



TEXT: PATRICK HOLZER FOTOS: PATRICK HOLZER, PRIVAT

FAMILIEN SACHE

In der Familie Verhoeven dreht sich fast alles um Motorsport - kein Wunder, wenn gleich mehrere Generationen seit Jahren dem schnellen Hobby nachgehen. Über 50 Jahre Rennsport hinterlassen eben Spuren. Und wenn man dann noch die rennfahrende Tochter eines weiteren Motorsportlers heiratet, hat wohl auch die nächste Generation kaum eine Chance

Die Saison ging für Tim Verhoeven gut los. Beim Auftakt zur Youngtimer Trophy setzte sich der Opel Kadett Pilot gleich gegen ein ganzes Rudel weiterer Markenkollegen durch. So hätte es gerne weitergehen können. Doch mal machte die Technik, dann wieder schwieriges Eifelwetter einen Strich durch die Rechnung. Trotz allem Frust. Der 37jährige nahm es sportlich. „Wir fahren mit einem altem Auto und machen das alles als Hobby. Da kann sowas passieren. Wir gewinnen zusammen und verlieren zusammen“, sagt Verhoeven. Der Versicherungsfachmann weiß, wovon er spricht. Dieses Jahr wird seine 22. Saison im Motorsport-Zirkus. Reichlich Zeit, um Erfahrungen zu sammeln. Positive, genau wie negative.

Mit 16 Jahren bestritt Verhoeven seinen ersten Slalom. Mit einem seriennahen Golf 3 zirkelte der Jüchener um die Pylonen. Mit einem Citroen AX sammelte er weitere Erfahrungswerte im Slalomsport, aber auch Bergrennen. Eine lehrreiche Zeit. „Wer schnell im Slalom war und den Sprung in die Rundstrecke gewagt hatte, war auch immer schnell“, so Verhoeven. Neben Erfahrungen gab es auch einige Titel zu gewinnen. Eine wichtige Rolle spielte

dabei sein Vater. Thomas Verhoeven. „Ohne ihn hätte ich das alles gar nicht geschafft. Er hat mich immer unterstützt“, erzählt Verhoeven. Und vielleicht noch wichtiger. „Mir in den Arsch getreten, wenn es sein musste.“ Als Tim Verhoeven seine ersten Schritte im Motorsport wagte, blickte sein Vater auf rund 30 Jahre Rennsport zurück. Unzählige Siege bei Slaloms, Bergrennen, Rallyes und auf der Rundstrecke erzielte der heute 69jährige. In der DTT musste sich Verhoeven mit Youngstern wie Michael Funke, Martin Tschornia oder Guido Thierfelder messen. Alle starteten sie auf ähnlichen Citroen AX. Ein Fahrzeug, welches auch Tim Verhoeven kennenlernen sollte. Später verlegte sich Vater Verhoeven auf den historischen Motorsport, startete unter anderem mit einem Porsche 911 in der FIA GTC-TC oder bei den Youngtimern. In der Youngtimer Trophy fand er ein neues Zuhause. Dort waren mittlerweile auch die Citroen AX startberechtigt. Die 1-Stunden Rennen erlaubten zudem Fahrerwechsel. Warum also nicht ein Auto teilen? „Wir hatten noch eine Karosse aus der DTT/DTC Zeit. ETH Tuning hat uns dann ein Top-Auto aufgebaut“, blickt Tim Verhoeven zurück. Das Duo etablierte sich und sammelte schnell erste Erfolge. Thomas Verhoeven fungierte weiter als Mentor. „Die



Zeit war echt super und unvergessen. Wer wünscht sich das nicht, dass Vater oder Sohn zusammen fahren“, so Verhoeven. Mittlerweile hat Thomas Verhoeven den Helm an den Nagel gehängt. Der richtige Zeitpunkt findet auch sein Sohn. Ganz ohne Spannungen verliefen die gemeinsamen Auftritte nicht immer. Vor allem eine Frage stand im Raum. Nordschleife? Das wollte Thomas Verhoeven mit dem AX partout nicht. „Da wir zwei Sturköpfe sind, rasselte es da mal“, so Tim Verhoeven. Gemeinsam mit Kumpel Dirk Vogel, beide kannten sich noch aus der Slalomzeit, sinnierte Verhoeven über eine mögliche Alternative. Die Idee des E-Kadetts war geboren. Eine passende Basis war bald gefunden. Ein Problem war, wie so oft im Motorsport, die Kosten. „Da muss man jeden Cent dreimal umdrehen. Auf der anderen Seite muss man auch Jungs haben, die sich erstens mit den Autos auskennen und dann auch noch Bock draufhaben. Zum Glück haben wir uns gefunden“, erzählt Verhoeven. Eine echte Gemeinschaft habe sich über die Jahre gebildet - Frede Motorsport, Sapp Motorsport und eben Verhoeven Motorsport. „Jeder hilft jedem. Echt ein geiler Haufen“, lacht der 37jährige. Neben den Kosten stellt auch der Zeitaufwand eine Herausforderung dar. Beruflich im Versicherungswesen tätig bleibt Verhoeven für andere Hobbys wenig Zeit. Als Fan des 1. FC Köln nimmt er diese sich aber dann doch. Daneben fährt er noch gerne Ski oder trifft sich mit Freunden - man könne sagen, er sei

sehr gesellig, scherzt Verhoeven.

Langfristig möchte sich der Vater zweier Söhne den Titel in der Youngtimer Trophy sichern. Rückhalt hat er dafür bei seiner Familie. Denn auch die Söhne sind schon komplett motorsportverrückt. Wie kann es auch anders sein, denn nicht nur der eine Opa war jahrelang im Rennsport unterwegs. Schwiegervater Karl-Eduard Reinders fuhr ebenfalls viele Jahre in der Youngtimer Trophy. Auch Tochter Julia wurde vom Motorsportbazillus infiziert. Auf einem Slalom lernte Tim Verhoeven seine zukünftige Frau kennen, die mit einem Fiesta auch in der Youngtimer Trophy aktiv war. Bei einem Rennen schaffte es auch alle vier in vier Rennwagen an den Start zu gehen. Eine echte Familiensache.



INTERVIEW „Ich sehe das immer sportlich“

Die Saison ging für dich gut los. Souveräner Klassensieg und Platz vier. Besser hätte es nicht laufen können?

Hockenheim war ein perfekter Start in die Saison. Volle Klasse und ein Sieg in der Klasse sowie Gesamt auf P4. Das Auto lief wie ein Uhrwerk. Das Team hat wirklich ein Top Auto hingestellt.

Beim zweiten Lauf auf dem Nürburgring lief es erneut sehr gut für dich. Allerdings traten im Rennen Probleme auf. Warum hat es am Ende trotz Führung nur zum vierten Platz gereicht?

Am Nürburgring lief es zuerst auch super mit P1 in der Klasse. Leider hat sich mein Getriebe verabschiedet und ich konnte nur noch im 4. Gang fahren. Und das über 25 Minuten. Da kommen die Leute von hinten und fressen dich.

Ich hatte aber gedacht, dass es schlimmer wird als P4.

Deine Klasse war rappendvoll – daher war der vierte Rang sicherlich immer noch ein sehr starkes Ergebnis. Wie hoch war die Leistungsdichte in deiner Wertungsklasse?

Diese Jahr wurden einige Kadett neu aufgebaut bzw. sehr gut verbessert. Michael Schmitz, Martin Jargon, Alexander Bauer - alle waren starke Konkurrenten. Man muss sich schon lange strecken, um zu gewinnen. Einfacher wird es 2022 bestimmt nicht.

Das Highlight im Kalender dürfte der 24h Classics Lauf gewesen sein. Wie lief der Auftritt auf der Nordschleife für dich?

Im Training bei miesem Eifelwetter P4 - damit waren

wir sehr zufrieden. Das Rennen, ja was soll ich sagen, so ein Rennen habe ich auch noch nicht erlebt. Trocken im Schwedenkreuz und dann Aremberg extrem nass. Und ab geht die Post, keine Kontrolle mehr. Zum Glück nur leicht die Leitplanke berührt. Am Ende P8 - damit konnten wir bei dem ganzen Chaos zufrieden sein. Es hätte durchaus auch Kernschrott sein können.

Ab Assen lief es nicht mehr. Einfach nur Pech oder worin lagen die Gründe?

Assen und RGB Saisonfinale brachten nicht die Wende. In Assen ist die Halterung vom Lenkgetriebe kaputt gegangen - ein Folgeschaden vom Einschlag am Ring. Beim RGB Finale lief das Auto perfekt. Danke an Leon, Niels, Holger und Sappi, die das Auto wirklich auf links gedreht haben und alles

nachgeschweißt, getauscht und verbessert haben. Leider habe ich einen Fehler gemacht und bin in einen Klassenkameraden gerutscht.

Wie gehst du mit solchen „Rückschlägen“ um – Motivation, um es das nächste Mal besser zu machen?

Ich sehe das immer sportlich. Wir fahren mit alten Auto und machen das alles als Hobby. Da kann so etwas passieren. Wir gewinnen zusammen und verlieren zusammen.

Wie sehen die Planungen für die kommende Rennsaison aus?

Pausen gibt es im Motorsport gefühlt ja gar nicht. Die Vorbereitungen laufen schon, damit das Auto weiterhin siegfähig bleibt. Verraten, was wir machen, werde ich natürlich nicht. Die Konkurrenz liest mit.

Anzeige



„Motorsport von Fahrern für Fahrer“

TERMINE 2022

25.-27. März	HOCKENHEIMRING
13.-15. Mai	OSCHERSLEBEN
27.-29. Mai	MOST
11.-12. Juni	COLMAR-BERG
01.-03. Juli	SCHLEIZ
29.-31. Juli	HOCKENHEIMRING
09.-11. September	HOCKENHEIMRING
14.-16. Oktober	NÜRBURGRING

www.vfv-glppro.de

KONTAKT
VFV-GLPpro des VFV e.V.
Felix Vaillant
Mobil: +49 [0] 171 / 8732031
Mail: info@vfv-glppro.de