Motor Klassik Extra

BELMOT Oldtimer-GP

Nürburgring, 7. bis 9. August 2026

Warum der OGP stets aufs Neue begeistert • Renntechnik hautnah erlebt • Zeit- und Streckenplan

Foto: Classicbid

Beim Direktverkauf und der Auktion von Classicbid gibt es Erschwingliches und Besonderes. Eher unerschwinglich, weil sehr besonders: die Exponate bei Bugatti und Maserati, Typ 32 „Tank“ (u.) und Tipo 26 (o.)

Viele Highlights neben der Strecke

Nicht nur auf dem Grand-Prix-Kurs und der Nordschleife wird beim OGP einiges los sein.

Der BELMOT Oldtimer-Grand Prix wäre nicht der Belmot Oldtimer Grand Prix, wenn nicht wieder das Fahrerlager für alle Besucher offen wäre. Und manchmal ist das, was dort los ist, fast noch spannender als das, was während der Rennen passiert. Am Samstagnachmittag ließe sich, nach vorheriger Prüfung der Vermögensverhältnisse, etwa ein Einkaufsbummel machen. Denn während auf dem Grand-Prix-Kurs das DRM-Revival tobt und anschließend der Motor Klassik-Leserlauf um die Kurven bummelt, bietet das Auktionshaus Classicbid am Ring Boulevard ab 14 Uhr die Gelegenheit, sein Traumauto bei einer Live-Auktion zu ersteigern. Etwa 20 bis 30 Klassiker sollen unter den Hammer kommen, einige mehr im Direktverkauf zu haben sein. Mehr Infos unter **classicbid.de.** Unverkäuflich hingegen sind die beiden Modelle, die zu seinem 70. Geburtstag der Bugatti-Club Deutschland am Sonntag neben anderen präsentieren wird: den Typ 32 „Tank“ sowie den extrem raren Typ 59 **(bugatti-club-deutschland.de).** Noch seltener ist das Exponat, das zum 100. Jubiläum des Dreizacks der Maserati-Club im Fahrerlager zeigt: Bei der Targa Florio war ein Tipo 26 Grand Prix Rennwagen 1926 der Erste, der das (inzwischen berühmte) Markenlogo trug. **deutschermaseraticlub.de**

KURZ NOTIERT

■ Tickets im Vorverkauf: **oldtimergrandprix.com/besucher/#tickets.** Tageskarten 29, 39 und 59 Euro. Eintrittspreis fürs ganze Wochenende: 89 Euro. Freier Eintritt bis 17 Jahre für Begleiter volljähriger Ticketinhaber.

■ Alle aktuellen Infos zum BELMOT Oldtimer-Grand Prix sind übers Telefon bequem abrufbar über die OnGRID-App. Sie kann bei **Google Play** und über den **Apple App Store** kostenlos heruntergeladen werden.

■ Sie schaffen es nicht in Eifel? Dann können Sie Atmosphäre und Rennen des OGP trotzdem miterleben. Fast so gut wie live sind die Streams und Videos: bei **youtube.com** und unter **oldtimergrandprix.com/infos/#videos**

■ Lieber selbst fahren als Rennen gucken? Das geht beim OGP ebenfalls. Der Trackday ermöglicht am Freitag, 7. August, 7,5 Stunden freies Fahren auf der Nordschleife. Nenngeld 1195 Euro. Anmeldung unter **ogp-trackday.de**

■ Historische Motorräder bis Baujahr 1986 bringt wieder der Verein „Grab the Flag“ zum OGP. Zwischen den Demoläufen auf dem GP-Kurs sind Fahrer und Maschinen im alten Fahrerlager zu finden. **grabtheflag.com**

Junghans-Chrono zu gewinnen

Die abgebildete Junghans Meister Chronoscope können Sie bei unserem Kenner-Wettbewerb gewinnen (siehe Seite 10) und vorab beim OGP in unserem Zelt in Augenschein nehmen. Dort finden Sie ebenfalls alle Fragen sowie Postkarten zum Mitmachen!

Die Junghans taugt für die Rennstrecke und die Siegerehrung ebenso gut wie für den Abendball

Foto: Sabine Hofmann

40 Jahre BMW M3 Drivers Meeting

1987 fuhr Roberto Ravaglia mit ihm zum Weltmeistertitel, 1989 gewann er die DTM im M3. Zwei Beispiele nur aus der langen Erfolgsgeschichte von BMWs Sportlimousine, die beim OGP eine weitere Party zum 40. Geburtstag feiern wird. Fürs Jubiläum ist ein M3 Drivers Meeting ausgeschrieben. Für 249 Euro sind Fahrzeugpräsentation in der AMG-Arena, freies Fahren auf der Nordschleife sowie ein Wochenend-Ticket inklusive. Maximal 150 Fahrzeuge. **oldtimergrandprix.com/teilnehmer/#bmw-m3**

Neue Klamotten-Kollektion

Haben Sie das Polo vom letzten Jahr schon mit Ölflecken eingesaut? Kein Problem, denn auch dieses Jahr gibt es wieder eine eigens gestaltete OGP-Kollektion: Kappe, Jacke, Kurz- und Langarm-Polo, zu haben nur im Fahrerlager. **oldtimergrandprix.com**

Dicht an dicht drängen sich Klassiker aller Marken beim Lesercorso

Nach dem GP-Kurs am Samstag führt der Demolauf am Sonntag über die Nordschleife

Motor Klassik-Leserlauf

Sie fahren nicht schnell und nur wenige Runden, aber bunter als dieser ist kein anderer Lauf beim BELMOT OGP.

Es hat wieder mal nicht lange gedauert. Kaum war die Einschreibung für den Motor Klassik-Lesercorso beim diesjährigen BELMOT Oldtimer-Grand Prix offen, waren alle Startplätze auch schon vergeben. So wird am Samstag ab 14.25 Uhr wieder das vielfältigste Feld des ganzen Rennwochenendes über den GP-Kurs flanieren. 150 Klassiker aller Couleur, alle mindestens 20 Jahre alt, werden hinter einem Führungsfahrzeug ihre Demorunden drehen, und wenn der erste Wagen schon den Zielstrich passiert hat, wird der letzte sich noch nicht auf der Strecke eingereiht haben – ein endlos buntes Band.

Am Sonntagmorgen folgt dann eine geführte Fahrt über die Nordschleife. Wer im nächsten Jahr gerne selbst dabei wäre, findet Infos und Anmeldeformular zum Lesercorso unter **event.motorpresse.de**

Die Ruhe vor dem Sturm

Die Autos in den Rennen über die Ziellinie zu bringen, ist eine Sache beim BELMOT Oldtimer-Grand Prix. Sie überhaupt an den Start zu kriegen, eine ganz andere. Was in den Boxen passiert, ist mindestens so faszinierend wie das, was sich auf der Strecke abspielt.

TEXT Michael Orth **FOTOS** Hans-Dieter Seufert, Michael Orth

Wann sind wir dran? Nicht leicht, bei den vielen Trainings und Rennen den Überblick zu behalten. Abendrennen am Samstag? Ein Muss!

Wieder im alten Fahrerlager: die Oldtimer unter den Oldtimern. Donnern die CanAms vorbei, wackelt der Zaun. Und nicht nur der

Tolle Abendstimmung am Samstag. Die Mercedes-Tribüne ist ein guter Spot, um das letzte Rennen des Tages zu verfolgen

Die einen fahren Pokale ein, die anderen verdienen eigentlich noch größere Trophäen. Kein Rennen ohne das oft irre Wirken der Mechaniker

Es ist ein Rätsel: Wie machen die das bloß? In der Box steht aufgebockt vor ihnen ein grüner Tyrrell 011 und sieht eigentlich so aus, als brauche er, um gleich zum Rennen der klassischen Formel 1 rauszufahren, nur noch seine vier Reifen. Aber so ist es nicht. Und weil es nicht so ist, muss jetzt Craig – das ist einer der beiden, vor denen der Tyrrell aufgebockt steht – seine Hand in den Fußraum strecken, um aufs Gaspedal zu drücken. Wieder loslassen, wieder drücken, wieder loslassen. Und? „Fühlt sich eigentlich ganz okay an", sagt er. „Kein großes Spiel, kein Hakeln." John, der andere, schüttelt den Kopf. Weil der hinten rechts an einem Hebel hängende Gaszug nicht das macht, was der Kollege vorn simuliert. Irgendwo auf dem Weg des Zugs von vorn nach hinten stimmt was nicht, irgendwo ist da ein Hakeln. Nur wo?

Seit einer halben Stunde stehen die beiden Männer schon neben dem Wagen. Mal legte einer den Finger, schwarz wie die anderen, an den Brillenrand und guckte aus der Box heraus in eine unbestimmte Ferne, als tauche dort, einem Wunder gleich, die Lösung für ihr Problem auf. Dort aber donnern und sägen und jaulen und kreischen nur die Autos des Tourenwagen-Rennens die Gerade herunter. Mal lehnten sie, Craig und John, beide an den Werkzeugwägen, die Blicke auf dem Cosworth-V8, als lasse sich die Technik vielleicht ja beschwören. Dann zuckten sie beinahe gleichzeitig mit den Schultern, als sie wohl einsahen, nein, sie lässt sich nicht beschwören, um den nächsten Versuch zu unternehmen, das Ansprechverhalten des Tyrrell dahin zu bringen, wo es der Fahrer gerne hätte.

Rücklings halb unterm Auto

In der Box nebenan lassen sie einen CanAm an. Der brüllt drei, vier Minuten vor sich hin, und wenn nun John Craig oder Craig John etwas sagen will, muss der eine es dem anderen in die auch nicht mehr ganz jungen Ohren schreien. Genau das passiert gerade. Craig nickt und zeigt wiederholt auf eine Feder, die sich vor seiner Aufhängung um den Gaszug wickelt. John geht zum Werkzeugwagen und kommt mit einer Zange und einem Schraubenschlüssel wieder. So ausgerüstet will man sich um die Feder kümmern. Sicherungssplint ziehen, Zug aushängen, Zugbefestigung lösen, Feder abziehen, Befestigung wieder anbringen, Länge justieren, Zug einhängen, Gas betätigen, wieder loslassen, wieder betätigen und endlich, endlich scheint der Zug hinten das zu machen, was das Gaspedal vorne vorgibt.

Wie aber, wie haben die beiden das bloß gemacht? Wie haben sie diese Ruhe bewahrt? Wie schaffen sie es, nicht die Geduld zu verlieren, sondern so gelassen und konzentriert bei der Sache zu bleiben? Kein Fluchen, kein Tritt gegen einen Reifenstapel, kein Schraubenschlüssel, der wutentbrannt in eine Schublade gefeuert wird. Nichts dergleichen. Haben die beiden etwas genommen? Dann müssten sie alle dort in den Boxen und in den Zelten im Fahrerlager etwas genommen haben. Denn obschon die Probleme wie die Autos überall andere sind, ist doch eines überraschend ähnlich: diese auffallende Ruhe, mit der sich die Mechaniker um die Technik kümmern. Die einen rücklings halb unterm Auto liegend, die anderen hinter den Teilen des zerlegten Getriebes kniend. Hier eine feste Bremse, dort ein Leck am Kupplungszylinder und wieder woanders die Frage, wieso die Wassertemperatur so hochgeht, obwohl sie das doch noch nie gemacht hat, und wieder ein Stück weiter das Mysterium, wieso der über Winter neu aufgebaute Wagen auf einmal fünf Sekunden langsamer ist als noch im letzten Jahr.

Nirgends aber ein böses Wort. Wird einer der Wagen „bitch" genannt, hört sich das beinahe wie eine verbale Zuneigung an, und wenn mit dem Schraubenzieher in der Hand neben einem Lotus stehend einer in den Raum stellt: „I don't know why she is doing that", dann klingt das, als könne genauso gut von einem Hund oder einer Katze die Rede sein, von einem geliebten Lebewesen also, dem man nur allzu gerne helfen würde, damit es sich besser fühlt, einen Schluckauf loswird, ein Hinken oder die steifen Gelenke beim Aufstehen.

„Nützt ja nix", kommentiert einer der Schraubenden, über seine bunte Halbbrille aufschauend, so knapp wie lapidar die Frage, wieso niemand sich ärgert über das Versagen der Technik. Während der nächste die Frage korrigiert: Es sei nicht die Technik, die versage. 25 Jahre mache er das jetzt, da habe er Demut gelernt. Es verrate einem vorher ja keiner, was alles sein kann, und das sei auch gut so. Man könne erst glauben, was nicht alles schiefgehen kann, wenn es mal schiefgegangen ist. „Warum", fragt er, „soll ich mich aufregen? Du musst gucken, woran es liegt, und wenn du es herausgefunden hast, kümmerst du dich, baust alles wieder zusammen und weiter geht's." Das sei, sagt er, eine Frage der Erwartungshaltung. „Und", ergänzt er, „der Erfahrung."

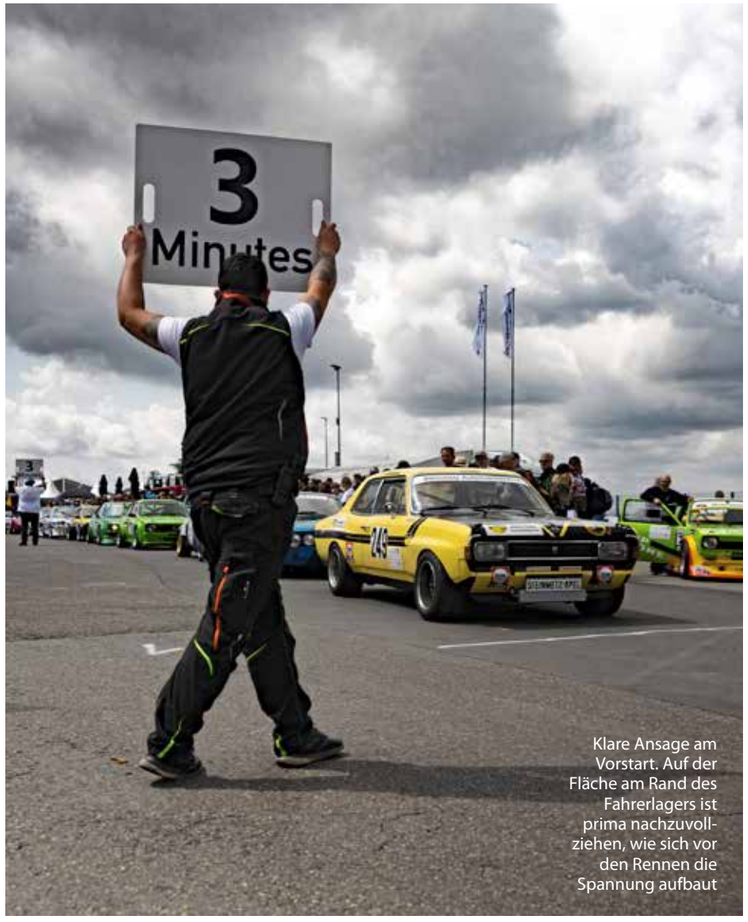
> „Wird einer der Wagen ‚bitch' genannt, hört sich das beinahe nach verbaler Zuneigung an"

Die lehrt Gelassenheit offenbar mehr als alles andere. Und sie eröffnet Einsichten, die sich in einem Lehrbuch zum sozialen Umgang nicht schlechter machen würden als in der Werkzeugkiste. „Es sind", sagt Craig, nachdem die Sache mit dem Gaszug des Tyrrell schließlich in Ordnung gebracht ist, „auch bei großen Herrschern – und der Cosworth DFV war ein großer Herrscher, vielleicht der größte – meist die kleinen Befindlichkeiten, die das größte Einfühlungsvermögen erfordern." Das ist beim Schrauben nicht anders als beim Fahren. ■

Tages-Termine

Freitags Torte nach den Tourenwagen, am Samstag unbedingt das Abendrennen, sonntags zweites Frühstück mit der Formula Heritage: Mit diesem Zeitplan kommen Sie gut getaktet durch die langen Renntage.

TEXT Michael Orth **FOTO** Hans-Dieter Seufert



Klare Ansage am Vorstart. Auf der Fläche am Rand des Fahrerlagers ist prima nachzuvollziehen, wie sich vor den Rennen die Spannung aufbaut

Fast 20 Stunden Rennen, Qualifyings, Trainings- und Demoläufe übers OGP-Wochenende. Da braucht es als Zuschauer einen Rhythmus: einen Wechsel aus Sitzen und Spazieren. Man kann ja nicht den ganzen Tag am Ring herumlaufen. Aber genauso wenig kann man doch auf ein und demselben Tribünensitz kleben bleiben. Allein deshalb nicht, weil man zwischendurch mal ein paar Fritten braucht, eine Wurst oder auch ein Eis. Also spaziert man los. Aber wann? Nicht dass man sich gerade Ketchup auf die Pommes kleckert und genau den Vorstart oder jenes Rennen verpasst, das man unbedingt sehen will.

Die Schleife des in Variationen immer zu wiederholenden OGP-Spaziergangs: Tribüne über der Schikane, optionaler Schlenker ins alte Fahrerlager, Fahrerlager, Boxen, AMG-Arena mit den Markenclubs, Mercedes-Tribüne und dann wieder retour.

Wie aber terminiert man Sitzen und Spazieren am besten? Mit einem Blick auf den nebenstehenden Zeitplan natürlich. So lässt sich ganz nach persönlichem Interesse festlegen, wann man wo sitzen und wann man wie durch die Gegend schlendern will.

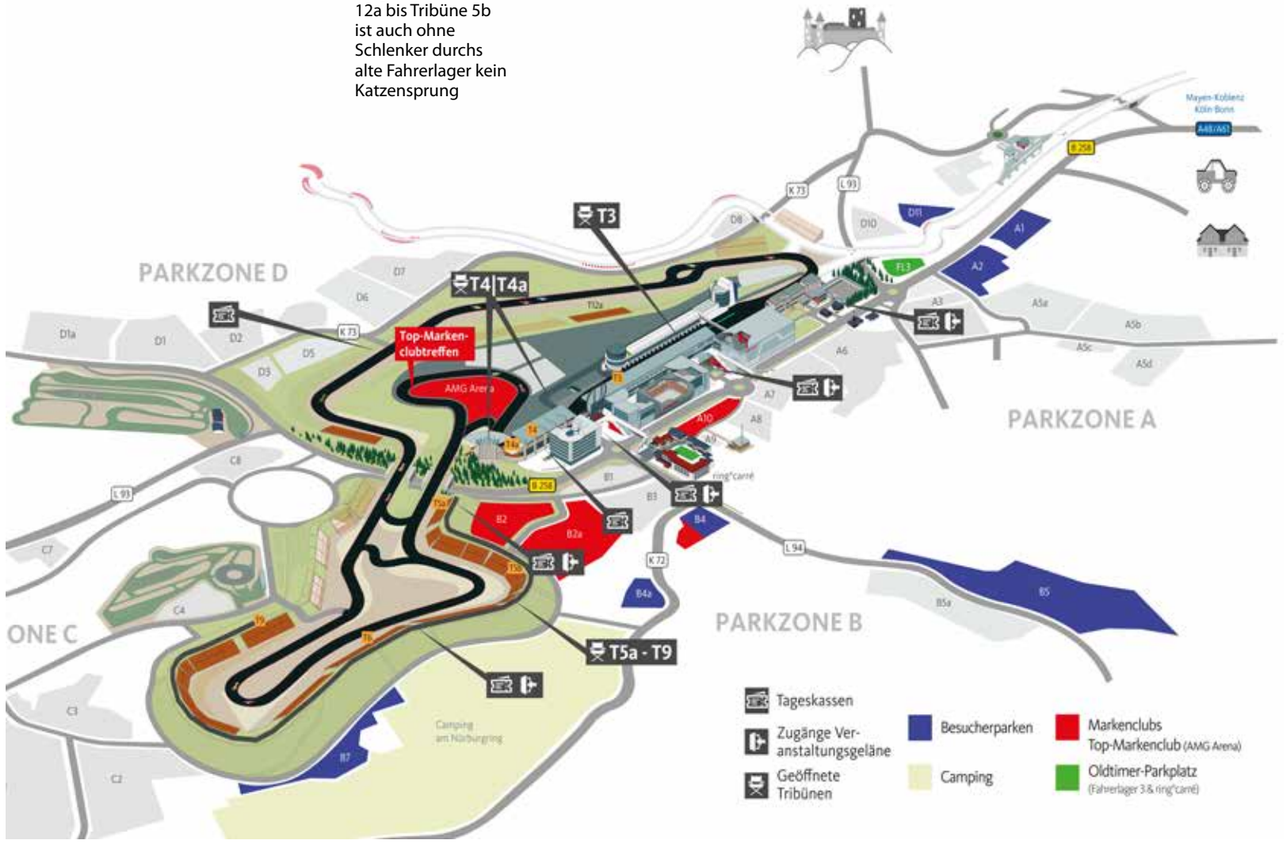
Gesetzt ist sicherlich das Abendrennen zum Abschluss des Samstags. Will man also den Start um 20.45 Uhr von der Mercedes-Tribüne aus verfolgen, sollte man sich – Pipi-Pause und Platzsuche einkalkuliert – um Viertel nach acht aus dem Fahrerlager verabschieden. Und auf die Demo des Le-Mans-Starts verzichten, wenn man denn bis um 20 Uhr das Tourenwagen-Rennen von der Fahrerlager-Tribüne aus miterleben will.

Vorfreude auf morgen

Wenn das Abendrennen dem Ende zugeht und es beinahe dunkel ist am Ring, lässt sich noch eine letzte ruhige Runde durch die Boxen machen. Dort ruhen all jene, die den Tag über rennen mussten. Abgedeckt schon die einen, mit Pokalen garniert oder ramponiert die anderen, und von der Strecke kommen bald die Rennsportler und GT in den Parc fermé.

Derweil lassen die stillen Blicke durch die trüben Fenster in den Boxentüren den Tag in Ruhe ausklingen. Und schaffen Vorfreude auf den nächsten Morgen beim OGP, wenn ab 8.30 Uhr wieder die Motoren warm laufen. ■

Zeit einplanen: Der Weg von Tribüne 12a bis Tribüne 5b ist auch ohne Schlenker durchs alte Fahrerlager kein Katzensprung



ZEITPLAN

Oldtimer Grand Prix 2026: Wer fährt wann?

FREITAG, 7. AUGUST

08:40–09:00	Super Touring Revival, R 11, FT*
09:12–09:37	Historic Championship '81, R 9, Q*
09:49–10:19	Golden Ära Classic Cup, R 4, Q*
10:31–11:01	Interwetten Sports Cars Challenge, R 10, Q*
11:13–11:38	Class One Revival, Time on Track
11:53–12:23	Historic Championship '65, R 8, Q*
12:53–13:33	Zweisitzige Rennsportwagen & GT bis 1965, R 5, Q*
13:45–14:15	Tourenwagen Golden Ära, R1, Q*
14:27–14:47	Formula Heritage, Time on Track*
14:59–15:29	Trophy Race for Ferrari Cars, R 13, Q*
15:41–16:01	Super Touring Revival, R 11, Q*
16:13–16:43	DRM Revival, R 2, Q*
16:55–17:20	HGPCA Front+Rear, R6/7, Q*
17:32–17:57	Vintage Sports Car Trophy, Time on Track*

SAMSTAG, 8. AUGUST

08:30–09:00	Golden Ära Classic Cup, R 4
09:15–09:45	Historic Championship '65, R 8
10:00–10:20	Super Touring Revival, R 11
10:35–11:05	Grab The Flag, Historische Motorräder, Time on Track
11:20–11:50	Trophy Race for Ferrari Cars, R 13
12:05–12:30	HGPCA Rear, R7
12:45–13:10	Vintage Sports Car Trophy, Time on Track
13:40–14:10	DRM Revival, R 2
14:25–14:55	Motor Klassik Leserlauf, Time on Track
15:10–15:35	HGPCA Front, R 6
15:50–16:20	Interwetten Sports Cars Challenge, R 10
16:35–16:55	Class One Revival, Time on Track
17:10–18:40	Historic Championship '81, R 9
18:55–19:15	Formula Heritage, Time on Track
19:30–20:00	Tourenwagen Golden Ära, R 1
20:15–20:35	Le-Mans-Start-Vorführung, Show
20:45–21:50	Zweisitzige Rennsportwagen & GT bis 1965, R 5

SONNTAG, 9. AUGUST

08:30–08:55	Vintage Sports Car Trophy, Time on Track
09:10–09:40	Trophy Race for Ferrari Cars, R 13
09:55–10:25	Historic Championship '65, R 8
10:40–11:00	Formula Heritage, Time on Track
11:15–11:35	Super Touring Revival, R 11
11:50–12:20	Interwetten Sports Cars Challenge, R 10
12:50–13:20	Golden Ära Classic Cup, R 4
13:35–13:55	Gridwalk, Show
14:05–14:35	Tourenwagen Golden Ära, R 2
14:50–15:15	HGPCA Front /Rear, R 6/7
15:30–16:00	DRM Revival, R 2
16:15–17:20	Zweisitzige Rennsportwagen & GT bis 1965, R 5
17:35–17:55	Class One Revival, Time on Track

* FT: Freies Training, Q: Qualifying, Time on Track: kein Rennen, Stand 12.6.2026

Was sich über den OGP sagen lässt

Es wird viel gefahren beim BELMOT Oldtimer-Grand Prix. Nicht weniger aber wird auch gesprochen über die noch immer größte klassische Rennveranstaltung auf dem Kontinent.

„Das war wirklich speziell, **dass ich hier Niki Laudas Auto bewegen durfte.** Ein ganz anderes Gefühl als mein Ferrari 312 B3 damals. Lauda hat das Auto erst fahrbar gemacht. Schöner aber finde ich doch den B2."

Jacky Ickx

„Nun weiß ich, was es heißt, wenn man sich ein Wochenende ‚um die Ohren schlägt' … **Der OGP ist ein Ohrenschmaus,** demgegenüber ein Popkonzert so etwas wie eine Schweigeminute zu Ehren Albert Schweitzers ist."

Fritz B. Busch

„Gegen Mittag war das Fahrerlager **bis zum Rand mit historischen Rennern gefüllt,** die sich zur technischen Abnahme aufstellten. Dann musste trainiert werden … Spätestens jetzt merkten Skeptische, dass hier kein Schnauferltreffen, sondern ein echtes Rennen lief."

Albert Leonhardt in seiner Reportage über die „Nürburgring-Show 1973"

„Es ist eine Freude, hier so ein Auto wie den **Ferrari 312 B3** zu fahren. Ein Monoposto, das ist immer auch sehr emotional, das geht ans Herz. Das Herz, das fühlt, macht erst den guten Fahrer, der Kopf, der analysiert, den schnellen."

René Arnoux

„Ich komme gar nicht wegen der Rennen hierher oder der Strecke. **Ich mag diese Umgebung hier,** das macht's für mich aus. Außerdem liebe ich das Schnitzel am Abend in unserem Gasthof und das Bier."

Rod Jolley,
Urgestein der historischen Rennszene

„Guck mal, Querblattfedern. Und da, **der heißt Birdcage und ist ein Maserati.** Das ist doch eine Kathedrale des Maschinenbaus, wie das Getriebe sich da erhebt."

Ein Opa zu seinem Enkel im Alten Fahrerlager

„Der Oldtimer-Grand Prix ist eine wegweisende Veranstaltung für den klassischen Rennsport. Das hat Europa aufgeweckt. Mein Vater Bob war schon beim ersten OGP, und zwei Jahre später nahm er mich mit. **Wir fuhren im offenen Invicta, hinten dran ein GP-Maserati.** Wir Kinder hopsten raus, dann fuhr meine Mutter mit dem Invicta die Rennen, mein Vater nahm den Maserati. Praktisch, oder? Das war ein Abenteuer, aber es war auch normal, obwohl wir wussten, dass so was für andere nicht normal war."

James Wood

„Die Organisation des OGP ist eine Riesenaufgabe, und schon deutlich vor Weihnachten fangen die Vorbereitungen an. Ich weiß nicht, wie viele Telefonate Graf Dönhoff jedes Jahr führt und mit wem er wo spricht, um zu sehen, wer kommt und welche Rennen wir machen können."

Gunther Stamm, Club Historischer Renn- und Sportfahrzeuge Nürburgring e.V.

„Als ich 1973 von der Nürburgring-Show für historische Renn- und Sportwagen erfuhr, meldete mich sofort an. Aus reiner Freude und aus einer gewissen Spannung heraus habe ich bis zur 50. Ausgabe **keinen einzigen Oldtimer-Grand Prix ausgelassen.** Der Kreis der Teilnehmer und der Freunde wurde ja auch immer größer. Wenn Oldtimer-Grand Prix ist, gibt es keine Grippe, keinen Urlaub, keine Entschuldigung. Da trifft man sich, da muss man hin."

Ulrich Sauer, Rekordteilnehmer

„Damals existierte in Deutschland gar keine richtige historische Rennszene. Deshalb habe ich mit ein paar Gleichgesinnten beschlossen, den Nürburgring für einige Tage zu mieten, **damit wir unsere Autos einmal richtig bewegen können.** Rennwagen dürfen nicht nur im Museum stehen. Sie müssen auch fahren."

Hubertus Graf Dönhoff

„Wahnsinn, was den Zuschauern hier an Fahrern, Fahrzeugen und Teams geboten wird. Im Vergleich der vergangenen Jahre haben sich gerade die Tourenwagen sehr positiv entwickelt: **50 DTM-Autos,** mehrere Dutzend im DRM-Feld, dazu die CanAms und mehr – eine Riesenvielfalt. Hier gibt es Motorsport zum Anfassen und die Möglichkeit, mit Fahrern und Teams im Fahrerlager zu reden. Das ist genau so, wie es sein soll."

Roland Asch

„Beim OGP ist die Vielfalt an Autos riesig, und es ist faszinierend zu sehen, dass diese ganzen Autos so lange überlebt haben. An so was wie den Brabham-BMW muss man sich erst wieder gewöhnen, an die Gedenksekunde des Turbos – unglaublich. Aber es ist irgendwo im Hirn noch gespeichert."

Marc Surer

„Der OGP ist bestimmt eines der Highlights am Nürburgring, und **der Zuspruch der Fans ist enorm.** Ich habe ja im historischen Motorsport angefangen. Das versuche ich immer mal wieder zu machen, dafür brenne ich nach wie vor: Ich mag drei Pedale und einen Schaltstock."

Frank Stippler

„Ich bin hier schon eine ganze Weile immer wieder, und es ist immer wieder sehr schön. Es hat sich über die Zeit verändert, aber **der OGP ist trotzdem ein Riesen-Event geblieben."**

Peter Mücke

„Immer wieder viele schöne Autos hier. Und einerseits werden die alle versuchen, die Autos ganz zu lassen. Andererseits will aber doch jeder **einen Pokal mit nach Hause nehmen."**

Peter Oberndorfer

Fotos: Hans-Dieter Seufert

Schon wieder OGP ...

Beim BELMOT Oldtimer-Grand Prix kann man, findet Michael Orth, gar nicht oft genug gewesen sein. Jedes Jahr wieder anders, jedes Jahr wieder neu.

Wann wird es eigentlich mal langweilig beim OGP? Wie oft muss man im August zum Nürburgring gereist sein, bis man sagt: Jetzt reicht's aber, ist doch immer wieder dasselbe, und ich habe die Schnauze voll? Manche behaupten das sicher schon nach dem ersten Mal. Aber kann man die überhaupt ernst nehmen? Selbst wenn einer behauptet, an dem ganzen Gerenne nichts zu finden, bliebe da doch das Fahrerlager, es blieben die Boxen und darin die ganzen Mechaniker und die Technik, die einem kaum etwas sagt, wenn man von der Technik doch keine Ahnung hat. Aber die Mechaniker sagen einem alles. Man muss nur fragen. Und man kann sie auch, mit ein bisschen Gespür bitte für den richtigen Moment, fragen. Und dann ist da also einer, der zum Beispiel aus England gekommen ist, und der zeigt und erklärt einem dann, was der Trick mit dem Ventilspiel an einem Motor ist, von dessen Existenz man bis dahin noch nicht einmal wusste.

Oder man guckt den Schraubenden zu und erkennt, wie sie in aller Ruhe meist Probleme zu lösen imstande sind, die doch eigentlich gar nicht zu lösen sind. Solche Szenen kann man gar nicht oft genug beobachten, und besser als im Fahrerlager und in den Boxen beim BELMOT Oldtimer-Grand Prix ist das nirgends zu beobachten. Da steht ein bis aufs Chassis gestrippter CanAm, ein Lotus, wo sie am offenen Getriebe laborieren, und im alten Fahrerlager ein Bristol, der sich gerade den Kopf vom frisch überholten Sechszylinder gepustet hat. Normale Menschen sagen da: Feierabend, da machst du jetzt nichts mehr. Beim OGP sagen sie Feierabend, wenn sie die ganze Nacht über den Motor wieder gerichtet und das Auto zurück auf die Strecke gebracht haben.

Und es tut sehr, sehr gut, immer wieder mal solch vermeintlich nicht Normale zu beobachten und sich an ihnen ein Beispiel zu nehmen. Denn wer wollte sich dieser Tage an denen noch ein Beispiel nehmen, von denen es heißt, sie seien normal? Doch selbst wenn man die Tage am Ring nicht als eine Art Lebenslektion sieht, kann man, wenn man denn ein bisschen was übrig hat für all die alten Karren, zum OGP gar nicht oft genug gekommen sein.

Weil man im zweiten Jahr mitbekommt, was man im ersten nicht mitbekam, im vierten versteht, was man im dritten nicht verstanden hat, im sechsten schätzt, was man im fünften nicht mal sah und im achten bewundert, was einen im siebten noch nicht interessierte. Man findet sich mit der Zeit auch ein bisschen besser zurecht, wird gelassener, weil man nicht immer an der einen Stelle steht mit dem unguten Gefühl, dass an der anderen gerade mehr los ist. Nicht zuletzt weiß man nach dem x-ten OGP dann auch, was man erwarten darf, wenn man sie wieder sieht und hört, die Sechszylinder der M1-Procars zum Beispiel. Wann waren Sie eigentlich zuletzt beim OGP? ■