



# Nürburg-Theater

Alle Querelen, politischer und finanzieller Natur, rund um den Nürburgring scheinen fast vergessen zu sein wenn der AvD zum Oldtimer Grand Prix ruft.

Text: Christian Sandler  
 Photos: Nicolas Hein,  
 Christian Sandler



Es war eine Veranstaltung der Superlative 600 Rennwagen, der Baujahre 1927 – 1994, traten wie jedes Jahr am zweiten August- Wochenende bei täglich 10 Rennen oder Trainings auf der berühmten Grand Prix Strecke an. Zu sehen gab es Tourenwagen, Formel 1-Boliden, Le Mans-Prototypen, Rallye-Fahrzeuge, um nur einige Klassen zu nennen, kurz, alles was sich jemals auf der Rennstrecke bewegte. 32 Stunden Motorsport vom feinsten wurden den etwa 40.000 Zuschauern bei herrlichem Sommerwetter um 58 Euro für das ganze Wochenende geboten, inklusive Fahrerlager. Porsche Classic feierte „40 Jahre Transaxle“ mit sämtlichen Modellen wie 924, 928, 944 und 968 in der Mercedes Arena, neben den Ferrari, Maserati, Alfa Romeo und McLaren Markenclubs.



Die tschechische Traditionsmarke Skoda fuhr mit allen ihren Highlights aus ihrer 120-jährigen Firmengeschichte auf, ebenso wie Opel, die sämtliche Rallye- und Renn-Tourenwagen der letzten Jahrzehnte, inklusive „Schwarze Witwe“, in die Eifel zum Schaulauf brachte. Motorsportgrößen wie Christian Danner, Jochen Mass, Derek Bell und Jockel Winkelhock konnte man entspannt im Fahrerlager um ein Autogramm oder Selfie antreffen. Höhepunkt war sicherlich der Lauf zur „FIA Masters Historic Formula One Championship“, wo sich 20 beherzte Fahrer mit ihren Formel 1 Boliden der Jahre 1971 bis 1983 um den Sieg



## 6 Hours of Nürburgring

Von Erich Hein. Photos Nicolas Hein

Das zweite deutsche Rennen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft (World Endurance Championship/WEC) am Sonntag dem 24. Juli: Es war das Rennen mit dem international höchsten sportlichen Wert in diesem Jahr am Nürburgring – und es zeigte zugleich die Bedeutung, die die Rennstrecke in der Eifel für den ganz großen internationalen Motorsport hat.

Seit 2014 müssen die Rennwagen der leistungsstärksten Klasse LMP1 mit Hybrid-Technik ausgestattet sein; das bedeutet, ein Verbrenner und ein Elektromotor arbeiten gemeinsam, aber nicht gleichzeitig, gewinnen somit verloren gegangene Energie zurück und speichern diese. Geschwindigkeiten von mehr als 300km/h werden somit erreicht. Wie die Hersteller diese Vorgabe umsetzen bleibt ihnen überlassen. Porsche etwa hat mit dem aktuellen 919 Hybrid sein Antriebskonzept bestehend aus einem zwei Liter großen Vierzylinder-Turbobenziner dessen Leistung bei 500 PS liegt.

Nach sechs ereignisreichen Stunden wiederholte Vorjahressieger Porsche seinen Erfolg am Nürburgring, Weltmeister Timo Bernhard, Brendon Hartley und Mark Webber

im 919 Hybrid als Sieger überquerten die Ziellinie vor Audi.

Im Verlauf des Rennens hatte Audi sich nach der Schlappe in Le Mans erstarkt zurückgemeldet. Audi konnte seine beiden R18 in der ersten Startreihe platzieren. Porsche folgte in den zwei 919 Hybrid vor zwei Toyota TS050.

Man denkt an die Katastrophe von Le Mans, nachdem dort Toyota nach mehreren Stunden als sicherer Sieger aussah schied man 5 Minuten vor dem Ende auf der Start- und Zielgeraden aus. Das sollte am Nürburgring anders aussehen. Toyota wollte siegen. Leider verloren die TS050 in den ersten beiden Rennrunden bis zu 30 Sekunden auf den Spitzenreiter. Somit aus der Traum vom Sieg. Fürs Gewinnen kamen jetzt nur einer der beiden Audi R18 oder ein Porsche Hybrid infrage. Ein aufregendes Rennen zwischen den beiden deutschen Herstellern mit aufregenden Positionskämpfen. Am Ende musste jedoch das Audi-Duo der R18 mit den Plätzen zwei und drei vorliebnehmen.

Einen kurzen Schreckmoment mit einhergehender hektischer Betriebsamkeit gab es nach einer Stunde Fahrzeit, als der Ford GT

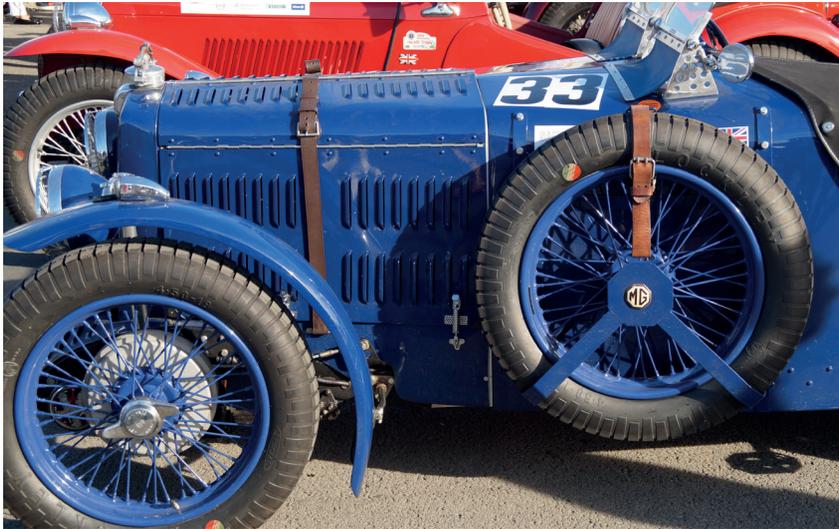
des Briten Andy Priaulx nach den Tankvorgang in Flammen stand. Offensichtlich war weiter Kraftstoff aus dem Tank geflossen, nach dem man den Tankschlauch entfernte. Der Kraftstoff entzündete sich an den heißen Auspuffrohren. Das Feuer konnte jedoch schnell gelöscht werden. Die FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft in der Eifel basiert auf einer langen Tradition. Bis ins Jahr 1953 reicht die Historie der Sportwagen-Kämpfe auf der weltberühmten-Nürburgring-Rennstrecke, die ursprünglich über die klassische 1000-Kilometer-Distanz führten und auch den Namen prägten: das 1000-Kilometer-Rennen. Noch heute ist das annähernd der Fall. Die Historie des Rennens ist zwar lang, aber auch nicht frei von Schwierigkeiten. Nach einem sensationellen Auftakt 1953 pausierte man zwei Jahr, 1956 ging in alter bewährter Manier weiter. Bei diesem Rennen zwangen Stirling Moss, Harry Schell, Piero Taruffi und Jean Behra Juan Manuel Fangio und Eugenio Castellotti im Ferrari 860 Monza. Heute ein älterer Herr, früher der Held des Rennens: Stirling Moss. Von 1958 bis 1960 konnte er noch dreimal in Folge auf Aston Martin und Maserati den Sieg einfahren. Mit seinen vier Gesamtsiegen ist Moss der erfolgreichste Fahrer dieses Rennens. 18 Automarken waren siegreich, die siegreichste Automarke ist „Porsche“, die auch im aktuellen Rennen siegte.



Rechts: Oliver Steinmetz-  
Opel Commodore 3000.



Unten: Englischer MG TA  
ausnahmsweise in Blau.



Oben: Hoch das  
Bein - Cooper  
T41.

Links: Ein bestens  
gelaunter Jochen  
Mass.

Unten: Warten  
auf Grün – Formel  
1-Meute bei der  
Boxenausfahrt.  
Darunter: In voller  
Fahrt - Scarab-  
Offenhauser  
Baujahr 1960.



Flammenwerfer Nr. 1 -  
Porsche 935 von Beck und  
Thibault.

Rechts: Flammenwerfer Nr. 2  
- BMW M1 im berühmten  
BASF Design.



raufen. Da gab es kein strategisches Boxenstopp-Theater wie bei der modernen Formel 1, wo irgendwann während des Rennens von gelben auf roten Reifen gewechselt werden muss und zum Überholen ein Teil vom Heckflügel flach gestellt wird. Bis zur Zielflagge waren Rad an Rad-Kämpfe im Sekundenabstand angesagt, bei einem Motorensound wo Gänsehautfeeling vorprogrammiert war. Gewonnen hat übrigens der Engländer Nick Padmore auf seinem Williams FW07C mit 5 Sekunden Vorsprung auf Loic Deman aus Belgien auf einem Tyrrell 010. Ein imposantes Starterfeld von 35 Wagen gab es bei den „FIA Masters Historic Sports Car Championship“, der Sportwagen der Jahre 1962 bis 1974. Unzählige Lola T70, Porsche 910, Chevron B16 usw. raufen sich um den Sieg, den letztendlich Manfredi Rossi di Montelera auf

Abarth Osella PA1 für sich entschied. Rossi konnte auch den Sieg bei der „FIA Lurani Trophy“, den historischen Formel Junior Fahrzeugen, auf Lotus 22 für sich verbuchen. Ein buntes Starterfeld a la BMW M1, Porsche 935 K3, Ford Capri RS 3100 tummelte sich beim Revival der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Lauf 1 gewann Ralf Kelleners auf dem seltenen De Tomaso Pantera, den Sieg im zweiten Lauf holten sich Urs Beck u.P.A.Thibault auf dem Flammen speienden Porsche 935 K3. Publikumsliebblinge beim DTM/STW Revival (Gleichmäßigkeitsprüfung) waren Marco Wagner aus Kolbermoor und Franz Ostermaier aus Landshut mit ihren wunderschönen und zeitlosen BMW M1. Aufregender und schöner kann ein Motorsport-Wochenende nicht sein.

