

CLASSIC DRIVER



Oldtimer-Grand-Prix 2011 am Nürburgring: Wasser marsch!

16. August 2011 | Classic Driver



Radargestützte Kollisionswarnung, adaptiver Bremsassistent, Fahrlicht-, Totwinkel- und Spurhalteassistent, alles Dinge, die beim 39. Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring höchsten auf den Parkplätzen zu finden waren. Auf der Strecke kamen indes wohl mehrere Tausend Jahre Autogeschichte zusammen, wunder- und liebevoll aufbereitet oder restauriert. In 20 Rennen, die ihresgleichen suchen, kämpften an die 900 Fahrer aus aller Welt.

In unterschiedlichen Klassen wie etwa der World Sportscar Masters oder dem Revival Deutsche Rennsportmeisterschaft buhlten Boliden aus unterschiedlichen Epochen um die Gunst der mehr als 61.000 Zuschauer. Lola rennt dabei natürlich auch mit. Und zwar in der Rodriguez-Klasse. Der Name sagt alles: ein Langstreckenpilot, der bereits 1968 Le Mans gewann. Historie meets Neuzeit, Alte und

jung Gebliebene tauchen ein in die Zeiten des Wolfgang Graf Berghe von Trips oder Jochen Rindt. Und der Wettergott meinte es wirklich gut. Zumindest von Samstag elf bis Samstag Nachmittag 15.30 Uhr.



Baar, ein kleiner Weiler nur sieben Kilometer vom Nürburgring entfernt. Hier beginnt bei der Anreise der Oldtimer-Part. Ein Mercedes 180 Ponton in schneeweiß mit Kennzeichen Ahrweiler fährt in Richtung Nürburgring. Kurze Zeit später cruist ein Volvo P4 in Richtung Rennstrecke. Dann taucht ein VW Bulli aus der T1-Baureihe auf. Ja, es ist wieder soweit, die Oldies und Goldies streben Richtung Nürburg, um beim 39. AvD-Oldtimer Grand Prix die Muskeln spielen zu lassen. Schon beim Verlassen des Parkplatzes wird klar: alle machen ernst. Historische Formel 1 Boliden brennen gerade über die Strecke. Sehen kann ich – noch – nichts, aber hören. Bis zur Strecke tauchen Namen im Gedächtnis auf, die dort lange vergraben waren: Denis Hulme, Jo Siffert, Clay Regazzoni. Männer, die sowohl in der Sportwagenklasse als auch in der Formel 1 mit viel Engagement gefightet haben. Gesiegt haben sie, aber auch oft unglücklich verloren, sind mit technischen Defekten ausgeschieden. Oder aber sie sind in ihren Rennern bei tragischen Unfällen ums Leben gekommen. Das „Leben“ der Renner geht weiter und steht, dank des Engagements von Rennsport- und Markenclubs, Auto- und Rennfans und dank jahrzehntelanger Beharrlichkeit des AvD, immer wieder im Rampenlicht. Die 39. Zeitreise mit strammen Zweisitzern, Monoposti und Tourenwagen hat das erneut unter Beweis gestellt.



Traditionell steht an erster Stelle der AvD-Historic Marathon, der dieses Jahr von 3,5 auf vier Stunden verlängert wurde. Hier kämpfen Legenden wie Walter Röhrl und Stig Blomqvist oder Jochen Neerpasch um Zehntelsekunden. Aber auch aktive Pilotinnen wie Claudia Hürtgen aus Aachen lassen sich solche „Events“ ungern entgehen. Auch wenn alle behaupten (Walter Röhrl: „Ich komme ja eigentlich hierher, um Freunde zu treffen“), nicht auf der letzten Rille zu fahren, nehmen sie doch, sobald der Helm auf dem Kopf sitzt, das Messer zwischen die Zähne. Röhrl etwa hatte sich von Position 21 bis auf Platz 3 vor gekämpft, bevor der einsetzende Regen den 911er auf Dunlop-Reifen unfahrbar machte. Oder wie Röhrl selbst sagte: „Jedes Rad fährt in seine eigene Richtung.“ Der bullige und großartig motorisierte Ford Fairlane 500 der Vorjahressieger Fred and Barney (das

Brüderpaar startet unter Pseudonym) wurde in der 16. Runde von einem Jaguar E Lightweighth Competition aufgeschnupft. Frank Stippler am Lenkrad hatte zwar, wie letztes Jahr auch, technische Probleme, rettete den Sieg aber ins Ziel. Mit einem Vorsprung von 1:52,3 Minuten. Der Ford belegte Platz zwei und an dritter Position folgte – wie bestellt zum 50-jährigen Jubiläum des E-Type – ein Competition Roadster.



TROCKEN war es dann am Samstag für kurze Zeit zumindest. War der Morgen noch regnerisch, gesellt sich um die Mittagszeit eine schwüle Sonnenhitze zu dem im Regen untergehenden Nürburgring. Aber bereits am frühen Nachmittag, das Revival war gerade gestartet, setzte unerbittlicher Regen ein. Die Schikane am Ende von Start-Ziel wurde zum Auffangbecken für allzu Ambitionierte. Die Streckenposten mussten immer wieder die gelbe Flagge heben, bis sich die Kombattanten mit wilden Driftwinkeln wieder ins Geschehen eingereicht hatten. Nur vorne im Feld kämpften Wolfgang Kaufmann im „Jägermeister“ Porsche 935 K3 und Daniel Schrey, ebenfalls auf einem K3, wie die Berserker mit den giftigen Porsche um die Führung. Etwas abgeschlagen folgten die BMW M1, die jeweils am Ausgang der Schikane eher quer als längs auf die Piste strebten. Harte Arbeit an den Volants.



Die Zuschauer goutierten dieses Spektakel und zollten den Piloten mit nassen, hängenden Haaren und hoch gezogenen Schultern ihren Beifall in der Auslaufrunde. Das ist es, was die Menschen auf und neben dem Parcours eint. Spaß an Rennfahrzeugen aus den letzten Dekaden, die nicht als Ausstellungsstücke an den Ring kommen, sondern mit Mut und Kämpferherz über die Strecke getrieben werden. Es ist eine klassenlose Gesellschaft hinter dem Zaun. Geeint durch das Erlebnis historischer Motorsport. Und Erinnerungen an die Zeiten, als Rennautos noch nicht durch Telemetrie-Daten und Bordfunk „gesteuert“ wurden, sondern das Kämpferherz des Piloten entscheidend war. Ob Historic F1, Grand Prix Masters, Revival, World Sports Car Masters oder DTM/STW Boliden, die Piloten, die aus 20 Ländern angereist waren, gaben alle ihr Bestes. Und manches Mal auch ein klein wenig mehr. „Das waren wohl elf Zehntel“, grummelte ein Zuschauer, als ein leidlich zerdengerter BMW 2002 ti am Haken zurück geschleppt wurde. Klaus Ludwig etwa, im Vorfeld zum Favoriten des Revival

ausgerufen, hat es nicht übertrieben. Sein rosa-weißer 935 K3 scheiterte an technischen Problemen. Und so musste sich der Profi mit einem 12. Platz begnügen.



Wie sehr die Damen und Herren hinter den Lenkrädern kämpften, mag ein Kommentar von einer Radiohörerinnen demonstrieren. Während ihr Mann mit der Freiwilligen Feuerwehr am Ring im Einsatz war, hatte sie versucht, ein Rezept von Johann Lafer nach zu kochen. Denn der Fernsehkoch hatte für die V.I.P.-Gäste von Jaguar den Löffel geschwungen. Das Essen war prima, aber dann sagte sie noch: „Ich wusste gar nicht, dass so viel Wasser überhaupt in der Eifel Platz hat.“ Sintflut wäre noch leicht geprahlt. Aber die Fans nahmen es wieder einmal gelassen. Man schnürte ganz nah an den Tribünen vorbei. Stülpte sich Plastiktüten über den Kopf oder lief einfach so durch den unermüdlichen Regen. Kapuzen, Capes und Klappschirme beherrschten das Bild, als die Sonderveranstaltung Jaguar E-Type Challenge nach FIA-Regeln über die Bühne ging. Vorsicht war geboten, so dass selbst Gewinner Garry Pearson mit Rundenzeiten um 2:30 Minuten kämpfte.



Schade, dass der Wettergott wieder einmal kein Einsehen hatte mit den Fahrern und Zuschauern. Und mit dem einen, waghalsigen Alten, der mir in Höhe Baar im schiebengewischtem Blickfeld auftaucht. Auf einer NSU Quicklie, standesgemäß mit Halbschale, langem Ledermantel. Unter Vollast dreht er mit seinem historischen Mopped in Richtung Heimat. Wo immer die sein mag, er wird nächstes Jahr wiederkommen. Denn historische Rennen haben den ganz besonderen Charme von Gestern im Heute. Und das ist gleichbedeutend mit analogen Autos, ohne jegliches elektronische Gedöns. Dafür mit ambitionierten Fahrern. Auch wenn nicht alle ihre Pretiosen auf der Rennstrecke einsetzen, so wollen sie doch ihre Sinne an Dingen schärfen, die nicht digital sind.

Text: Josef Clahsen

Fotos: Nanette Schärf

