Macht nur so weiter

Rund 800 Starter haben für die Nürburgring Classic 2019 gemeldet, und auch bei der dritten Auflage der Veranstaltung kommen nicht nur die Vollblut-Racer auf ihre Kosten. Das etwas andere Konzept der Veranstaltung findet sichtlich Anklang.

TEXT Christian Bangemann // **FOTOS** Fact

Spannende Fights im großen Feld der Youngtimer Trophy, der BMW 2002 presst sich am Opel Kadett GSi vorbei

Es ist mir wichtig, die Menschen zum Fahren zu bringen", fasst Marcus Herfort, der Kopf hinter der Nürburgring Classic, das Konzept der Veranstaltung zusammen. Da stutzt der Zuhörer zunächst, denn gefahren wird am Nürburgring ja bereits seit über 90 Jahren. Was Herfort meint: Es sollen nicht nur die Vollblut-Rennfahrer angesprochen werden – die Nürburgring Classic will auch jene erreichen, deren Schätze nicht mit Käfig und Feuerlöschanlage ausgerüstet sind. Er kennt die Sehnsüchte vieler Petrolheads, die einmal mit ihrem Klassiker den Kurs in der Eifel bezwingen wollen.

Die Botschaft kommt an. So tummeln sich am letzten Mai-Wochenende neben den Rennfahrern und ihren Renngeräten auch knapp 20 Clubs und Marken-IGs am Ring.

Ein Herz für Vorkriegsautos

Im alten Fahrerlager haben sich die Freunde der Vorkriegsklassen versammelt. Lothar Lehr, angereist mit seinem mächtigen Locomobile M 48 Speed Car von 1914, freut sich über den Vorkriegsschwerpunkt, den die Veranstaltung bietet. Ein Reiz, dem auch Luca Schröder erlegen ist. Er tauscht zum wiederholten Mal die Kerzen an seinem Lagonda Rapier Special von 1934. Schröder ist in der Runde der Vorkriegs-Racer die absolute Ausnahme – nicht wegen seines doppelt kompressorgeladenen Vierzylinders, sondern weil er erst 23 Jahre alt ist. Seine Stimmung ist jedenfalls großartig, weil mittlerweile die Kerzen mit dem korrekten Wärmewert montiert sind, die seinem Einbaum auf der Nordschleife zum richtigen Feuer verhelfen. Dass die Kompressoren mit knapp 3 bar in die Brennräume blasen, mag auch helfen.

Beim Schlendern durch das Fahrerlager sitzt plötzlich Herbert Linge in der Sonne, und zwar in einem Auto, das verdächtig nach einem Porsche 550 Spyder aussieht. Linge strahlt mit dem Zentralgestirn um die Wette und lobt den Aufbau im Paddock. Eine Ausstellung mit historischen Renntransportern beleuchtet einen Teil der Historie, für den oft kein Platz gefunden wird.

Wenn eine Veranstaltung auf der Historie des Jan-Wellem-Pokals und der ADAC-Eifelrennen aufbaut, liegt freilich immer ein leichter Hauch von heißem Gummi und Bremsengeruch in der Luft. 800 Starter haben gemeldet, von denen die meisten scharf auf Zehntelsekunden sind. So bunt wie die Szene, so farbig ist das Starterfeld und damit historisch äußerst korrekt. Marco Werner, Le-Mans-Sieger und Rennlegende, belegt diese kühne Aussage mit einem Video, das er in der Boxengasse auf seinem Handy zeigt. Zu sehen ist ein Rennstart aus dem Jahr 1970 am Nürburgring. Da steht, fast direkt hinter einem Porsche 908, ein DKW F12 mit heftiger Zweitaktfahne – ganz so wild ist der Mix heute allerdings nicht mehr.

Werner sollte bei der diesjährigen Veranstaltung eigentlich engagiert in das

Stimmgewaltige Vintage und Prewar-Cars im alten Fahrerlager – ein Highlight der Nürburgring Classic

In den Rennen sind viele starke Escort am Start, hier war die Zylinderkopfdichtung nicht stark genug

Oliver Boyke im Porsche 911 RSR. Der Gruppe-5-Champion aus dem letzten Jahr ist auch 2019 wieder vorn dabei

Dicht gedrängt präsentiert sich das Starterfeld der HTGT. Am Ende gibt es einen Doppelsieg für Ford Escort

Stark gezeichnet, dennoch sauschnell ist der Porsche 935 von Daniel Schrey. Rechts oben ein junger Mann mit einem alten Auto – Luca Schröder auf Lagonda Rapier

Special, Baujahr 1934. Das Foto unten zeigt die Vielfalt des Programms – eine Cobra mit herzerwärmendem V8-Bollern vor einer Horde Mini-Challenge-Racern

Lenkrad eines McLaren M8 greifen, der für die CanAm-100-Meilen-Trophy gemeldet war. Beim Training zeigte sich aber rasch, dass der V8 des Boliden nicht ganz auf der Höhe war. So fehlt dann einer der CanAm-Boliden, die gemeinsam mit Gruppe-5-Autos und den Stromlinienflundern der Sports 2000 an den Start gehen. Hier scheint die Hackordnung klar: vorn die V8-Brummer, dann die anderen. Mit nur 140 bis 150 PS aus schlanken Ford-Vierzylindern wirken die Sports-2000-Rennwagen zunächst wie typisches Kanonenfutter, aber die Rundenzeiten zeigen keine wesentlichen Unterschiede zwischen den schnellen Porsche RSR und den extrem flachen Sports 2000.

Gruppe 5 verleiht Flügel

Überhaupt Porsche. Ist es ein Wunder, dass immer die Silhouette eines Elfers herauskommt, wenn Kinder Sportwagen zeichnen? Dem flachen Sechszylinder ist auch Oliver Boyke erlegen. Seine Rennkarriere startete auf einem BMW M3 und führte über einen für Rallye und Rundstrecke selbst aufgebauten 911 SC letztlich zu seinem 911 RSR. Es ist Boykes zweite Saison auf dem Gruppe-5-Auto, und er geht bereits als Titelverteidiger an den Start. Offensichtlich kann der Mann etwas, nicht nur am Lenkrad, sondern auch mit dem Schraubenschlüssel, wie sein blitzsauber aufgebauter Rennwagen zeigt.

Sein Auto gehört auch an diesem Wochenende wieder zu den schnellen, er fährt in seiner Division auf Rang vier. Auf dem Podium in Rennen zwei am Sonntag steht dafür Daniel Schrey, was überhaupt nicht selbstverständlich ist. Denn der gelbe Kremer-Porsche 935 ist just in der Vorwoche beim Rennen in Zandvoort mit richtig viel Schwung über die Dreifach-Leitplanke geflogen. Schreys Team hat nonstop geschraubt, um den Porsche am Nürburgring einsatzbereit zu haben. Heftige Narben im GFK-Kleid zeigen, wie groß der Grad der Zerstörung war.

Dass der Porsche gegen den kaum kniehohen Ford GT40 von Georg Nolte keine Chance hatte? Geschenkt, eine Differenz von rund 200 PS Leistung ist auch mit größten Fahrkünsten auf dem Nürburgring nicht wettzumachen. Auch der mächtige BMW M1 von Achim Heinrich, rund 500 PS stark, machte dem Flatsix das Leben richtig schwer, musste sich aber dem US-Car mit dickem V8 beugen. Am Ende hieß es daher Ford vor BMW und Porsche.

Es wird gefightet in der Eifel, was nicht anders zu erwarten war, wenn schon die Läufe der kleinen Klasse „Kampf der Zwerge“ heißen. Lackaustausch zwischen den Kontrahenten ist kaum zu vermeiden bei Starterfeldern mit 40 und mehr Autos auf dem GP-Kurs. Da wird es einfach eng auf der Strecke, selbst wenn sich hier Mini, Abarth und NSU TTS kabbeln. Rundenzeiten von 2:25 Minuten von Gregor Nick auf Mini, einem der ganz Schnellen bei den ganz Kleinen, sind nebenbei bemerkt das Niveau der BMW M3, die beinahe so zahlreich vertreten sind wie die Elfer. Was die Tourenwagen-Classics-Läufe schon fast wie einen Markenpokal aussehen lässt.

Allerdings hat zum Schluss der mächtige Zakspeed Turbo Capri von Peter Mücke den Splitter vorn, gefolgt von Ronny Scheer im Opel Astra DTM und Achim Heinrich mit dem M1 Procar. Die ersten drei trennen keine zweieinhalb Sekunden – Rennsport vom Feinsten. Was auch Patrick Peter, dem Veranstalter von Le Mans Classic, nicht entgangen ist. Er wünscht sich lediglich ein internationaleres Starterfeld. Frankreich, Belgien, Luxemburg und die Niederlande liegen dichter am Nürburgring als Bayern. Die Freunde aus dem Westen haben jeden Grund, um im Juni 2020 zur vierten Nürburgring Classic zu kommen, denn so wie diesmal kann es getrost weitergehen. ■

DREI FRAGEN AN

Richard Mille

Foto: Wee Khim

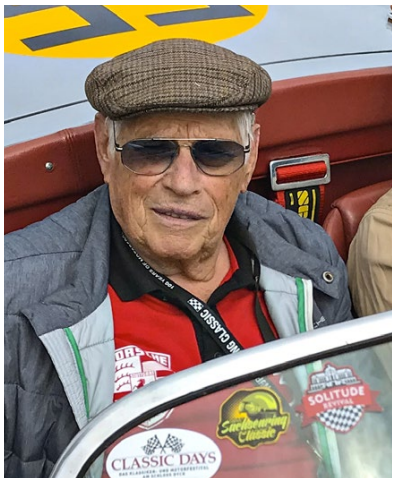
Der Franzose Richard Mille produziert im schweizerischen Les Breuleux exklusive, sehr technische Uhren, die unter Rennfahrern äußerst beliebt sind. Seit 2017 ist er Hauptsponsor der Nürburgring Classic.

Warum sponsern Sie die Veranstaltung?
Mille: Bei der Nürburgring Classic starten extrem faszinierende Autos mit beeindruckender Geschichte. In Verbindung mit der Historie der Rennstrecke ist es schlicht ein Traum für jeden Automobil-Enthusiasten, sich hier zu engagieren.

Woher stammt Ihre Liebe zu klassischen Automobilen?
Mille: Ich interessiere mich für jede Art von Motorsport bis hin zur Formel E, doch meine eigentliche Passion sind klassische Rennwagen – der direkte, pragmatische Ansatz der Designer und Fahrer, ihr Erfindungsgeist und instinktives Wissen beeindrucken mich. Für mich war der Rennsport der Jahre, die hier präsentiert werden, der aufregendste von allen.

Was ist Ihr Lieblingsauto?
Mille: Grundsätzlich stelle ich kein Auto meiner Sammlung über die anderen, ich verkaufe auch nie etwas. Wenn ich doch wählen muss: Mein heiliger Gral ist der Ferrari 312P von 1969.

Das Interview führte Motor Klassik-Redakteur Hans-Jörg Götzl

Le Mans? Nein, aber auch am Nürburgring sorgt Ende Mai ein Riesenrad für Abwechslung bei den Besuchern

Porsche-Legende Herbert Linge genießt die Veranstaltung, während unten Vater und Sohn die Kampfspuren am BMW beseitigen