

24h-Classic

Nicht ganz neu, aber trotzdem eine Premiere: Über 200.000 Zuschauer sahen am Nürburgring die erste Ausgabe der 24h-Classic. Kurzfristig hatte der ADAC Nordrhein die Fahrgemeinschaft Historischer Rennwagen e.V. (FHR) und Historic Race Event mit der Organisation des Rennens beauftragt, das nun Nachfolger des Rennens „Egon 500“ ist. Ergebnis: Eine organisatorische Punktlandung, die zum Auftakt einer langen Tradition im historischen Rennsport werden soll.



Siegfried Lapawa und Michael Roock in einem Porsche 911, Baujahr 1965



Ford Mustang, Baujahr 1965 vor einem Youngtimer BMW M3, Baujahr 1986.



Bild links: Teilnehmer der Rennserie und der 24h-Classik waren auch Georg Griesemann (links) und Bernd Langewische (rechts) mit einem Porsche 911 RSR.
Unten: Abendstimmung am Nürburgring.

Text: Stefanie Stütting Fotografie: Helmut Hergarten



Sie ist eine der legendärsten Strecken im deutschen Motorsport. Ein Traum für jeden Motorsportfan. Die Nordschleife des Nürburgrings hatte Ende Mai nicht nur das traditionsreiche 24h-Rennen zu Gast, sondern wartete auch mit einer Premiere auf, die zum Highlight im aktuellen Kalender des historischen Motorsports und zu einem wichtigen Meilenstein unter den sechs Veranstaltungen der Jahreswertung werden sollte.

Die 24h-Classik rückte als Vorlauf des 24-Stunden-Rennens näher ins Zentrum der Aufmerksamkeit, als das sonst bei klassischen Langstrecken der Fall zu sein pflegt. 138 Teams hatten bereits am Donnerstag das freie Training aufgenommen, für das an zwei Tagen fünf Stunden zur Verfügung standen. Schon hier forderte die Nordschleife unter den 89 historischen Fahrzeugen nach Anhang K und 49 Youngtimern nach Anhang J bis Baujahr 1986 ihre ersten Opfer. Ein geplatzter Motor und eine, für die Fahrer unglückliche, Begegnung mit der Leitplanke setzten zwei Fahrzeuge für die 24h-Classik außer Gefecht. Zwischen den Trainings wurde auf Hochtouren geschraubt, alle Teams sind mit mindestens einem Techniker am Nürburgring oder aber haben verteilte Schrauber in den eigenen Reihen.

Gleich zum Auftakt des dreistündigen Rennens, das mit der 100 Meilen Trophy und dem Yokohama FHR Roschmann Cup zwei Sonderwertungen beinhaltet, bekamen die Zuschauer eine Legende zu Gesicht. Clemens Schickentanz lieferte vor dem Start des Teilnehmerfeldes in genau dem Wagen eine bejubelte Ehrenrunde ab, in dem er zusammen mit Hans-Joachim „Strietzel“ Stück das erste 24h-Rennen 1970 gewonnen hatte – ein BMW 2002 TI.





Die 24h-Classic sollen sich nun als fester Bestandteil im Kalender der Fahrer-teams etablieren und eins der Highlights unter den sechs Veranstaltungen der FHR-Jahreswertung werden.

Im Rennen entwickelte sich ein spannender Zweikampf zwischen Stahl/Mathey (Porsche 934) und dem Porsche 935 von Wolfgang und Michael Schrey. Die Armada der Porsche RSR/RS führte Daniel Schrey an, der jedoch wegen Überschreiten der Geschwindigkeit in der Boxengasse um fünf Startplätze zurückversetzt wurde. Mark Bullit und Klaus Graf führten das Verfolgerfeld auf einem schnellen BMW 1 an, aber auch Luke und Tim Bullit auf dem zweiten M1 hielten mit Rundenzeiten unter 9,50 den Anschluss. Mit geringem Abstand kämpften Sanchez/Sanchez, Charles Voggenreiter und Langewische/Griesemann – alle mit einem Porsche RSR – um die Plätze. Nach sechs Runden konnten Stahl/Mathey mit einem Vorsprung von 16 Sekunden die Wertung der 100 Meilen Trophy vor Wolfgang und Michael Schrey für sich entscheiden.

Die Wertung des Yokohama FHR Roschmann Cup fiel ebenso spannend wie knapp aus, was schon die eng gesetzten Trainingszeiten hatten vermuten lassen. Aber auch hier kämpften die Fahrer mit einigen Defekten. So musste Uwe Klapproth seinen BMW 2002 bereits in der ersten Runde mit einer geplatzten Windschutzscheibe abstellen. Und auch Gerd Niemeier und Armin Zumtobel kamen mit ihrem Ford Mustang nicht sonderlich weit, starteten jedoch später beim 24h-Rennen erneut mit einem BMW M3.

Für Stephan Dornhofer von der Scuderia OTZ ist es nicht der Sieg, der im Vordergrund stand. „Die Nürburgring Nord-schleife ist einfach ein mythischer Ort. Wir fahren dort am liebsten. Für uns zählt das Fahren selbst.“ Ein alter Mercedes Bus ist während der Renn-tage kulturelles Zentrum und Wohnstätte für die sieben Fahrer der drei OTZ-Teams, die mit einem Alfa Romeo 1900ti 1955, einem Porsche 912 aus dem Jahr 1965 und einem Porsche 914 von 1971 starteten. Dornhofer: „Der Alfa Romeo war das älteste Auto im Feld. Er ist nie nachlackiert worden und erzählt allein durch sein Erscheinungsbild Geschichten.“ Die 50er und

Gefahren wurde die Nordschleife inklusive der Grand-Prix-Strecke. Eine Rundenlänge der 24h-Classic beträgt 25,8 Kilometer. Insgesamt werden 19 Runden gefahren.



60er Jahre sind für die OTZ-Fahrer, die vor vier Jahren zusammengefunden haben und selber ein Oldtimer-Treffen organisieren, die goldene Zeit des Motorsports.

„Die 24h-Classic ist, anders als die meisten Langstrecken-Rennen, schon ein echter kleiner Programmpunkt innerhalb des 24h-Rennens. Die organisatorische Leistung von Historic Race Event mit ihrem Geschäftsführer Kai von Schau-roth und das gesamte Umfeld sind fantastisch. Eine großartige Leistung. Da die 24h-Classic in diesem Jahr sehr kurzfristig organisiert wurden, war die Situation für viele Fahrer lange unklar. Daher ist meiner Meinung nach auch damit zu rechnen, dass es im nächsten Jahr noch weit mehr Teilnehmer geben wird.“ Dann, so sind sich auch die Veranstalter sicher, werden auch Fahrer mit von der Partie sein, die nicht automatisch für die Veranstaltungen der Langstreckenserie genannt sind.

Jürgen Möhle, sportlicher Berater von Historic Race Event: „Nach drei Stunden endete hier auf dem Nürburgring ein spannendes Rennen vor über 200.000 begeisterten Zuschauern. Hervorzuheben bleibt die überwiegend faire und gekonnte Fahrweise der Teilnehmer. Das Verständnis und Miteinander zwischen Anhang K-Teams und den Youngtimern war positiv und entspannt. Auch der ADAC und das Orga-Team erhielten absolut positive Resonanz.“

ALFA ROMEO 1900ti, Baujahr 1955: Der Alfa Romeo der Scuderia OTZ war das älteste Auto im Feld der 24h-Classic. Dieser Wagen ist noch nie nachlackiert worden und erzählt allein durch sein Erscheinungsbild Geschichten aus über einem halben Jahrhundert.



Dr. Rolf Stockenbrand in einem Mercedes 300 SE