



Die Mischung macht's: Sportwagen-Pulk mit Ferrari 330 GTO und Shelby Cobra 289 an der Spitze



But gemischt: Ford Mustang bei der Verfolgung eines Alfa Romeo-Trios

Die Geschichte fährt

Der 53. Belmot-Oldtimer-Grand Prix zeigte sich von seiner besten Seite: tolles Eifelwetter, spannender Sport und viele Renn-Legenden.

TEXT Bernd Ostmann **FOTOS** Hans-Dieter Seufert



Markenbrüder aus unterschiedlichen Epochen: Alfa Romeo Giulia Sprint von 1965 und Formel 1-Alfa von 1981



Bei feinstem Eifelwetter erlebten 43 000 Zuschauer die historische Formel 1 am Nürburgring

Nassgeschwitzt, aber glücklich steigt Uwe Alzen aus dem Opel Vectra. Drei Jahre lang hat er kein Rennen bestritten. Drei Jahre Amerika, zwei Häuser gebaut – und irgendwann, erzählt der Ex-DTM-Star mit einem Grinsen, „ist mir buchstäblich die Decke auf den Kopf gefallen“.

Jetzt steht er am Nürburgring. Der Helm ist neu, das Auto 28 Jahre alt. „Ich musste mich zuerst einmal wieder rantasten. Alles war irgendwie ungewohnt.“ Doch das Gefühl kommt schnell zurück. Erst die Pole Position, dann der Sieg. Und plötzlich ist da wieder dieses Grinsen. „Das fühlt sich gut an“, sagt Alzen.

Der 58-Jährige gehört mit seinem Alter beim Oldtimer-Grand Prix beinahe zu den Youngstern. Bei BMW Classic greifen an diesem Wochenende Rennfahrer ins Lenkrad, deren Karrieren längst Geschichte sind – und die trotzdem nicht daran denken, das Kapitel Motorsport einfach zuzuklappen. Der Anlass ist dieses Mal auch ein besonderer: BMW erinnert an Herbert Schnitzer, der kürzlich verstorben ist. Auf der Tribüne im Fahrerlager erzählen ehemalige Piloten Podcaster Karsten Arndt von ihren Rennen, Autos und den großen Zeiten des BMW-Teams aus Freilassing.

Es macht Riesenspaß

Harald Grohs zählt auch dazu. Der 82-Jährige fährt noch – und zwar mit bemerkenswertem Einsatz. Tourenwagen, Sportwagen, Rennerfahrung aus Jahrzehnten: Sein Longevity-Rezept? „Ich treibe jede Woche Sport.“ Bei den hochsommerlichen Temperaturen am Nürburgring ist das keine schlechte Vorbereitung. Poldi von Bayern, inzwischen 83, sieht die Sache entspannter. „Ich muss niemandem mehr etwas beweisen. Und wenn jemand an mir vorbeifahren will, dann soll er doch.“ Dafür, dass er trotzdem immer wieder zum Oldtimer-Grand-Prix anreist, hat der Prinz eine ganz einfache Erklärung: „Ich komme gern, denn da sehe ich sie alle wieder.“

Und tatsächlich: Die Namen, die einem hier über den Weg laufen, lesen sich wie ein Stück deutsche Motorsportgeschichte. Rainer Braun darf natürlich nicht fehlen. 86 Jahre alt, jahrzehntelang die Stimme an den deutschen Rennstrecken. Heute geht er am Stock, seinen Humor hat er allerdings nicht abgegeben. Ein flotter Spruch gehört noch immer zum Repertoire.

Auch Christian Danner ist da. Der ehemalige Formel-1-Pilot startet gleich in zwei Alfa Romeo Tourenwagen. „Es macht Riesenspaß“, sagt der 68-Jährige, „aber ich nehme das alles nicht so ernst.“ Dafür ist Danner als RTL-Experte noch immer tief genug im modernen Formel-1-Geschäft verankert. „Die Formel 1 ist herausfordernd, die Technik kompliziert. Und du musst erklären, warum nicht immer der Schnellste gewinnt.“

Ganz anders geht Christian Klien an die Sache heran. Der Ex-Formel-1-Pilot, wie Danner TV-Kommentator, ist mit 43 Jahren einer der Jüngeren im Feld und nimmt seinen Auftrag entsprechend ernst. In der Interwetten Sports Cars Challenge sitzt er in einem PRC WPR 66, Baujahr 2002. 650 Kilo treffen auf 3,5 Liter Hubraum eines Cosworth-V8. Das Ergebnis ist nicht nur schnell, sondern auch irre laut. Am Ende macht Klien kurzen Prozess: zwei Rennen, zwei Siege.

Dass Motorsport nicht nur Leidenschaft, sondern auch Familiengeschichte sein kann, zeigen Roland und Sebastian Asch. Vater und Sohn brachten einen Ford Sierra RS 500 an den Nürburgring – jenen „Cossie“, mit dem Roland Asch 1990 beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps nur hauchdünn am Gesamtsieg vorbeischrammte.

Der inzwischen 74-Jährige kennt das Auto in- und auswendig. Trotzdem hat er Respekt: „Der Cossie ist schwer zu fahren, untenrum geht nichts, und dann setzt plötzlich der Turbo ein.“ Sebastian Asch hat offenbar weniger Probleme damit: Der Sohn zeigt dem Vater, wo es langgeht, und gewinnt Lauf Eins souverän. Konkur-



„Jetzt weiß ich, was mir die letzten drei Jahre gefehlt hat“

Uwe Alzen nach seinem Comeback-Sieg



Tolles Starterfeld beim Super Tourenwagen-Revival: Uwe Alzen führt im STW-Opel Vectra



Starke Mädels im historischen Rennsport: Klara und Rebeca Rettenmaier



Zu Ehren von Herbert Schnitzer: erfolgreiche BMWs des Traditionsteams aus Freilassing



Startete 1954 in der Formel 1: Rebeca Rettenmaier pilotierte den Maserati 250 F



Gewann Lauf 2 der Tourenwagen Golden Ära: Kris Nissen im BMW E30 M3



Hatte im Familien-Duell die Nase vorn: Klara Rettenmaier im Cooper Bristol Mk II



Vor toller Kulisse: Formel 5000 mit GM-Chevrolet-Motor aus dem Jahr 1972



Fuhren BMW und hatten Spaß: dabei: Marc Hessel und Prinz Leopold von Bayern



Sieger in Lauf 1 der Tourenwagen Golden Ära: Sebastian Asch im Ford Sierra RS 500



Stimmungsvoll:
Lister Jaguar vor
Lotus Elite beim
Nachtrennen



Ex-Formel 1-Pilot im Alfa Romeo Sprint GTA
von 1965: Christian Danner



Sieger des Nachtrennens: Ginetta G4 R aus
dem Jahr 1965



Kurvenakrobat: Morgan Plus 4 Super Sport
in der Schikane vor Start und Ziel



Zwitter aus Amerika: Lotus 19 mit Ferrari
Zwölfzylinder-Motor



Feuerwerk der Sinne: das Nachtrennen über
28 Runden auf dem Grand Prix-Kurs



Absolute Rarität: Mit einem solchen Mercedes
SSKL gewann Caracciola 1931 die Mille Miglia

rent Kris Nissen kann nur staunen. „Sebastian ist von uns der Schnellste. Selbst im gleichen Auto hätte ich wahrscheinlich keine Chance.“ Dann fügt er trocken hinzu: „Aber ich sehe es realistisch: Ich bin ja auch schon 66.“

Damit ist die Messlatte gelegt. Und der Vater steht unter Zugzwang. Doch bereits in der Einführungsrunde kollabiert die Kupplung. Für einen Routinier wie Roland Asch ist das aber offenbar nicht mehr als eine lästige Randnotiz. Mit Zwischengas und dem richtigen Gefühl für die Drehzahl gelingen die Gangwechsel trotzdem. Drei Runden lang behauptet sich der Senior an der Spitze. „Es hat Spaß gemacht.“ Ein Differenzialschaden beendet die Asch-Show. Kris Nissen gewinnt im BMW – und sprengt damit die Familienfeier.

Ein paar Schritte weiter im Alten Fahrerlager wird die Zeit noch weiter zurückgedreht. Auch hier dreht sich vieles um Familien, Autos und die Frage, wie sich die Rennsport-Leidenschaft am besten an die nächste Generation vererben lässt.

Die Brüder Thomas und Markus Kern haben dazu gleich drei weiße Kompressor-Mercedes aufgefahren: einen SSK, einen SSKL und einen 680 S. Der SSKL (siehe Motor Klassik 1/2026) erinnerte an Rudolf Caracciola, der mit einem solchen Auto als erster Nicht-Italiener die Mille Miglia gewann. Der Mercedes 680 S wiederum besitzt seine ganz besondere Nürburgring-Geschichte: Mit ihm gewann Caracciola 1927 das Eröffnungsrennen auf der Nordschleife.

Es geht um Geschichten

Daneben stehen bei den Rettenmaiers die italienischen Preziosen dicht an dicht: Maserati und Osca, alle ausschließlich in Rot. Für die Familie sind die Autos keine Ausstellungsstücke. Sie gehören auf die Rennstrecke.

Inzwischen drängt bereits die nächste Generation ins Cockpit. Die Töchter der beiden Brüder tragen wie selbstverständlich feuerfeste Rennoveralls und wissen

auch die Rennwagen artgerecht zu bewegen. Die Familie nimmt das Nachwuchsproblem jedenfalls gelassen. „Wir haben ja genug Autos.“ Die Sammlung soll bis zu 40 Maserati umfassen.

Damit solche Schätze überhaupt regelmäßig auf die Rennstrecke können, braucht es Menschen wie Ingo Grimm. Ein Unikat, dessen eigene Motorsportgeschichte kaum weniger interessant ist als die der Autos, an denen er arbeitet. Einst schraubte Grimm bei Volkswagen Motorsport in der Rallye-Weltmeisterschaft – zwischen Monte Carlo und Kenia. Heute gilt Grimm als Maserati-Guru.

Aktuell beschäftigt er sich mit einem Maserati 8 CTF. Ein besonderer Wagen, denn am Steuer saß einst Paul Pietsch, Gründer der Motor Presse Stuttgart, der den Maserati beim Großen Preis von Deutschland 1939 auf dem Nürburgring auf einen vielbeachteten dritten Rang steuerte.

Der Oldtimer-Grand-Prix ist ein Fest der Sinne. Alte Rennmotoren kreischen auf der Strecke, im Fahrerlager stehen Autos, die man sonst nur aus Büchern oder Museen kennt – oder überhaupt nicht, wie den Lotus 19 Ferrari. Ein Lotus, der nach einem schweren Unfall in Watkins Glen einfach einen Ferrari-Zwölfzylinder eingepflanzt bekam. Eine Transplantation, die uns schockiert, im amerikanischen Rennsport der 60er-Jahre aber durchaus üblich war.

Es ist diese Mischung, die den Oldtimer-Grand-Prix ausmacht: Hier geht es nicht nur um Rundenzeiten. Es geht um Geschichten. Um Menschen, die nach Jahrzehnten noch wissen, wie sich ein bestimmtes Auto anfühlt. Um Fahrer, die eigentlich längst aufgehört haben – und dann doch wieder im Rennauto sitzen. Uwe Alzen bringt es nach drei Jahren Rennpause auf den Punkt. „Jetzt weiß ich, was mir gefehlt hat.“

43 000 Zuschauer erleben an diesem Wochenende tollen Rennsport, volle Starterfelder und eine Eifel, die einmal mehr beweist, dass Motorsportgeschichte hier nicht im Museum steht. Sie fährt. ■



„Ich komme
gern zum
Oldtimer-GP,
denn da sehe ich
sie alle wieder“

Leopold Prinz von Bayern

MOTOR KLASSIK-LESERLAUF
Wiederholungs-Täter

Frage bei der Fahrerbesprechung zum Leserlauf im geräumigen Pressezentrum am Nürburgring: Wer hat schon mehrmals teilgenommen? Weit mehr als die Hälfte der Anwesenden hebt die Hände – prima, also scheint es den Leuten Spaß zu machen. Heißt: Samstagmittag im eigenen Klassiker vor großem Publikum über die Grand-Prix-Strecke, Sonntagmorgen zwei Runden Nordschleife, stilecht gewandet im OGP-Rennpullover und über den Tag mit frischem Kaffee im Motor Klassik-Zelt im Fahrerlager versorgt, alles inkl. zweier Wochenendkarten für 359 Euro. Ob wir das 2027 zum 100. Geburtstag des Nürburgrings wieder machen? Selbstverständlich!



Seltene Gelegenheit: Im eigenen Klassiker mit
lauter Gleichgesinnten auf dem Nürburgring

MOTOR KLASSIK-AWARD
And the winner is ...

Wie in jedem Jahr wurde auch beim Motor Klassik Award 2026 ein Klassiker verlost, und zwar ein Mazda MX-5 NA – und wie jedes Jahr wollten wir das Auto dem neuen Besitzer im Rahmen des OGP übereignen. Soweit die Theorie. In der Praxis ging uns das anvisierte Fahrzeug kurz zuvor durch die Lappen. Praktischerweise aber fährt der diesjährige Gewinner, von Glücksfee Helga aus 16 879 Einsendungen gezogen, bereits seit 15 Jahren einen roten MX-5. Den brachte Alf Caspers aus dem Rheinland kurzerhand samt Lebensgefährtin Andrea Hutter zum Ring mit, nahm an den Leserläufen teil – und freut sich nun darauf, mit seinem zweiten MX-5 bei unserem Redaktionsausflug im Oktober mitzufahren.



MX-5 kann man ja nie genug haben: Gewinner
Alf Caspers und sein NA beim Leserlauf