

Rennendes Museum begeistert auch bei wechselnder Witterung

Einmal mehr lud die Eifel regenresistente Motorsportler an den Nürburgring. Zum 39. Mal veranstaltete der AvD seinen Oldtimer Grand Prix, bei dem die rund 60.000 Fans viel geboten bekamen.

Von Vorkriegsrennwagen über GT- und Tourenwagen bis zu den Vertretern der Sportwagen- und Formel 1-Szene reichte die Bandbreite.

Nach zwei Tagen mit geringeren Schauern duschte das gewohnte Eifelwetter die Teilnehmer sonntags gehörig ab. Dennoch kam der Spass nicht zu kurz und die Wassertropfen auf Lack und Chromteilen boten den Fotografen faszinierende Motive.

GT- und Tourenwagen

Bevor der Oldtimer Grand Prix einen runden Geburtstag feiert, gab es ein spezielles Rennen für den Jaguar E Type zu dessen 50tem. Auch beim Meisterschaftslauf der Masters GT waren viele Katzen am Start. Dabei bescherte Marcus von Oeynhausen dem britischen GT den Sieg zum Jubiläum. Rob Hall folgte im AC Cobra und hatte eine Meute weiterer E Types bestehend aus Sandy Watson/Martin O'Connell, Chris Scragg, Jamie Boot und Emanuele Benedini auf den Fersen.

Als bester Zweiliterpilot kam Armin Zumtobel (Porsche 911) als Siebter ins Ziel gefolgt von Michael Schryver/Simon Hadfield im Lotus Elan, Christopher Stahl/Jorrah Venables auf Jaguar E und dem Austin Healey 3000-Trio Christian von Wedel/Franz zu Ortenburg/Rhea Sautter.

Bereits am Freitag ging der traditionelle Marathon für GT- und Tourenwagen bis 1965 auf der kombinierten Strecke aus GP-Kurs und Nordschleife über die Bühne. Marcus von Oeynhausen machte seinem E Type mit Unterstützung von Frank Stippler dabei das erste Geburtstagsgeschenk und gewann vor Fred und Barney, die im Vorjahr noch im Ford Fairlane siegen konnten. Alexander Berstein und Wolfgang Weber komplettierten im Jaguar E Type das Podest und hielten den spektakulär driftenden Porsche 911 mit Rallyelegende Walter Röhrl und Armin Zumtobel hinter sich. Das Vater-Sohn-Gespann Chris Chiles (AC Cobra), Alexander Kolb/Bernd Hahne im Austin Healey 3000 und Oliver Louisoder/Rolf Lamberty auf Jaguar E belegten die nächsten Plätze. Bestes Tourenwagenteam war die Alfa Romeo Giulia-Besatzung Bernd Hahne/Alexander Furiani vor Dirk Waaijbergen/Yelmer Burlimann im Ford Mustang und Johannes Offergeld/Barrie Williams (Alfa Romeo Giulia). Die Trophy-Wertung (Bj. 1966 bis 1971) ging an Timm Meinrenken/Frank Strothe vor Ralf Oehme/Arne Cornils (beide Porsche 911) und Peter Praller/Malte Fromm im Alfa Romeo Giulia. Bei den Youngtimern traf Michael Erlich (De Tomaso Pantera) als Zweiter die Porsche 928 mit Jörg Bratke/Wolfgang Weber und Stefan Neuhorn auf dem Siegerpodium.

Zu den beliebtesten Rennfeldern gehörte wiederum das Revival Deutsche Rennsportmeisterschaft. Hier bildeten die Porsche 935 der Gruppe 5 die Spitze. Daniel Schrey musste sich zwar im ersten Lauf Wolfgang Kaufmann geschlagen geben, verließ diesen mit Partner Eberhard Baunach jedoch in der Addition der beiden Rennen auf Rang zwei. Jerome Miloe erklimmte als Dritter das Podest und als nächste kamen die schnellsten der Bj. 1972 bis 1976 ins Ziel.

Ralf Heisig gewann die Klasse über 2000 ccm im Porsche 930 vor Stefan Oberdörster/Dirk Kisters (Porsche 911). Klassendritter wurde Michael Erlich auf De Tomaso Pantera und bis zwei Liter setzte sich Claude Boissy gegen Manuel Frylink (beide Ford Escort Mk1) durch.

In der Zweiliterklasse der Bj. 1977 bis 1981 war Charles Veillard im BMW 320 E21 erfolgreich und die Klasse über 2000 ccm dieser Kategorie ging an Peter Heinrich. Mit zwei Runden Vorsprung auf seine BMW M1-Kollegen Axel Hagemann/Achim Pohl und Franz Ostermeier war er zufriedener als Christopher Stahl/Klaus Ludwig, die mit technischen Problemen am Porsche 935 kämpften.

Jürg Bächli gewann die Klasse der Fahrzeuge bis 1971. Dem Opel Commodore folgten Armin Schmitt und Ralf Bender/Michael Irmgartz mit ihren Porsche 911.

Formel- und Sportwagen

Für Formel 1-Freunde waren die Grand Prix Masters-Läufe das Richtige.

Bruno Ferrari wurde Sieger der Klasse bis 1971. Daryl Taylor eiferte dem March 701-Piloten nach und holte mit seinem Shadow DN1 vor Ron Maydon (Amon F101) den 74er Pokal. Bei den F1 bis 1978 ging Richard Barber im Fittipaldi F5 als klarer Sieger, gefolgt von Peter Meyricks March 761, hervor.

Die Arrows A4 machten in der Klasse bis 1985 das Tempo und belegten in der Reihenfolge Roland Kinch vor Steve Hartley auch die ersten Gesamtränge. Nico Bindels hielt im Lotus 87 den Tyrrell 012 mit Ian Simmonds von Klassenrang drei fern.

Die Grand Prix Cars bis 1960 dokumentierten die Vorstufe und Anfänge der heutigen Königsklasse.

Bei den GP-Wagen bis 1951 war Stephan Rettenmaier im Alfa Romeo P3 Schnellster vor Marc Hulbert (ERA D).

Die Klasse für 1952 und 1953, als Formel 2-Wagen die Formel 1 bestritten, wurde zur Beute von Paul Grant auf Cooper Bristol. Sein Markenkollege Martin Eyre lief hinter Ian Nuthall (Alta) als Dritter ein.

Willi Balz lag an der Spitze der Formel 1 mit 16“ Rädern und die 15 Zöller gingen an den Gesamtsieger Tony Smith. Der Ferrari 246-Pilot lag in der Klasse vor Sidney Hoole im Cooper T41.

Bei den Tasman- und Indyfahrzeugen waren Allan Miles/Georg Hann mit dem Maserati 250F erfolgreich und freuten sich zudem über Gesamtrang zwei.

Eine Gleichmässigkeitsprüfung gab es für die Vorkriegswagen, bei denen auch Ulrich Sauer mit seinem BMW 328 startete. Somit bleibt er weiterhin der einzige Starter, der an allen Ausgaben des Oldtimer Grand Prix teilgenommen hat.

Die wenigsten Strafpunkte sammelte Michael Strauß mit seinem Talbot AV105 und der Rekordstarter Ulrich Sauer sicherte sich die zweite Stelle. Marc und Maren Krombach (BMW 328) wurden Dritte vor Berthold Dörrich im Alvis 12/70 und Bruno Hürlimann auf Healey Silverstone. Im Riley TT erreichten Holger und Astrid Kluge Rang sechs gefolgt von Peter Sedlmeier (Aston Martin Speed) und dem MG PA-Fahrer Hubert Dahmen.

Sportwagen der 60er und 70er Jahre gehen bei der Mastersrennserie an den Start. Bei den 65ern kam Laurie Bennett mit seinem McLaren M1B am schnellsten ins Ziel und wurde Gesamtdritter. David Forsbrey (Ford GT40) und Keith Ahlers auf Cooper Monaco folgten mit Rundenrückstand.

Bis Bj. 1970 gewann der Gesamtzweite Sandy Watson vor seinem Chevron B8-Kollegen Charles Allison.

Die 74er GT-Klasse ging an Mark Bates im Porsche 911 und bei den Sportwagen siegte Jamie Boot (Chevron B16). An der Gesamtspitze lag mit Manfredo Rossi di Montelera der Gewinner der offene Prototypen. Dem Abarth Osella PA1 folgte in der Klasse Frank Jacob im Lola T210.

Text: Stefan Chytrek

Quelle: www.kurvensteher.de