

GEGEN DIE UHR

Eine vergnügliche Weise, Motorsport mit historischen Fahrzeugen – Oldtimer bis Youngtimer – zu betreiben, ist die GLPpro-Serie – durchaus schnell unterwegs, allerdings ohne Rennen zu fahren. Motorsport war zu allen Zeiten



teuer und gefährlich. Für Historischen Motorsport gilt das in Maßen auch. Ersatzteile sind oft teuer und manchmal schwer zu beschaffen. Nennfelder bei Rennen sind erstaunlich hoch, erklären sich aber aus dem Aufwand, den die Rennstrecken-Betreiber und Veranstalter treiben müssen, um die Genehmigung für Rennen zu bekommen. Alles – also Streckenmiete, Streckenposten, Ärzte, Organisation, Versicherungen usw. – muss von den Nenngeldern bestritten werden. Merke: Das gilt für Rennen wie beispielsweise den AvD Oldtimer-Grand Prix am Nürburgring!

Für Gleichmässigkeiten-Prüfungen sind die Anforderungen deutlich reduziert und dementsprechend die Nennfelder auch auf einem noch akzeptablen Niveau. Die professionelle GLPpro Gleichmässigkeitenprüfung ist eine Serie innerhalb des Veteranen Fahrzeugverbandes – kurz VFV – die sich darauf spezialisiert hat, Gleichmässigkeiten-Läufe auf der Rundstrecke ohne Zeitnahme durch Fahrer oder Beifahrer auszutragen. Die Teilnehmer der Serie stammen aus allen Bevölkerungsschichten, vom Angestellten bis zum Unternehmer, vom Handwerker bis zum Gewerbetreibenden. Der Fahrzeugpark reicht dabei von Formel-Rennern über Tourenwagen und GT-Fahrzeuge bis hin zu Sportprototypen, das Mindestalter für die Teilnehmer ist 25 Jahre. Dieses Jahr waren 120 eingeschriebene Teilnehmer zu verzeichnen, von denen im Schnitt 80 zu einem Lauf erschienen. Im Vordergrund soll der Spass am Historischen Motorsport und an Gleichmässigkeiten-Prüfungen stehen, wie auch Tech-Talk und Benzingespräche, wie sie oft im Fahrerlager anzutreffen sind.



Pro Jahr werden derzeit zirka sechs Veranstaltungen gefahren mit etwa einer bis zwei Stunden effektive Fahrzeit. Zu den Rennstrecken zählen Nürburgring, Hockenheim, Oschersleben, Colmar Berg und andere. Im Auto sitzt im Allgemeinen nur der Fahrer. Seine Trainingszeit entscheidet über seine Start-Position beim fliegenden Start. Beim Wertungslauf schließlich wird seine schnellste Runde genommen, die Differenz zu anderen drei, vier schnellen Runden ermittelt und in ein Punkte-Schema umgewandelt. Wer besonders scharf auf den Pokal ist, sollte also möglichst jede Runde gleich schnell fahren. Es gibt Fahrer, die in dieser Disziplin eine erstaunliche Präzision entwickelt haben – ohne Stoppuhr an Bord, nur nach Gefühl, mitten im Verkehr und oft auch durchaus schnell unterwegs. Dabei ist interessant zu beobachten, dass ein Fahrer, der für seine Verhältnisse möglichst schnell unterwegs ist, damit oft auch sehr gleichmäßig unterwegs ist...

TRADITIONS-MEISTERSCHAFT MIT VISIONEN DER KW BERG-CUP 2014

Text: Uli Kohl / Fotos: Axel Weichert



2014 geht der KW Berg-Cup in seine 27. Saison. Er hat Tradition, ist eine lebende Legende im Bergrennsport mit verbesserten Tourenwagen der Gruppe H, zu der sich alsbald die noch freizügigeren High-Tech-Spielarten Freestyle (FS), E1 in den unterschiedlichen DMSB- und FIA- Variationen sowie E2-Silhouette (E2-SH) gesellen. Ursprünglich getrennt gewertet, werden ab 2014 mit Ausnahme der E2-SH Boliden die Fahrzeuge aller anderen Gruppen in einen gemeinsamen Wertungs-Topf geworfen, garniert mit bestimmten Spezies der Gattung CTC/CGT (Classic Touring Car/Classic GT), gewürzt mit den Top-Rallye-Klassen R4 und R5.

Puh - ein gewaltiger Mix! Wird diese Suppe, die alles andere denn ein Eintopf ist, den Teilnehmern und Fans wirklich schmecken? Renn-Gourmets sagen „ja“, sind bereit, Sterne dafür zu vergeben. Denn die Klassen werden weniger, die Starterzahl in den verbleibenden „Abteilungen“ nimmt zu. Das gibt erhöhten Wettkampf-Druck, steigert die prickelnde Spannung, verbessert die Show, führt zu noch mehr Gänsehaut-Momenten an den Berg-Rennstrecken.

Also sind alle Beteiligten nun rundum glücklich und zufrieden? Noch nicht ganz! Denn für die Reglements-Meisterköche gilt es nun, ihrer neuesten Kreation das allerletzte Quäntchen Ausgewogenheit zu verleihen - was nur über eine faire Angleichung der technischen Basisdaten der frisch „zwangsvermählten“ Gruppen und Klassen zu erreichen ist, den Blick über den nationalen Tellerrand hinaus eingeschlossen.

Womit wir beim Thema „Visionen“ sind: Das momentane Umkrepeln des Berg-Regel-Menüs hat nur dann Positives bewirkt, wenn am Ende zum Desert eine stabile gemeinsame europäische End-Lösung winkt - die es, man lese und staune, bis jetzt nicht gibt, sondern nur Reglements mit starker regionaler Prägung, unter anderem mit unterschiedlichen Mindestgewichten und Motoren-Bestimmungen.

So etwas hat sich überlebt, ein einheitliches Berg-Europa ist das Ziel, als Wohlgefühl-Heimat für internationale Rennserien wie den KW Berg-Cup, der seine Traditionen pflegt ohne sich Visionen und Neuerungen gegenüber zu verschließen - die er auch selbst hat und immer wieder einbringt, seit 27 Jahren.

