

Highlight Abendrennen: Tempo, Technik und Tradition

Als das kräftige Wolkenband am Samstagabend pünktlich kurz vor Rennbeginn abzog und der Regen aufhörte, atmeten viele Teilnehmer, Experten und Fans auf. Denn der Höhepunkt des Wochenendes – das Abendrennen der zweisitzigen Rennwagen und GT bis Baujahr 1971 – konnte bei einigermaßen erträglichen Streckenbedingungen stattfinden. Was dann folgte, war ein beeindruckendes Zusammenspiel aus historischen Motorsportlegenden und technischer Vielfalt. Und trotz einiger Ausrutscher entfaltete sich anschließend einmal mehr der spezielle Zauber, den nur die vielleicht schönsten Sportwagen aller Zeiten in der einsetzenden Dämmerung präsentieren können.

Museumsstücke auf der Ideallinie

Das Besondere an diesem Lauf: Viele der eingesetzten Fahrzeuge sind normalerweise in privaten Sammlungen oder Museen zu finden – und dennoch wurden sie auf die Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings geschickt, wo sie nicht nur bewegt, sondern tatsächlich im Wettbewerb gefahren wurden. Dabei steht bei allen Fahrern natürlich die Sicherheit und der Erhalt der Fahrzeuge im Vordergrund. Trotzdem ist der sportliche Anspruch immer wieder hoch, denn das Starterfeld wurde gezielt so zusammengestellt, dass in den einzelnen Klassen spannende Positionskämpfe möglich wurden.

Starker Auftakt auf nasser Strecke

Von der Pole Position ging der Palle Birkelund Pedersen (Ginetta G4R) ins Rennen. Mit seiner Trainingsbestzeit hatte er sich knapp gegen die beiden Elva-Piloten William Nuthall (Elva Mk VII S) und Vorjahressieger Oliver Hartmann (Elva Mk VIII) durchgesetzt. Auch im Rennen behielt Der Däne die Führung und wurde schließlich nach 23 Runden vor den beiden Austin Healeys von Carl-Friedrich und Alexander Kolb sowie Andreas und Michael Große-Entrup abgewinkt.

Fahrzeuge mit Geschichte – und Geschichten

Aber das reine Ergebnis wird für manchen Zuschauer traditionell zur Nebensache angesichts der Vielfalt und Qualität der Fahrzeuge. So bewegte etwa Nicola von Dönhoff einen Ferrari 250 GT SWB, der 1961 die Tour de France gewann. „Solche Autos anzulocken, bedarf viel Überredungskunst“, sagte sie, „sehr viele

offizieller Medienpartner

**Motor
Klassik**

Medienpartner

nürburgring.tv
WIRTSCHAFTS-GMBH

Partner

BELMOT®

CLASSICBID
automobile

RAVENOL

OFFICIAL TIMING PARTNER
JUNGHANS
OLDTIMER GRAND PRIX

Classic Data



HMSC
Wirtschafts-GmbH



BRATKE.de

DADDOCK
LEGENDS

nürburgring

DMSB

Oldtimerbesitzer trauen sich eigentlich nicht, hier zu fahren.“ Dass der Wagen nicht nur gezeigt, sondern sportlich bewegt wurde, unterstreicht die Exklusivität dieses Starterfeldes.

Ein weiterer Blickfang: der drittplatzierte Aston Martin DP214 Project Car von Paul Friedrichs, ein Einzelstück mit dramatischer Historie. „Das Auto wurde gebaut, um die Ferraris in Le Mans zu schlagen – und ist 1964 hier auf der Nordschleife verunglückt“, so der Fahrer. Heute ist der Wagen liebevoll restauriert und wurde erneut auf jener Strecke bewegt, die Teil seiner Geschichte ist.

Wettbewerb auch im Mittelfeld

Auch weiter hinten im Feld wurden spannende Duelle ausgefahren – etwa unter den drei Porsche 904 GTS, die sich ein enges Rennen lieferten. Thorkild Stamp nannte es schlicht „ein Highlight im Jahr“. Und für viele der kleinen Hubraumklassen ging es vor allem um den olympischen Gedanken: Rebecca Rettenmaier im zierlichen O.S.C.A. 372 mit nur 1,5 Litern Hubraum formulierte es so: „Mein erstes Ziel: durchkommen.“ Das gilt auch beim Fight um die rote Laterne: Andreas Conrad sah sich im Porsche 356 A gar als „schwächstes Auto im Feld“ – aber genau darin liege der Reiz: „Das war immer unser Ansinnen, mit Fahrzeugen zu fahren, wo man sehr gerne hinschaut.“ Und am Ende erreichte der Porsche auf einem Mittelfeldplatz das Ziel.

Feuerwerk für Fahrer und Fans

Nach dem Zieleinlauf rollte das Feld auf der Auslaufrunde in die abendliche Eifel hinein – und wurde mit dem traditionellen Feuerwerk empfangen, das über Start-Ziel aufstieg. Ein Moment voller Emotion, der das Herz jedes Enthusiasten höherschlagen ließ.

„Man sagt nicht: Wie geht's dir? Man fragt: Wie geht's dem Auto?“ Dieser Satz von Hubertus Graf Dönhoff, Mitbegründer des OGP und Organisator des Abendrennens, beschreibt wohl am besten den Geist dieses einzigartigen Laufs: Er beschreibt, wie man sich zuweilen unter Experten und Sammlern begrüßt, wenn man sich länger nicht gesehen hat. Was hier auf die Strecke gebracht wird, sind nicht nur technische Meisterwerke – sondern Emotionsträger, Erinnerungsträger, Persönlichkeiten auf vier Rädern. Und: Sie werden gehegt und gepflegt wie enge Familienangehörige.

offizieller Medienpartner



Medienpartner



Partner

