

AvD-Oldtimer Grand Prix Nürburgring 2013

von Andre Strucken



Nach wie vor die „Nummer eins“ der zahlreichen Oldtimer-Rennveranstaltungen ist der AvD-Oldtimer Grand Prix, der in diesem Jahr in seiner 41. Auflage stattfand. Auch dieses Mal gab es wieder einige bemerkenswerte Jubiläen zu feiern. Fangen wir mit dem beeindruckendsten an: Vor 30 Jahren, beim Training zum 1.000 km-Rennen am 28. Mai 1983 auf der Nordschleife, fuhr Stefan Bellof auf einem Werks-Porsche 956 Gruppe C-Sportwagen einen einmaligen Rekord: Er schaffte es, als bisher einziger Rennfahrer, eine Nordschleifenrunde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 200 km/h in den Asphalt zu brennen. Jeder, der die Nordschleife kennt, ahnt welche Meisterleistung er mit dieser Runde abgeliefert hat. Beim Rennen überschlug sich Stefan Bellof am Pflanzgarten-Sprunghügel und konnte nahezu unverletzt aus dem Wrack aussteigen.



Anlässlich dieses Jubiläums hat der Sportwagenhersteller den wieder aufgebauten originalen Porsche 956 mit der Chassis-Nr. 007 zum Nürburgring gebracht und ließ seinen ehemaligen Teamkollegen und fünffachen Le Mans-Sieger Derek Bell - damals sagte man, die Steigerung von Bell sei Bellof - am Samstag und Sonntag jeweils zwei Runden über die Nordschleife fahren. Freilich glichen diese Runden im Vergleich zur einmaligen Rekordrunde eher einer Kaffeefahrt. An mehreren Stellen der Strecke wurde angehalten und dabei eine S-Kurve im Bereich zwischen Pflanzgarten-Sprunghügel und Schwalbenschwanz-Zufahrt in Stefan Bellof-S umbenannt.



Porsche hat an diesem Wochenende ein weiteres Jubiläum gefeiert: Die Sportwagen-Ikone, der 911, wurde vor genau 50 Jahren als Porsche 901 vorgestellt. Einige Vorseerien-Fahrzeuge des Porsches 901 waren bereits produziert, als Peugeot seine Namensrechte geltend machte. Die Franzosen hatten sich nämlich alle dreistelligen Zahlen mit einer Null in der Mitte für Ihre eigene Modellpalette schützen lassen, so dass Porsche die Null durch eine eins ersetzte. So war der „Elfer“ geboren, der zwar mittlerweile stark modifiziert, immer noch gebaut wird. Auf der Grand Prix-Strecke konnten sich die Zuschauer in einem großen Korso die gesamte Entwicklung des Erfolgsmodells vor Augen führen.

Bereits 90 Jahre ist es her, dass das erste 24 h-Rennen in Le Mans gestartet wurde. Im großen Zelt der Oldtimer-Zeitschrift „Motor Klassik“ wurde aus diesem Anlass eine große Sonderausstellung präsentiert. Stark vertreten waren dort die Rennwagen von Porsche, angefangen beim Porsche 718 RS 60 Spyder von 1960 über den 904/8 von 1964, den Typen 936/77, 944 GTP und 956 bis zum bislang letzten Le Mans-Wagen 911 GT 1 von 1998 vor dem geplanten Wiedereinstieg im kommenden Jahr. Auch der erfolgreiche Sauber C 9-Mercedes von 1989 und viele andere siegreiche Rennwagen bis hin zu den Audi Diesel-Prototypen der neueren Zeit waren vertreten.

Ebenfalls vor 30 Jahren errang der Brasilianer Nelson Piquet für die Bayern den ersten Weltmeistertitel in der Formel 1 und wurde gleichzeitig erster „Turbo-Weltmeister“. Der ehemalige BMW-Rennleiter Marc Surer fuhr mit diesem erst kürzlich wieder einsatzbereit gemachten Brabham BT 52-BMW einige Demonstrationsrunden. Die damalige Spitzenleistung von weit über 1.000 PS aus dem aufgeladenen 1,5 Liter-Vierzylinder wird allerdings heute aus Gründen der Standfestigkeit nicht mehr abgerufen. Trotzdem spuckte der Auspuff die charakteristischen Turbo-Flammen zur Freude der insgesamt rund 50.000 Zuschauer aus. Daneben bewegte Joachim Winkelhock den BMW V12 LMR, mit dem er 1999 den Gesamtsieg bei den 24 h von Le Mans errang.





Bereits am Freitag fand neben den Trainingsläufen auf der Grand Prix-Strecke der Historic-Marathon in Kombination mit der Nürburgring-Trophy für GT- und Tourenwagen bis Baujahr 1971 auf der Nordschleife statt. Hier gab es beinharte Rennaction mit vielen Positionskämpfen der zahlreich angetretenen Porsche 911, Jaguar E, BMW 1800, MG B, Austin Healey und vielen weiteren interessanten Rennwagen, bei der man sich um gut und gerne 40 bis 50 Jahre zurückversetzt fühlen konnte, wenn nur die hässlichen FIA-Schutzzäune rings um die schönste Rennstrecke der Welt nicht wären, zu beobachten.



Am Samstag und Sonntag konnte man dann auf der Grand Prix-Strecke die Rennen der Klassen sehen, die dort bereits am Freitag trainiert hatten. Hier spannte sich der Bogen von den Vorkriegsfahrzeugen über Rennwagen der fünfziger und sechziger Jahre zu den Fahrzeugen der Deutschen Rennsport Meisterschaft und Formel 1 bis Anfang der 80er Jahre. Diese beiden letztgenannten Läufe wurden natürlich in atemberaubenden Tempo vorgetragen, denn neben leistungsstarken Motoren waren diese Fahrzeuge bereits mit breiten Slicks ausgerüstet.



Am Samstagabend gab es dann als Höhepunkt das Rennen der zweisitzigen Rennwagen und GT bis Anfang der 60er Jahre. Der Start des gut eine Stunde dauernden Laufs war um 20.15 Uhr, so dass die Fahrzeuge in die Dämmerung hinein fahren und so eine Stimmung wie bei den damaligen 24 h-Rennen aufkam. Am Sonntag fand ein zweites Rennen dieser Klasse statt, bei dem die Fahrzeuge an der Boxenmauer zum Le Mans-Start aufgestellt wurden. Hierbei stellen sich die Fahrer auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite auf und sprinten auf Kommando zu ihren Fahrzeugen, um hineinzuspringen und zu starten. Genau aus diesem Grund haben alle Porsche 911 das Zündschloss auf der linken Seite, so dass die Fahrer während sie den Motor starteten, den ersten Gang einlegen konnten. Heutzutage wird der Le Mans-Start aus Sicherheitsgründen nicht mehr durchgeführt und so nahmen die Fahrzeuge anschließend für den regulären Start Aufstellung. Besonders zu erwähnen ist hier Dr. Klaus Lehr, der mit seinem Mercedes-Benz 300 SLS Porter bei beiden Rennen jeweils einen überlegenen Klassensieg errang. Der zweitplatzierte Maserati 300 S hatte eine Runde Rückstand.



Neben den Rennen gab es auch Demonstrationsfahrten: Ältestes Fahrzeug war ein Opel Grand Prix-Rennwagen von 1903. Mit seinen 12 PS umrundete er die Grand Prix-Strecke in einem Tempo, das ein durchtrainierter Rennradfahrer sicherlich auch halten konnte. Die ebenfalls bei diesem Lauf fahrenden Tourenwagen von Opel haben ihren Urahnen dabei mehrmals überrundet. Ein Grand Prix-Wagen von 1913 konnte leider aufgrund technischer Schwierigkeiten nicht starten. Beim Tourenwagen-Revival gab es ein Wiedersehen mit den BMW M3 der Baureihe E 30 und den Mercedes-Benz 190 E 16V-Rennversionen, zu

deren Zeit die Tourenwagen im Vergleich zur heutigen DTM tatsächlich noch auf den entsprechenden Serienfahrzeugen basierten.

So war auch beim diesjährigen Oldtimer Grand Prix für jeden Geschmack wieder etwas dabei und die meisten Zuschauer werden sich auf die 42. Auflage dieses Rennklassikers im kommenden Jahr freuen. Schön wäre, wenn auch Mercedes-Benz wieder beim Oldtimer Grand Prix Flagge zeigen würde. Ich erinnere mich noch gerne z.B. an das Jahr 1986, als anlässlich der Feierlichkeiten „100 Jahre Automobil“ jede Menge „Edelmetall“ aus dem Werksmuseum zum Nürburgring gebracht wurde. Genial wäre doch mal eine Absprache zwischen Daimler und Audi, um die Silberpfeile ähnlich wie dieses Jahr in Goodwood auf der Nordschleife gemeinsam zu präsentieren.

Fotos Andre Strucken



AUF DER SUCHE NACH DEM BESTEN TOURENWAGEN



Der BENZ 21/80 PS, der eigens für die Prinz Heinrich Fahrt von 1910 gebaut worden war, wird ab September bis Ende Januar 2014 bei uns im Hause zu sehen sein. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM

Niederstedter Weg 5 • 61348 Bad-Homburg v. d. H. • Telefon: 06172-597-6057 • www.central-garage.de

Der Verein „Freunde der CENTRAL GARAGE e.V.“ ist Träger der Ausstellung.