Rahmen erfährt tiefgreifende Änderungen und viele Ergebnisse aus analytischer Beobachtung der Vergangenheit seitens Geometrie und Design halten Einzug in das neue Chassis. Höhe, Zentrierung und Flucht zu den neuen Haltepunkten des Motors werden genauestens berechnet und vermessen. Der Heckbereich wird unter Verwendung eines neuen Spoilers komplett umgestaltet. Die Vorderachs-Konstruktion entsteht unter Beibehaltung der Formel 1-Nase und der Verwendung größerer Vorderräder. Besuch aus den USA kündigt sich an. Nachdem die geänderte Titankupplungsglocke von Andy Robinson Race Cars mit Zertifizierung aus England eintrifft, kommt kein geringerer als der US-Amerikaner Gerry Steiner, der Al-cohol schon im Front-Engine Dragster

und Funny Cars der ersten Garde verbrannt hatte und auch im Top Fuel Dragster saß, in einer Indy 500 Pacecar Corvette über Paris nach Aich gefahren, um Teile für die neue Crower-Kupplung vorbei zu bringen. Gerry ist Österreicher und 1956 in die USA ausgewandert. Für weitere Anpassungsarbeiten erweist sich Lutz Schade als sehr hilfreich, der noch einen Block gleicher Bauart liegen hat, wie der, der von Brad Anderson (BAE) geliefert wird und schließlich im Rahmen aufgenommen wird. Hiermit können wichtige Anpassungsarbeiten im Vorfeld erledigt werden. In der Zwischenzeit wird das Zugfahrzeug, der M.A.N. nebst Aufleger grundlegend überholt, innovativ technisch erweitert und für die weiten Reisen fit gemacht. Man arbeitet wie die Tiere, um endlich wieder am Tree zu stehen. Vieles, insbesondere im Cockpit, wird neu positioniert. Man bereiste mittlerweile mindestens einmal jährlich die USA und pilgerte im Zuge der Planungen zum neuen Dragster von Fachgespräch zu Fachgespräch u.a. bei Hoosier, MSD, Crower, Mark Williams, Strange, etc. In Privataudienzen bei Rick Santos von S&S und weiteren High Performance Gurus müssen Daten und Kenntnisse gesammelt werden. Anzugsdrehmomente, Einbau- und Einstellmaße, Montage-Vorschriften, und, und, und. Aufzeichnungen, Fotos und Videos entstehen. Viele Kontakte erweisen sich als nachhaltig wertvoll. Sämtliche Methanol Blower-Teams wurden besucht und man erhielt freimütig nützliche Tipps und wertvolle Informationen. Analytische Aufzeichnungen werden auf den Winternationals in Pomona erstellt. Pat, der zuhause weiter am Dragster arbeitet, will alles wissen: Hubraumverhältnisse, Zylinderkopfvarianten und die erzielten Zeiten aus allen möglichen Kombinationen damit. Bei BAE wurde mit Brand Anderson himself der neue Motor besprochen und in seinen Überlegungen bestätigt. Man ist gespannt auf den neuen Motor, einen 452 cui Big-Block, in den viele Erkenntnisse der Schöfer's in den Jahren mit dem Small-Block eingeflossen sind. Dann endlich kommt er per Spedition an und die Brüder reißen die Holzkiste auseinander, wie Schuljungen unterm Weihnachtsbaum. Verständlich, denn irgendwie wollen sie da ja schließlich auch hin – an den X-mas-Tree. Man staunt über die mächtigen Alu-Zylinderköpfe im HEMI-Style und tanzt nach provisorischem Aufsetzen des PSI Blowers um den Motor wie um's „goldene Kalb“. Jetzt werden neue Spezialwerkzeuge für das Schrauben am



Urs Erbacher, Bruno Bader & Pat





HEMI angeschafft oder eigenhändig spezialangefertigt. Das Starten des Motors gestaltet sich anders, Abläufe während des Warm-Up müssen neu einstudiert werden, ganz zu Schweigen vom Burn-Out und allem was neben dem Fahren selbst im Anschluß folgt. Der erste Testlauf erfolgt in Luckau. Die Zündung macht Mucken, eine Ölleitung platzt, aber alles in allem ein erfolversprechender erster Test. Das Team ist zufrieden und geht voller Vorfreude in die Vorbereitungen zum ersten FIA Europameisterschaftslauf in Santa Pod/GB. Man wollte dieses Rennen als Einstieg mit dem neuen Dragster als eine Art Test-Wochenende sehen, doch nach den ersten beiden defektgeplagten Qualifikationsläufen, die man nicht vollzog, traute man im dritten, nun vollzogenen Lauf seinen Augen nicht, als die Scoreboards 5.77 Sek. @ 234 mph anzeigten. Nach Änderungen an der Kupplung schaffte man sogar 5.69 Sek. @ 241 mph. Das war vier Wochen zuvor noch Europarekord und man hatte nur Dave Wilson vor sich, der eine 5.65 gefahren war. Peter fährt bis ins Finale vor und gewinnt das Rennen mit einer unglaublichen 5.60. In Alastaro/Finnland kann man an diese Leistungen anknüpfen und für eine Sensation sorgen. Pat kachelt mit einer 5.583 @ 402,89 km/h die Strecke runter. Dies war erstens eine Hundertstel schneller als Europarekord, zweitens der zweite Top Methanol Dragster in Europa der eine 5.5er Zeit gefahren ist, drittens die erste 400 km/h des PSR-Teams, viertens der dritte Top Methanol Dragster in Europa, der schneller als 250 mph gefahren war und fünftens: man war Top-Qualifier. Nachdem das Rennen wegen Rainout abgesagt wurde, führte man weiter in der FIA Europameisterschaft. In Mantorp Park/Schweden fährt man wieder Europarekord, wird im Rennen Zweiter und kann sich weiterhin die EM anführend, nun auf Hockenheim freuen, wo man auf den amtierenden FIA-Champion Rob Turner trifft. „Zuhause“ in Hockenheim gibt es für das Publi-

kum erst mal einen Monster-Burnout. Leider nimmt hierbei der Motor einen marginalen Schaden an der Kurbelwelle, der das Team aber dazu bewegt, den Ersatzmotor einzubauen. Nach zwei Läufen steht eine 5.54 auf den Scoreboards der Hockenheim-Quartermile. Dies bedeutete schon wieder Europarekord und gleichzeitig Streckenrekord, sowie Ausgangsposition als Top Qualifier. Peter ist an diesem Wochenende damit sogar schneller als Brady Kalidova im Top Fuel Dragster. Pat eliminiert den Engländer Doug Bond im Finale und gewinnt neben den NitrOlymp'X auch das FIA Championat und ist damit Top Methanol Dragster Europameister 2002. In der kommenden Saison fährt Pat mit einer 5.48 zusammen mit Dave Wilson, der eine 5.46 schafft, den schnellsten Side-by-Side Lauf zweier Methanol Dragster außerhalb der USA. Nach einem Sieg in Finnland geht Pat mit nur 9 Punkten Rückstand auf Dave Wilson in das Rennen in Mantorp Park/Schweden. Er fährt hier im Qualifying eine unglaubliche 5.43. Dies ist seinerzeit die schnellste Zeit in dieser Klasse, die außerhalb der USA gefahren wurde. Nach einem Back-Up-Run mit 5.47 stellt er gleichzeitig den neuen Europarekord auf. Er bleibt nach Problemen mit der Zündbox Zweiter, siegt aber „zuhause“ in Hockenheim. In Santa Pod wählt man nach langen Diskussionen über die örtlichen Gegebenheiten ein aggressives Setup und liegt damit zum ersten Mal leicht daneben. Völlig unerwartet geriet der „Buam“ vom Kurs ab und knallt in die Mauer. Pats langjährige Erfahrung kommt ihm hier zugute und es gelingt ihm unter Vermeidung von heftigen Lenkbewegungen das Auto sicher zum Stehen zu bekommen. Durch den glücklicherweise flachwinkeligen Einschlag war nur relativ wenig Schaden entstanden, die sich mehrheitlich auf die linke Seite von Auspuffrohren, Vorderrad, Bugspoiler und Verkleidungsteilen beschränkte. Die Teams von Turner und Wilson standen sofort mit Ersatzteilen zur Seite, was sie

**Wolfgang beim Messen, Markieren, Anpassen ...**



**Die Leihgabe von Lutz Schade dient den Anpassungsarbeiten.**





als ausgewiesene Sportsgeister ausgezeichnet. Man bedenke, daß es in diesem letzten Rennen um die FIA-Krone ging und noch alles offen war. Pat gelingt es im Halbfinale Turner zu eliminieren, scheitert im Finale aber an Wilson mit nur drei Hundertstel Rückstand. Zitat: „That's Racing“. Das PSR-Team gönnt Wilson jedoch den Sieg von ganzem Herzen, fährt dieser doch seit 30 Jahren Dragster und hat noch nie eine Meisterschaft gewonnen. Im Jahr zuvor entsteht nach der Idee von Josch Moser in Zusammenarbeit mit Pepe Calwer die BDR-Clubzeitung „The Prestige“. Hier findet sich dann ein Bericht über die gesamte Saison, der die Überschrift aus den errechneten drei Hundertstel Rückstand und die in dieser Saison absolvierten Reisekilometer trägt: „20.000 Kilometer und 15 Zentimeter!“ Da juckelt man 20.000 Kilometer durch ganz Europa und am Ende fehlen einem 15 Zentimeter, wird hier als Fazit festgestellt. Da schüttelt wohl jeder den Kopf und blickt mit Respekt auf die Ergebnisse des Teams, daß mit dem Europarekord von 5.43 auf Platz 3 der schnellsten Methanol Dragster in den USA stünde. Das Team erhält Zuwachs. Zu Peter Schöfer (Fahrer), Wolfgang Schöfer (Crew Chief), Rudi Schöfer (Mechaniker), Holger Werling (Mechaniker), Clem Sayers (Mechaniker), Heike Schäfer (Assistentin) und Gittli Koller (PR und Renn-Datenanalyse) stoßen jetzt die beiden Mechaniker Alfred Sieben und Björn Aldorsson. Zusammen singen sie: „Mir sa'n a bayrische Band, dududup!“ und verpflichten neue Sponsoren. Neben Castrol, der nach kurzer Abstinenz wieder zurück an Bord ist, gewinnt man Werner Brösel, der im Zuge einer Promotion Tour das Layout des Dragsters dominiert. „WERNER das Rennen 2004!“ heißt es in Wiederholung der ersten Auflage 1988 und dies wird auf dem Lausitzring ausgetragen. Der Dragster wird zudem auf Messen ausgestellt und nebenbei für zahlreiche Show-Läufe auf internationalen Rennstrecken gebucht. Neben den FIA Meisterschaftsläufen geht es im Sep-

tember zum WERNER-Rennen auf den Lausitzring. Als der Verfasser auf der vorgeschalteten Pressekonferenz die Frage stellt, ob die Strecke geklebt wird, fragt Andy Feldmann: „Womit? Mit Cola, oder was?“. Die Frage dem PSR-Team gegenüber gestellt, wäre sicher sehr anschaulich geworden. Im letzten Lauf der EM wird Pat das erste Mal nervös und schießt sich im Finale gegen Wilson mit einem Rotlicht raus. Der Titel Europa-Vizemeister ist ihm aber sicher. 2005 wird man in Schweden bei Regen zweimal Zweiter und schliddert mit einem Rückstand von nur einer Hundertstel Sekunden ganz knapp an einem weiteren Europameister-Titel vorbei. Beim ersten Rennen auf gleichem Boden im Jahr darauf hat er dann aber die Nase um sechs Hundertstel weiter vorn und sichert sich den so Auftakt-Sieg in Santa Pod/GB. Wir sind vor Ort, bekommen von Gittli im Vorstart einen Hörsturz verpaßt (sie freut sich genau so laut, wie ein „Blown Alcoholic“) und können persönlich gratulieren. Der Dragster trägt nun auch ein neues Gewand und hört auf den Namen „Bavarian Thunder“. Nach einem weiteren Sieg in Hockenheim steht Pat schon wieder in Santa Pod zum alten Spiel am Tree. Schöfer gegen Wilson – er kann einen weiteren Europameistertitel einfahren. Nach dieser Saison wird Pat im Bayerischen Hof in München vom ADAC Südbayern für seinen Titel geehrt. Der Auftritt hinterläßt Eindruck und so steht Pat im letzten Jahr erneut auf dieser Gala und nimmt den goldenen Teller für eine dritte Platzierung in der FIA Europameisterschaft entgegen. Er fuhr in 2007 im Rahmen der NitrOlymp'X noch einen neuen Streckenrekord ein und arbeitet mit seinem Team nach einem erfolgreichen ersten Lauf in Ungarn

auf eine neue erfolgreiche Saison hin. Wir haben das Team in diesem Jahr das erste Mal auf der Jahreshauptversammlung des 1. DVD in Blankenbach getroffen, wo er die Wandertrophäe entgegennahm, Für was? Na für was wohl. „The Winner takes it all!“ um das Motto für Schweden in diesem Jahr vorweg zu nehmen. Aktuell danken wir PSR-PR Chefin Gittli Koller für die herausragende Unterstützung zu diesem Artikel und hinterfragen noch einmal die zeitliche Zuordnung „aktuell“. Das ist doch hier eine History Rubrik? Das dachten wir auch, aber wenn man von jemand erzählen kann, der 1972 schon im Sattel sitzt und aktuell noch immer ganz vorne in der FIA EM mitfährt, dann ist das wohl etwas Einmaliges und paßt nicht wirklich in eine Kategorie.

Wenn ich daran denke, daß mein kleines Kinderzimmer Ende der Siebziger/Anfang der Achtziger mit Tony Mang Postern zugemalt war und ich da als Bengel stundenlang draufgeschaut und geträumt habe, stelle ich mir an Sicherheit angrenzender Wahrscheinlich in den Raum, daß auf den gleichen Postern, die Tony mit anderen Fahrern auf der Strecke zeigte, auch Pat darunter gewesen ist. D.h. Peter Schöfer hing in frühester Jugend schon jahrelang in meinem Kinderzimmer und hat mich begeistert. Es gelingt dir immer noch, Pat. Hab vielen Dank dafür und hör nicht auf...

Text: Andreas „Kalunki“ Dierking

## ANZEIGE

Das Aufgabengebiet der Firma RollTec Engineering liegt in der Restaurierung von Fahrzeugen und Motorrädern sowie deren Umbau für Renn-, Promotion- oder Showzwecke.

Bei RollTec Engineering werden europäische sowie US-amerikanische Fahrzeuge für ihren Einsatzzweck aufgearbeitet, restauriert, getunt und gewartet. Dafür steht Ihnen ein vierköpfiges Team von Fachleuten zur Verfügung.

Besonderen Wert wird bei der Restaurierung auf Originalität und Qualität gelegt, was somit auch dem Werterhalt Ihres Fahrzeuges zugute kommt. Bei Sonderumbauten wird, nach technischer Klärung, versucht, allen Wünschen des Kunden gerecht zu werden.

Für diese Leistungen stehen insgesamt ca. 900qm Fertigungs- und Lagerfläche zur Verfügung, um alle Arbeiten qualitativ hochwertig und kostenoptimiert durchzuführen.

Natürlich können Sie auch Ihr Alltagsfahrzeug bei RollTec Engineering warten lassen sowie unseren TÜV Service im Haus in Anspruch nehmen.

Ein weiteres Standbein sind Konstruktions- und Projektierungsarbeiten bis zur Fertigung von Einzelteilen oder Kleinserien im Bereich Maschinen- und Fahrzeugbau.



**RollTec**  
ENGINEERING

RollTec Engineering  
Carl-Benz-Str. 2  
88799 Reilingen

Telefon 06205-307000  
Telefax 06205-307001

Fahrzeugrestaurierungen • Fahrzeugumbauten • Hohlraumkonservierung • Beschriftungen aller Art  
Felgen, Fahrwerke, Sportsitze, Auspuffanlagen namhafter Hersteller • Sattlerei • TÜV Süd im Haus

[www.rolltec.info](http://www.rolltec.info) • [mail@rolltec.info](mailto:mail@rolltec.info)