



DRM-Revival mit starker Gruppe-5-Beteiligung

Die Fahrzeuge aus der ehemaligen Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) im Rennen 2 gehören für viele Besucher des Oldtimer-Grand-Prix zu den Highlights des Wochenendes. Und in diesem Feld der besonderen Autos stechen die Gruppe-5-Boliden natürlich besonders heraus. Sieben dieser bemerkenswerten Rennwagen treten im Rennen an, die Bandbreite reicht vom BMW 635 und BMW 320 turbo über die beliebten Turbo-Capri von Ford bis zum Porsch 935 K3.

Hielten in den vergangenen Jahren immer wieder Peter und Stefan Mücke mit ihrem fantastisch restaurierten Zakspeed-Capri oder auch der Belgier Erik Qvick (BMW 320 turbo) die Fahnen der Gruppe-5-Fraktion hoch, gesellen sich in diesem Jahr neue Fahrzeuge dazu. Einige sind gewissermaßen gerade frisch aus dem Ei geschlüpft. Das gilt etwa für den Turbo-Capri, den Heinz Schmerral aufgebaut hat und den er sich mit Mike Stursberg teilt. „Wir absolvieren hier unseren zweiten Start mit dem Auto“, erzählt Schmerral. „Es ist ein Originalauto von Harald Ertel, das lange Jahre im Museum in Speyer stand. Über Erich Zakowski haben wir ihn gefunden und ihn eineinhalb Jahre lang wieder aufgebaut.“

Wie es sich für das historische Material gehört, geht das erfahrene Renn-Duo im Cockpit die Sache aber vorsichtig an. Schmerral: „Uns geht es erstmal darum, das Auto zu beherrschen. Das ist ja ein Exot. Ich brauchte etwas, um mich daran zu gewöhnen – zum Beispiel kam ich mit der Schaltung erst gar nicht zurecht.“ Teamkollege Stursberg ergänzt: „Beim ersten Einsatz mit dem Auto haben wir auf Anhieb den Gesamtsieg geholt. Trotzdem sind wir erstmal in einer Lernphase. Es ist ein Traum, mit so einem historischen Auto zu fahren.“ Was macht den Reiz dieser besonderen Fahrzeuge aus? Stursberg kann es aus Fahrersicht sehr gut beurteilen: „Ich fahre ja auch aktuelle Rennwagen – und da ist der Unterschied riesig. Bei den neuen Autos sind alle Systeme elektrisch überwacht, man bekommt frühzeitig Signale wenn etwas nicht stimmt. Hier muss man alles „von Hand“ überwachen. Es ist eine ganz andere Welt – man riecht noch drei Tage nach so einem Rennen nach Öl und Sprit.“

1200 km Anreise für den Oldtimer-Grand-Prix

Ein Ford Capri hat an diesem Wochenende eine besonders lange Anreise hinter sich: Erik Petrakovits kommt mit seinem Capri in Gruppe-5-Optik aus Österreich.

50TH OLDTIMER GRAND PRIX

Wie es sich für ein Historik-Team aus der Alpenrepublik gehört, ist der Ford im Design des legendären Österreichers Harald Ertl. „Es ist aber nicht wirklich ein altes Ertel-Auto, sondern eine Replik, die wir selbst aufgebaut haben“, verrät Petrakovits. „Wir haben das Auto komplett in Eigenregie aufgebaut und uns dabei natürlich sehr eng an die zeitgenössischen Vorlagen gehalten. Allerdings haben wir aus budgetgründen ein paar Konzessionen gemacht und zum Beispiel Stahl statt Alu verwendet und einem Ford Duratec statt der BDA-Version verbaut.“ Das bringt dem Team sowohl einen Leistungs-, als auch einen Gewichtsachteil, aber mit den resultierenden Platzierungen im vorderen Viertel des Feldes kann Petrakovits leben: „Wir sind das erste Mal am Nürburgring und ich muss die Strecke noch lernen“, gibt er zu bedenken. „Am RedBull-Ring, meiner Heimat, komme ich an Peter Mückes Zeiten heran – hier gelingt mir das natürlich nicht. Trotzdem macht es natürlich große Freude in einem Feld wie hier mitzufahren.“

Bekannte Gesichter im Cockpit

Auch bekannte Rennfahrer mischen bei den Gruppe-5-Fights mit. Der ehemalige Porsche- und Toyota-Werksfahrer Ralf Kelleners etwa startet in einem De Tomaso Pantera GTS – einem Nachbau des damals privat aufgebauten Gruppe-5-Renners. Olaf Manthey nimmt in einem BMW 635 CSI des Schumann-Teams Platz. „Im Gruppe-5-Trim ist das Auto breiter verfügt über eine bessere Aerodynamik und einen Vierventil-Motor“, erläutert er. „Mit seinem langen Radstand und dem Motor auf der Vorderachse ist natürlich ein ganz anderer Fahrstil nötig als bei meinem Porsche aus Rennen 11. Aber das Auto macht riesig Spaß. Das ist noch pures Autofahren ohne große Hilfsmittel und nicht Flipperautomat-Spielen mit Wippenschaltung. Der Fahrer muss das Gefühl für das Auto im Fuß und im Hintern haben.“ Seine Chancen sieht der Teamchef und Ex-Rennprofi allerdings skeptisch: „Eigentlich ist der BMW deutlich zu schwer. Aber um den ein oder anderen Porsche RSR zu ärgern, dafür reicht es allemale.“

offizieller Medienpartner



Medienpartner



Partner

