

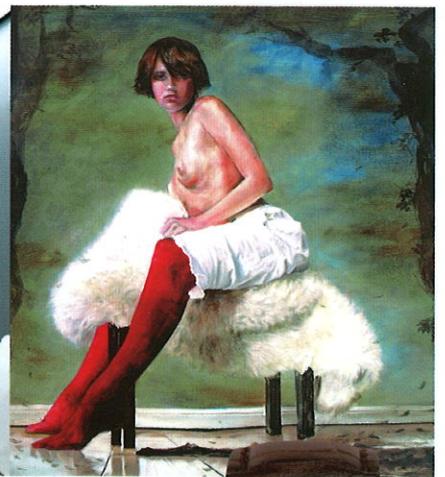
AD

OKTOBER 2004

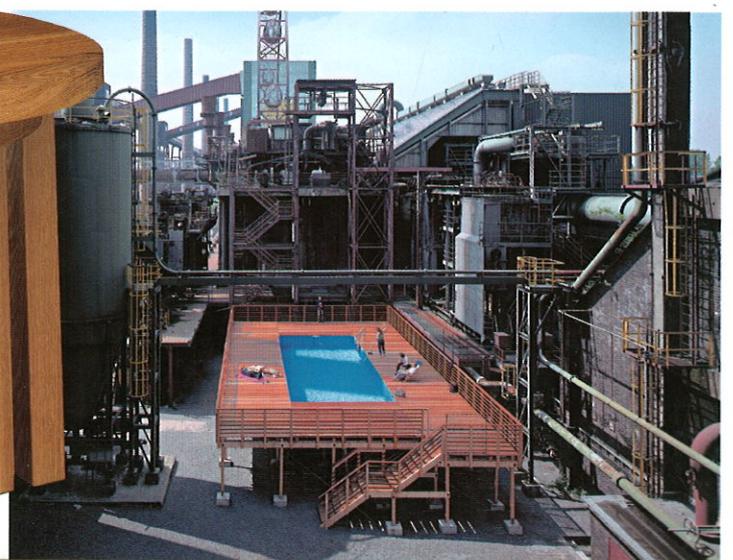
5€

DEUTSCHLAND
ÖSTERREICH
8 SFR SCHWEIZ

ARCHITECTURAL DIGEST. DIE SCHÖNSTEN HÄUSER DER WELT



BEST OF GERMANY



150 GRÜNDE, DEUTSCHLAND ZU LIEBEN





131 NÜRBURGRING

Die Nordschleife ist die schönste asphaltierte Achterbahn der Welt. Beim jährlichen Oldtimer-Grand-Prix rasen hier Autosammler um die Wette

TEXT RALF EIBL FOTOS WOLFGANG STAHR

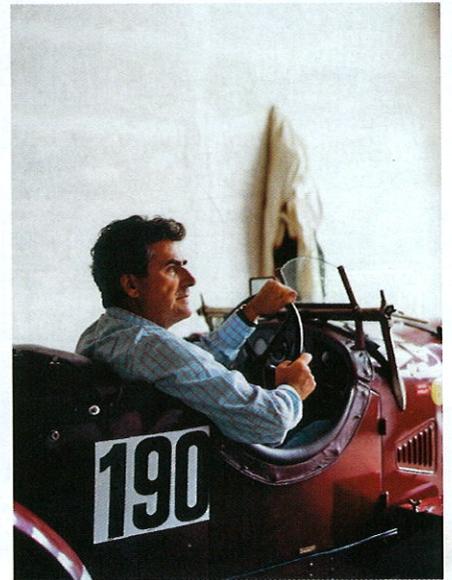
An einem Wochenende jeden Sommer findet auf dem Nürburgring der „AvD-Oldtimer-Grand-Prix“ statt, mit Rennen verschiedener Baujahr- und Wagenklassen. Mit der Startnummer 340 ein Ford Falcon von 1964. Linke Seite: Michael Hinderer vor seinem Maserati 250F aus dem Jahr 1954. Mehr Info im AD Plus.





tor scharf an die Lungen griffen.“ Heute sind die Bilder hier in Farbe, und zwar gehörig: In einem rotweißen Beutycase mit der Aufschrift „Little Playmate“ liegen Schinkenbrote und zwei Flaschen Apfelsaft. Die Proviantbox gehört Jupp, der an der Einfahrt zur „Brünnchen“-Kurvenkombination zur Stelle ist, falls beim „Historic Marathon“ in der Nordschleife jemand aus der Spur fliegt. Der bullige Streckenposten steht neben einem Rettungstelefon, das noch aus der Vorkriegsproduktion stam-

Rote Teufel: Hinderers Shelby AC Cobra, davor das Heck seines Maserati 300S, der einst dem Rennfahrer Benoît Musy gehörte. U. Klaus Werner aus Wuppertal, der mit historischen Sportwagen handelt, im Alfa Romeo 8C Le Mans von 1931. Ganz unten der Rennzirkus am Ring.



„IST EIN AUTO NOCH ZU SECHZIG PROZENT ORIGINAL: KAUFEN!“ KLAUS WERNER

Eigentlich müsste das alles schwarzweiß sein. Mit verwishten Graustufen, wenn die Fahrer den Berg hinunter zum „Brünnchen“ stürzen, um nach einer scharfen Rechtskurve erneut im Wald zu verschwinden. Wie damals am 18. Juni 1927, als die „Erste Gebirgs-, Renn- und Prüfstrecke“ eröffnet wurde. „So etwas hatten wir noch nicht erlebt“, sagte Rudolf Caracciola, nachdem er mit einem der legendären „Weißen Elefanten“, dem Mercedes S, das erste Autorennen am Nürburgring gewonnen hatte, den man damals noch mit Bindestrich schrieb. „Da lag mitten in den Eifelbergen eine geschlossene Schleife mit fast 180 Kurven, die über 22 Kilometer verteilt waren. Eine bärig schwere Strecke mit Steigungen, die dem Mo-



Modelle, Skulpturen
und Gemälde

ArchiSkulptur



Hart ist das Leben des Herrenfahrers: Ettore Veroli muss hinter der Absperrung auf ein Ersatzteil warten – sein Rennpartner hat gerade den Ford Lotus zerlegt.

men könnte, und wedelt ununterbrochen mit seinen bunten Fahnen. „Hier wird nicht gewedelt, sondern geschwenkt. Und die Fahnen heißen Flaggen“, blafft Jupp. Okay, die gelbe Flagge, die er gerade gehoben hat, bedeutet „Gefahr“ und die grüne danach meint „freie Fahrt“. Rot steht für „Abbruch“.

Grüne Hölle, so nennen die Fahrer die Nordschleife des Nürburgrings. „Schwer zu fahren, leicht zu sterben“, sagte der später in Monza tödlich verunglückte Weltmeister Jochen Rindt über die Achterbahn durch die Eifel, die auf ihrem Weg über Berg und Tal ungefähr 300 Meter Höhenunterschied überwindet. Für die immer schnelleren, modernen Rennwagen wurde sie zu gefährlich. 28 Jahre ist es her, dass Niki Laudas Ferrari hier Feuer fing und der Fahrer fast verbrannte. Ein neuer, kürzerer und entschärfter Kurs wurde für die Formel 1 gebaut. Neben ihm und seinen riesigen Auslaufzonen und Fangzäunen wirkt die alte Nordschleife wie ein finsterer Waldweg. Und dennoch ist sie, die große Runde, für viele Rennfahrer die schönste Rennstrecke der Welt. Und eine echte Prüfung ihrer Fahrkunst.

Was sind das für Piloten, die sich während eines Oldtimer-Grand-Prix-Wochenendes in einen zwanzigfachen Nordschleifen-Nahkampf wagen? In Rennwagen, die alte Steckkontakte ha-

ben und Vergaser, bei denen die Öffnungen der Düsen per Hand eingestellt werden müssen? Es sind Fahrer, die mindestens so viel Charakter wie ihre Autos haben müssen. Da ist Ettore Veroli, der Italiener. Die Zigarre hängt ihm lässig im Mundwinkel, den feuerfesten Rennanzug hat er bis zum Nabel runtergekremgelt. Überhaupt ist der Look wichtig bei einem Classic-Car-Race. Veroli, Besitzer eines Chemieunternehmens, sollte eigentlich mit einem Ford Lotus Cortina, Baujahr 1963, unterwegs sein. „Normalerweise sind wir am Start immer die Letzten. Und dann doch unter den Ersten im Ziel.“ Normalerweise. „Doch heute hat mein Partner das Auto beim Training zerlegt“, sagt er, zuckt mit den Schultern und nimmt die Zigarre aus dem Mund. Jetzt müssen erst einmal Ersatzteile besorgt werden. Veroli befördert die Zigarre wieder zwischen seine Lippen und nimmt einen tiefen Zug. Seine Mechaniker schufteten, während er andächtig Richtung Nordschleife schaut: „Ein Kurs, bei dem man nicht einschläft, weil man sich stets auf die Traktion und die Fliehkraft konzentrieren muss. Denn irgendwann ist der Punkt erreicht, an dem man abhebt.“

Wo dieser Punkt liegt, diese Frage stellt sich auch Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorpff (siehe auch Seite 262) jedes Mal aufs Neue. Sein Wagen, ein Jaguar E-Type von 1962, ist fast so alt wie er. „Ein Auto zählt mit 43 Jahren zu den Oldtimern. Da sind gewisse Rücksichten erforderlich.“ Von Oeynhausen konzentriert sich darauf, den Wagen heil durch die erste Kurve zu bekommen. Dort ist das Gedränge am größten. „Und dann gibt es einige Kuppen, über die man eher fliegt als fährt. Wenn man da mit 220 Stundenkilometern zu schräg rüberkommt, kann es den Wagen um einige Meter versetzen – und man landet auf dem rutschigen Grünstreifen.“ Von Oeynhausen gehört zum Team „Die 3 Grafen“, drei Piloten mit sehr unterschiedlicher Fahrweise. „Ich bin der Gasgeber“, sagt von Oeynhausen, „Graf von Wedel ist der ehrgeizige Terrier und Graf zu Ortenburg der mit dem spektakulärsten Fahrstil.“

Um auf alle Launen seines Motors vorbereitet zu sein, lässt Michael Hinderer seine Sportwagensammlung von einem professionellen Rennstall in Eng-

FONDATION
BEYELER

Baselstrasse 101, CH-4125 Riehen/Basel
Täglich 10–18 Uhr, mittwochs bis 20 Uhr
www.beyeler.com



„DIE NORDSCHLEIFE KANN EINEN SÜCHTIG MACHEN.“

MICHAEL HINDERER



zwei Runden auf der Nordschleife hatte er Tränen in den Augen – und ich auch.“

Das sind die Emotionen, von denen der Händler Klaus Werner profitiert. Was er kauft und verkauft, hat immer auch eine Geschichte. Seit 1978 betreibt er sein Geschäft mit historischen Rennwagen, und das mit bester Reputation. Kürzlich wollte sogar Ralph Lauren von ihm wissen, ob er sich einen Mercedes Silberpfeil zulegen sollte. Werners derzeit interessantestes und gleichzeitig verführerischstes Angebot ist ein Maserati 300S, den Stirling Moss 1956 über den Nürburgring steuerte. Verhandlungsbasis 2,5 Millionen Euro. Sind solche Spitzenpreise in Zukunft noch zu toppen? Der Händler schmunzelt: „Die Reichen werden ja nicht ärmer. Und allzu viele Spielzeuge für Männer gibt es sowieso nicht.“ Neueinsteigern rät er, unbedingt auf Qualität zu achten. Das Chassis sollte original sein, mindestens auch eine Achse, das Getriebe oder der Motor. „Sind sechzig Prozent eines Wagens original, rate ich zum Kauf.“ Und dann nichts wie ab zur Nordschleife. Dort war beim diesjährigen Marathon Marcus Graf von Oeynhausen der Schnellste unserer Protagonisten: Er wurde Dritter. Und auch Jupp, der Streckenposten vom „Brünnchen“, rollte am Ende zufrieden seine rote Flagge ein. Keiner fiel ihm aus der Achterbahn. □



Am berühmten „Brünnchen“ der Nordschleife verfolgt ein Porsche 911 den vorn liegenden Lotus Elan S2. Beide Autos sind von 1965. Links das Team „Die 3 Grafen“ (v. li.): Franz Graf zu Ortenburg, Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorf und Christian Graf von Wedel. Re. ob.: Früh übt sich – Lando von Wedel testet einen Jaguar E-Type, Baujahr 1962.

land warten. Zu jedem Rennen rückt dann der Sattelschlepper von der Insel an. Der Investmentbanker ist in fahrbare Untersätze vernarrt, seit er als Student ausrangierte Postautos weiterverkaufte, um sich den ersten eigenen VW-Käfer zu verdienen. In seiner Sammlung findet sich auch ein Maserati 300S von 1955, der dem tödlich verunglückten Rennfahrer Benoît Musy gehörte. „Sein Sohn kam in meine Box und sah dort den Wagen seines Vaters zum ersten Mal. Nach