



# OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

**PRAXIS-TIP:**

## Der Weg zur neuen Oldie-Nummer

**SIEGESZUG DER KLEINEN SACHS-MOTOREN:**

## Die 98er Generation

**RÜCKBLICK IN DIE ZUKUNFT:**

## 30 Jahre Ro 80



### AJS 500 COMPETITION



Sie nannten sie „Nocke“: Das AJS-Superbike der Dreißiger

### KAUFBERATUNG



BMW 5er: Die Mittelklasse der 70er ist mehr als nur Mittelmaß

**DER HERAUSFORDERER:**

## Lamborghini Countach

### TATRA: 100 JAHRE FORTSCHRITT

Die tschechische Marke war derart innovativ, daß sogar Ferdinand Porsche ihre Ideen übernahm – wir zeichnen ein Firmenportrait zum Geburtstag



### DAS ENDE DER LEGENDE:

## MV Agusta 350 Quattro

# Mit Blick in den

# Rückspiegel



25. Oldtimer-Grand-Prix:  
Jubiläum am Nürburgring

**D**er 25. Oldtimer-Grand-Prix wurde zum Nationalfeiertag der deutschen Veteranenszene. Schöner, sonniger, spannender konnte das Großereignis am Ring einfach nicht sein – oder? Wir nutzten die Gelegenheit zu einem Blick in den Rückspiegel. Wie war das eigentlich ganz am Anfang, bei der Nürburgring-Show 1973?

„Da standen wir nun mit unseren Autos. Da, wo schon Caracciola, Rosemeyer, Nuvolari und Fangio gestanden hatten: auf der langen Startgeraden des Nürburgrings. Ich war so überwältigt, daß mir unweigerlich die Tränen in die Augen stiegen. Die Startflagge hab' ich damals kaum noch erkannt!“ Jochen Geiken, der mit seinem MGA 1973 beim ersten Oldti-

mer-Grand-Prix (OGP) dabei war, kann auch heute die Rührung von damals nicht verbergen: „Das kann sich vielleicht niemand mehr vorstellen – aber der Ring, auf dem wir dann plötzlich fahren durften, das war wirklich noch der Nürburgring, mit dem alle großen Legenden verknüpft waren. Auf den Betonplatten an den Boxen stand früher der dicke Neubauer. Hier kämpfte Nuvolari gegen die Übermacht der Silberpfeile, und von diesen Tribünen jubelten die Leute dem jungen Caracciola zu, als er 1927 das Eröffnungsrennen gewann. Mit der heutigen Grand-Prix-Strecke hat der Nürburgring von damals nur noch den Namen gemeinsam. Wahrscheinlich waren es die alten Geschichten, die uns damals so euphorisch machten.“

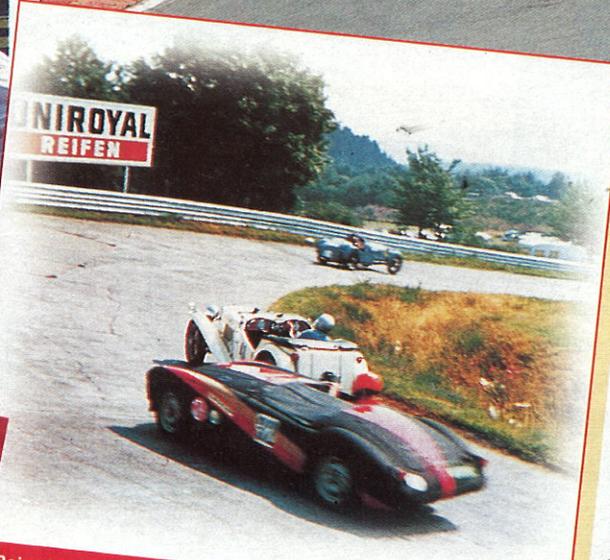
Die *Nürburgring-Show*, wie die Erstaussgabe der heutigen Riesenveranstaltung offiziell hieß, orientierte sich am englischen Vorbild Silverstone, wo Veteranenrennen seit Jahren Tausende von Zuschauern anzogen. Und eben-

so locker wie in Silverstone gingen die Offiziellen an die Sache heran. Als Sportkommissar leistete Bill Morris vom englischen *Veteran Sports Car Club* Entwicklungshilfe, und der legendäre Erwin Tragatsch übernahm die Technische Abnahme.

Jochen Geiken: „Erwin stand mit der obligatorischen Zigarette im Mundwinkel in einer der Boxen am Eingang und plauderte munter mit jedem Teilnehmer. Dabei kam das Thema dann irgendwann auf Bremsen und Reifen und damit war die Sache auch schon erledigt. Daß der MG TD einen Twin-Cam-Motor unter der Haube hatte, störte Erwin nicht. Warum auch, wir fuhren eh alle in derselben Klasse – vom 300 SL bis zum Vorkriegs-Amilcar! Es ging einfach darum, Spaß zu haben, und weiß Gott, den hatten wir!“

Gleich im ersten Rennen sorgten die furchtlosen Morgan-Threewheeler-Piloten in ihren verwegenen Kisten für klare Verhältnisse: Bill Tuer bog auf zwei Rädern aus der Nordkehre

## START UND ZIEL



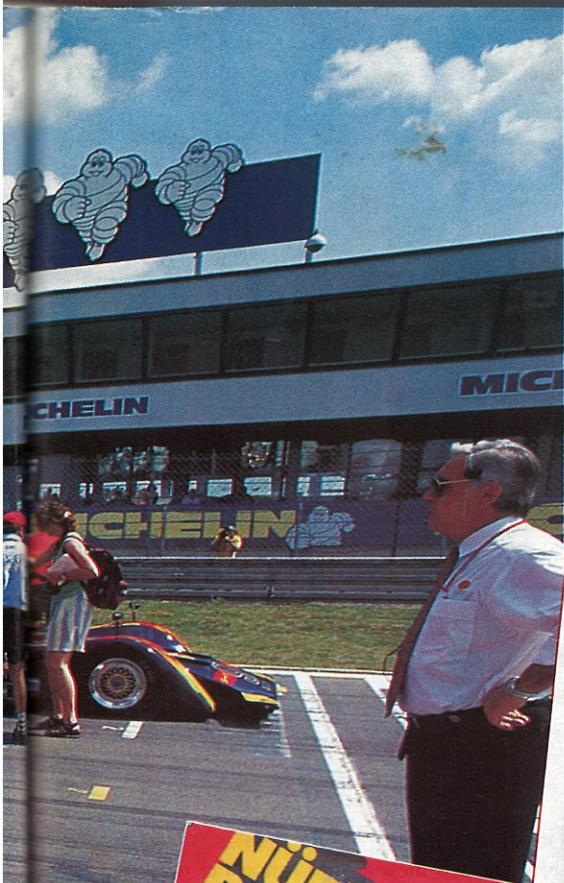
...Autos im Feld. Der Fahrspaß hat in all den Jahren nicht nachgelassen in die Zielgerade ein, während er mit einer Hand wie wild die Luftpumpe für den Benzindruck betätigte. Spätestens in dem Moment wurde Walter Lachner von der Nürburgring GmbH klar, daß er sich hier keine gemütliche Schnauferl-Parade eingehandelt hatte...

Mittlerweile ist das wilde Herz des Rings in Sicherheitsbeton gegossen und Neubauers Boxen liegen auf dem Grund einer Bauschuttdeponie. Die alten Fans maulen über hohe Eintrittspreise, Schicki-Micki-Zelte im Fahrerlager und die verlorenen Motorräder, die am höchsten Feiertag der Oldtimer-Gemeinde

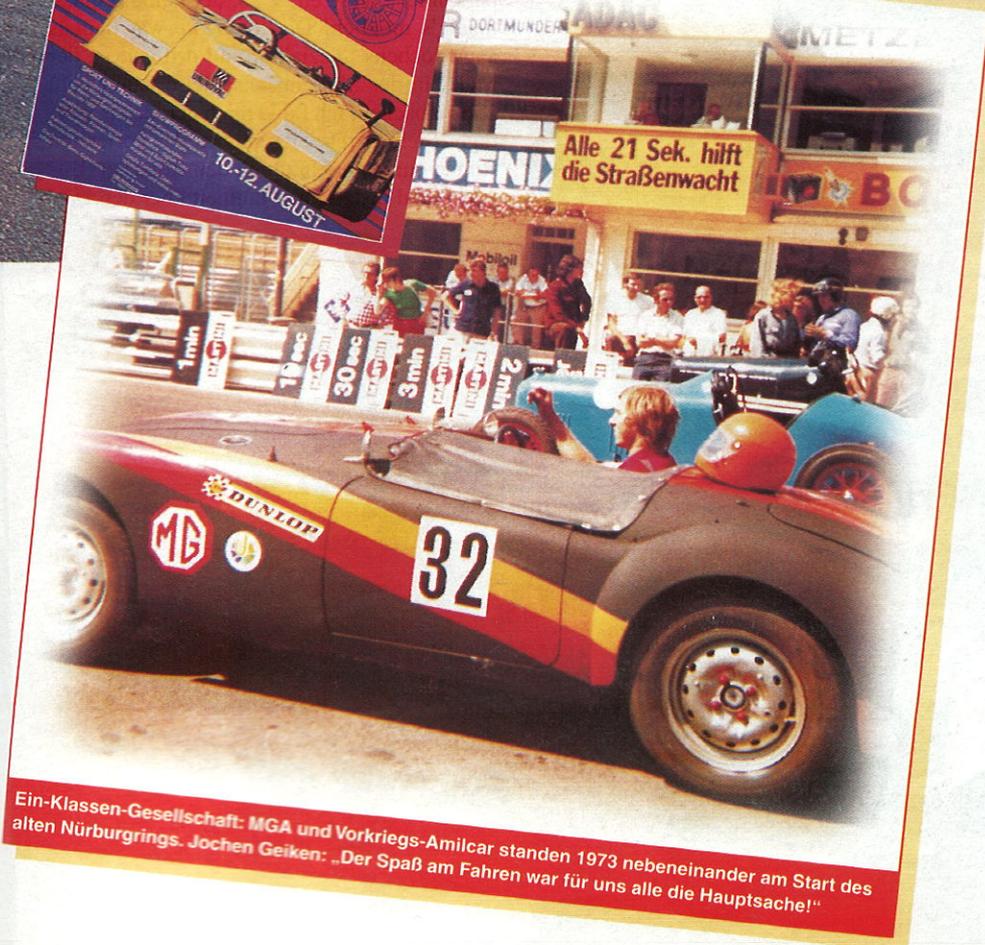


Startete im Thoroughbred-Grand-Prix-Lauf: Formel-1-Lotus Typ 91 aus den siebziger Jahren

leider draußen bleiben müssen. Aber deswegen zu Hause bleiben? Nein, nein! So war das nicht gemeint. Natürlich ist der OGP noch immer der Größte und der Schönste – aber ein bißchen Wehmut wird ja wohl erlaubt sein. Auch Jochen Geiken hat sich in all den Jahren von den veränderten Gesichtern des Rings und des Oldtimer-Grand-Prix nicht vergraulen lassen. Im Gegenteil: Als Chef des Teams WARSTEINER HISTORICAL MOTORING ist er heute sein eigener hagerer Neubauer und überläßt mir den MGA, der damals in der ersten Startreihe neben dem Amilcar stand. Nur zum Korso, wenn die Pioniere von 1973 zur Ehrenrunde starten, will er ihn wiederhaben.



Bei seinem Ring-Debüt war der 1956er MGA gerade einmal 17 Jahre alt. Heute gehört er in der GT-Klasse zu den ältesten...



Ein-Klassen-Gesellschaft: MGA und Vorkriegs-Amilcar standen 1973 nebeneinander am Start des alten Nürburgrings. Jochen Geiken: „Der Spaß am Fahren war für uns alle die Hauptsache!“

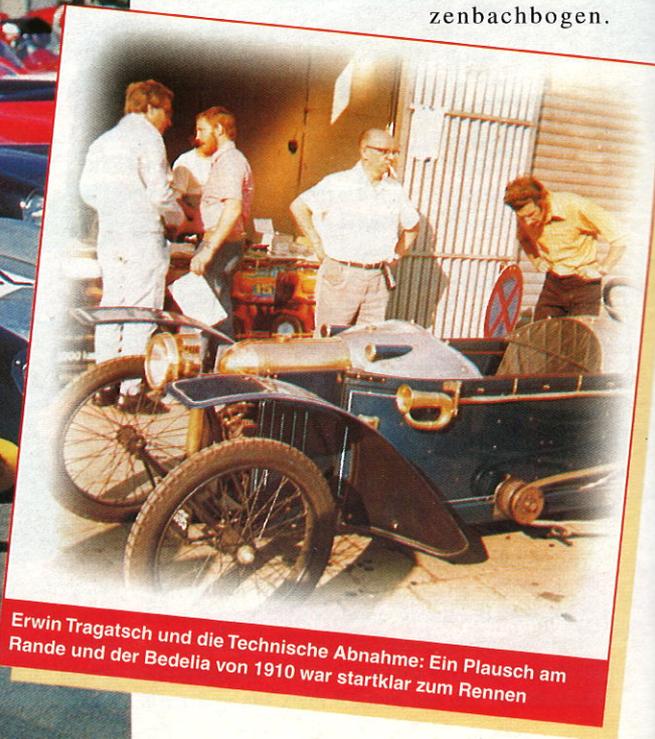


Dabeisein ist alles: Der hochbeinige Salmson war auch schon 1973 ohne ernsthafte Siegchance in der 1100-ccm-Klasse

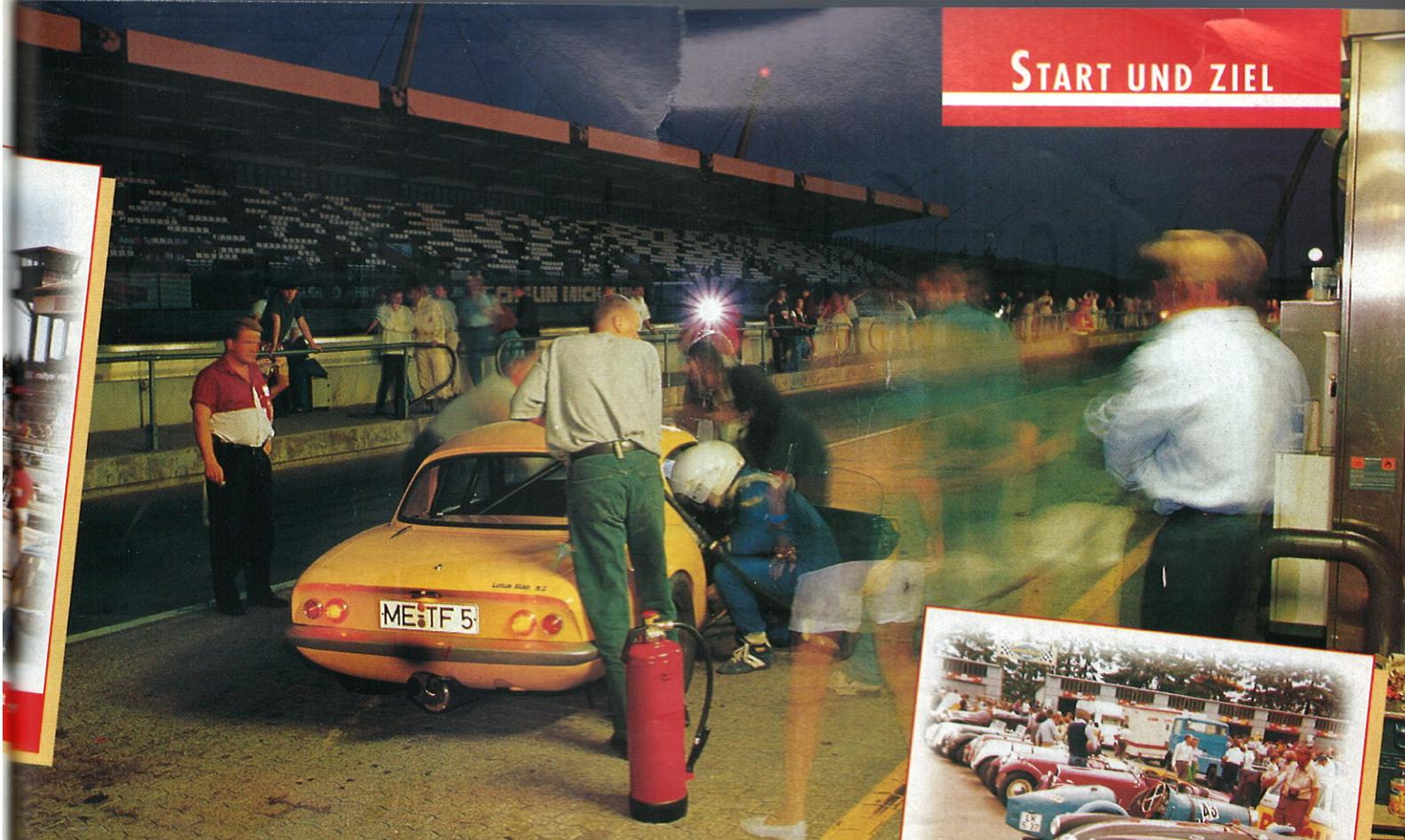


Faszination der Vergangenheit: In dieser Boxengasse hält Alfred Neubauer die Mercedes-Fäden in der Hand

Da stehe ich nun. Da, wo dieses Auto schon bei der Nürburgring-Show stand – nur etwas weiter hinten. Mit dem MGA kann man heute keinen Blumentopf mehr gewinnen. Aber Spaß macht er noch wie damals. Und als sich die Flagge senkt, steht Jochen an der Boxenmauer und hält den Daumen hoch. Korso hin, Korso her: Das hier ist noch immer keine Schnauferl-Parade! Zur Feier des Tages schnappe ich mir den Porsche 356 von Peter Mehlig und fahre persönliche Bestzeit: 2:26, der heiße Asphalt macht's möglich! Die Südkehre war damals auch Jochens Spezialität und driftend ist der MGA in der Müllenbachschleife kaum vom 356 zu packen. Ich fühle mich gerade als würdiger Stellvertreter, da geht in der vorletzten Runde ein Rumpeln durch den Roadster. Das Auto wird instabil und taumelt über den Hattenbachbogen.

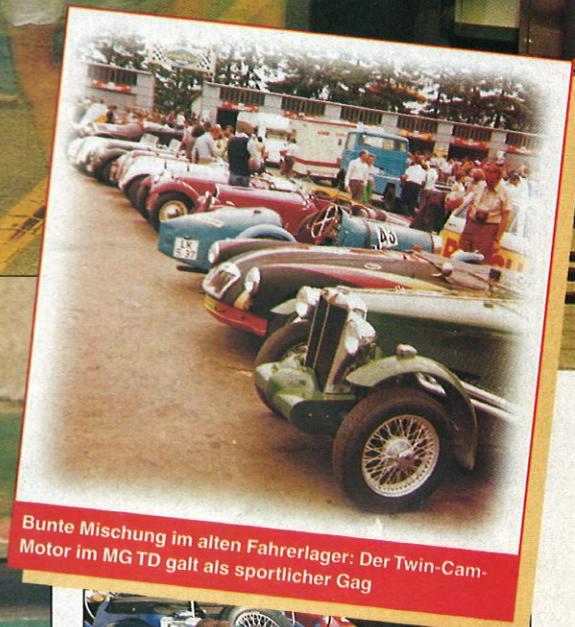


Erwin Tragatsch und die Technische Abnahme: Ein Plausch am Rande und der Bedelia von 1910 war startklar zum Rennen



24-Stunden-Atmosphäre beim Marathon-Rennen

Eine gemütliche Schnauferparade ist der Oldtimer-Grand-Prix noch immer nicht, wie dieser Alfa 8C 2600 aus der Scuderia Ferrari eindrucksvoll beweist



Bunte Mischung im alten Fahrerlager: Der Twin-Cam-Motor im MG TD galt als sportlicher Gag

Ein Platten? In der Einfahrt zur Boxengasse bricht die Felge hinten links – bei Schritttempo. Der harte Drift und der übermäßige Grip auf dem heißen Asphalt waren einfach zuviel für die geschundene Stahlfelge. Der MGA bleibt unversehrt, aber bis der Abschleppwagen kommt, ist der Ehrenkorso schon auf der Strecke. Jochen sitzt am Steuer des geliehenen MGB von Jürgen Brandes und schaut wehmütig zu seinem „historischen“ Auto herüber, das mit nur drei Rädern auf der Wiese steht.

Vielleicht klappt's ja beim nächsten Mal, in 25 Jahren, scheint er zu denken. Dann sitzt bestimmt ein hoffnungsvoller Nachwuchsfahrer mit Herzklopfen in einem betagten Schnauferl namens MGA. Und vielleicht läuft dem Glücklichen dann genauso ein kalter Schauer über den Rücken, wenn er denkt, daß hier einst Michael Schumacher seine Runden zog...

Peter Steinfurth  
Fotos: Andreas Beyer  
Jochen Geiken



Zwölf Runden Drift auf heißem Asphalt – da kann das historische Material schon mal nachgeben



Packender Fight: Am Ende hatte Nick Mason mit seinem Bugatti dann doch die Nase vorn



So alt wie der OGP: Bei den Ex-Le-Mans-Wagen war auch dieser Porsche 911 RSR von 1973 dabei



Rettete die Ehre des WARSTEINER-TEAMS: Ian Barrowman holte sich den Klassensieg