



# Es gibt viel zu tun...

Winterzeit ist Werkstattzeit. Das gilt für die Großen und für die Kleinen gleichermaßen. In einer Werkhalle am linken Niederrhein schraubt Michael Nolte für die neue Youngtimer-Saison. Sein Ziel: der Einsatz eines 39 Jahre alten Opel GT

**W**enn Michael Nolte seine Werkstatt öffnet, geht Youngtimer-Fans das Herz auf: zwei einsatzfähige Opel Kadett C, mindestens drei weitere fast fertige Kadett und noch mal so viele Rohkarossen. Dazu unzählige Motoren, Achsteile und Getriebe – alles von Opel, alles für seine Youngtimer. Und mittendrin das Herzstück dieses Schrauberhimmels: ein historischer Opel GT von 1970.

Frisch lackiert in leuchtendem Gelb steht er da mit seinen breiten Kotflügeln, der riesigen Frontschürze und dem geschwungenen Dach.

„Ich habe das Auto in zwei Jahren aufgebaut“, erzählt Nolte. Er ist richtig stolz, wenn er von seinem Prachtstück und dessen Entstehung erzählt. Vor vier Jahren hat er einen normalen Straßen-GT gekauft. Es folgten komplette Entkernung des Oldies und Wiederaufbau zum waschechten Rennwagen.

„Ich habe alles nach den Homologationsvorschriften aus den 70ern gemacht“, erklärt Nolte, der sein Herz an den Youngtimer-Sport verloren hat. Fenster und breitere Kotflügel aus Kunst-

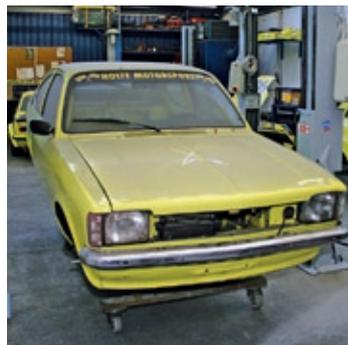
stoff waren damals im Opel GT verbaut. Und in den Inneraum gehört ein Teppich... „Das war halt damals so und deshalb wird es auch wieder genau so aufgebaut.“

## » In der Kiste ist überhaupt kein Platz «

Noltes größte Herausforderung war der Sicherheitskäfig. „In der Kiste ist überhaupt kein Platz.“ Eine Strebe verläuft jetzt unter dem

Lenkrad oberhalb der Fahrerklie quer durchs Auto. Bis der 1,93-Meter-Mann seine perfekte Sitzposition gefunden hatte, dauerte es anschließend mehrere Tage.

Doch Zeit spielt bei dem Bastler vom Niederrhein keine Rolle. Immerhin hat der Aufbau des GT zwei Jahre verschlungen. Außer ein paar Testkilometern hat der GT noch keine Rennstrecke gesehen. Stattdessen operierte Nolte im letzten Jahr mal eben den Motor (1900 cm<sup>3</sup>, ca. 200 PS) aus dem Auto und pflanzte ihn



**Der Selberbauer:** Michael Nolte macht an seinen Autos alles selbst. In einem Nebenraum der Werkstatt kann er die Motoren komplett revidieren (oben links). Zerlegt: Auf einer Werkbank direkt unter einer Hebebühne hat Nolte einen Motor auseinander genommen. Vorn links sieht man die Steuerkette, die für das richtige Zusammenspiel von Ventilkappen und Kolben sorgt (oben). Warteposition: Zahlreiche Opel Kadett C stehen in der Halle und warten auf ihren Einsatz. Auch wenn sie dabei manchmal etwas verstauben (links).

### Michael Nolte

Teamchef, Rennfahrer

**Geboren:** 7. März 1970

**Geburtsort:** Willich-Neersen

**Nationalität:** deutsch

**Familienstand:** ledig

**Ausbildung:** Kfz-Mechaniker

in einen seiner C-Kadett. „Das passt zum Glück alles ganz gut. Bei dem GT und den Kadett ist vieles identisch“, weiß Nolte. Neben dem Triebwerk lassen sich auch prima Achsteile oder Kardanwelle zwischen beiden Modellen austauschen. Glück für Nolte, denn Nachschub ist heute schwer zu bekommen. „Originalteile sind sehr teuer und auch rar gesät“, sagt der Fachmann. Doch wenn der 39-Jährige schonend mit dem Material umgeht, kann er noch einige Jahre fahren. Schließlich lagern in seinen Hallen Teile für mindestens sieben C-Kadett. „Ich bin eben gern für alle Eventualitäten gut gerüstet“, grinst Nolte.

In einer Ecke steht fast schon verschämt ein kleiner Ford Fiesta. Den will Michael Nolte beim internationalen 24-Stunden-Rennen (23./24. Mai) auf dem Nürburgring einsetzen. Warum er nicht im Opel GT antritt? „Der ist leider zu alt. Wenn man mich liebe, ich würde ihn sofort anmelden.“ Doch es sind nur jüngere Autos zugelassen. Conse-

quenterweise lagern bei Opel-Fan Nolte deshalb auch genügend Ersatzteile für den kleinen Ford. Sogar eine zweite Rohkarosse steht bereit. „Ich will bei den 24-Stunden auf jeden Fall ankommen.“ Deshalb wird Nolte den Fiesta beim Saisonhöhepunkt komplett in Einzelteilen dabei haben. Sein Auto schafft es ins Ziel, auch wenn die Mannschaft dafür die ganze Nacht schrauben muss.

Doch zurück zum Opel GT. Der soll nämlich 2009 bei acht oder neun Rennen in der Youngtimer Trophy (siehe Kasten Seite 62) an den Start gehen. Dort ist dieses Modell ein Exot. „Ich kenne keinen zweiten Youngtimer GT in Deutschland“, sagt Nolte. Und wenn er das sagt, dann wird das auch so sein. Schließlich ist Nolte Mann der ersten Stunde bei den Youngtimern.

Er war der Erste, der einen C-Kadett zu einem Youngtimer-Rennen anmeldete. Auch 14 Jahre später ist das Modell nicht mehr von der Rennpiste wegzudenken. Und Nolte war damit sogar grenzübergreifend aktiv: 2000 wurde er holländischer



**Herzstück:** Der Motor des Opel GT sitzt aktuell noch in einem Kadett (oben). Alles gelb: Bevor Nolte an einem Auto schraubt, wird es lackiert. Auch ein Porsche Turbo.



**Zukunft: Dieser Midge aus den 80ern soll schon bald wieder fahren**



Youngtimer-Meister. Auch in Deutschland ist er in seiner Klasse meist in vorderen Regionen zu finden. Für den ganz großen Titel hat es aber noch nicht gereicht.

Bleibt die Frage, warum bei so langer Erfahrung das Auto in Sachen Sponsoren eher nackt dasteht. „Das Problem haben auch andere Youngtimer-Piloten. Für Sponsoren sind unsere Autos zu alt und wohl nicht attraktiv genug.“

So bleibt ein benachbarter Teilelieferant mit seinem Logo ganz groß auf der Motorhaube. Wie alle anderen Youngtimer-Piloten würde sich aber auch Nolte nicht gegen Geldgeber wehren. Ohne großen Gönner muss sich der Kfz-Mechaniker jeden Cent für sein Hobby zusammensparen. Das funktioniert ganz gut. Anfangs noch mit einem alten

Wohnmobil und Anhänger unterwegs, reist Nolte heute mit großem Lkw zu den Rennen. Natürlich ist auch Brummi komplett in Eigenarbeit ausgebaut.

So wie seine Werkstatt. Das Geld für sein aufwendiges Hobby verdient sich Nolte in der eigenen, kleinen Kfz-Werkstatt. Freizeit oder Urlaub kennt er nicht. Und auch seine Motorsportcrew wird bei ihm nicht reich: „Nach dem Einsatz gibt es ein Bier und ein Würstchen.“ Dennoch sind ihm seine Mechaniker treu. Die braucht er auch für sein nächstes großes Projekt: In einer Ecke steht ein zerfledderter Midge aus den 80ern, eine Art Buggy für kleine Rundstrecken und Ovalpisten. Mal sehen, wie lange es dauert, bis Nolte den dann auf die Piste bringt. **Martin Brock**

## » Würstchen als Lohn für die Crew «



**Das Cockpit: Im Opel GT ist es so eng, dass eine Strebe des Käfigs unterm Lenkrad verläuft**



**Meisterlich: Ralf Kremer (links) ist Youngtimer-Trophy-Meister 2008**

Die Youngtimer Trophy geht 2009 ins 16. Jahr. 1993 wurde die Rundstrecken-Serie von Egon Meurer und Hans Schnock ins Leben gerufen. Zum Start des ersten Rennens meldeten sich immerhin 35 Fahrzeuge an. Ein Jahr später waren es schon doppelt so viele. Bis Ende der 90er erlebte die Youngtimer-Trophy einen regelrechten Boom mit jährlich über 200 Teilnehmern.

Meurer und Schnock waren es auch, die den Begriff „Youngtimer“ ins Leben riefen. Damit werden Fahrzeuge beschrieben, die für Oldtimer zu jung sind, aber auch nicht mehr als moderne Fahrzeuge durchgehen. Aktuell sind dies Fahrzeuge aus den Jahrgängen 1966 bis 1989. Jüngere Boliden sind im Youngtimer-Sport nicht zugelassen.

Neben der Baujahresbeschränkung müssen die eingesetzten Fahrzeuge in ihrer Zeit bereits als Rennwagen genutzt worden sein. Wer einen Youngtimer neu auf-



**Abgehoben: In der Youngtimer-Rallye-Trophy wird auch mal tief geflogen**

baut muss die entsprechenden alten Vorschriften (Homologation) als Grundlage verwenden. Lediglich Sicherheitseinrichtungen wie Stahlkäfig, Gurt, Sitz und Feuerlöschanlage müssen aktuellen Bestimmungen entsprechen.

Neben der Youngtimer Trophy startet seit einigen Jahren auch die Rallye Trophy. Hier geht es, wie bei Rallyes üblich, querfeldein über Schotterpisten und Waldwege. [www.youngtimer.de](http://www.youngtimer.de)

### YOUNGTIMER TROPHY 2009

17.-19. April Hockenheim

20.-22. Mai Nürburgring

29.-31. Mai Spa

10.-12. Juli Zolder

05./06. September Assen

20. September Insul oder Bitburg

23.-25. Oktober Nürburgring

13.-15. November Mayschoß

**VLN 10 Läufe in Nürburg/Deutschland vom 4. April bis 31. Oktober 2009**  
Infos: [www.vln.de](http://www.vln.de)

Starkes Duo in der grünen Hölle. Matthias Unger (38) und Daniel Zils (30) werden in der kommenden Saison als Team in der Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring starten. 2008 stellten beide Fahrer ihr Können mehrfach unter Beweis. Kfz-Techniker Zils holte mit dem M-Sport Racing Team (BMW M3) drei Klassensiege. VLN-Gesamtsieger Matthias Unger konnte mit dem Black Falcon Team (ebenfalls BMW) acht Klassenerfolge verbuchen. Dass die beiden auch als Team gut harmonisieren, zeigten sie bereits im vergangenen Sommer. Bei der RCN (Rundstrecken Challenge Nürburgring) fuhr er in drei Rennen zu zwei Klassensiegen. In der Langstreckenmeisterschaft 2009 starten die beiden Rennfahrer mit einem neuen Projekt. In der Serienwagenklasse V5 werden sie mit einem BMW Z4 Coupé auf Titeljagd gehen.

**Daniel Cornesse**



**Unger (o. l.) mit neuem Teamkollege Zils (o. r.) und seinem Meisterauto 2008 (u.)**



### KURZ GEMELDET

Regeländerung in der **European Sports-Car-Challenge**. Ab 2009 wird der 2,8-l-Achtzylinder-Motor von Powertec den 3,0-l-Sechszylinder-Motoren gleichgestellt. Grund dafür sind die sehr ähnlichen Leistungswerte der Aggregate. Fahrzeuge mit dem Powertec-Triebwerk dürfen ein Basisgewicht von 700 kg nicht überschreiten. [www.sportscarchallenge.at](http://www.sportscarchallenge.at)  
Der **DMSB** beschließt neue Einsteigerlizenzen ab 2009. Anfängern soll der Schritt in den lizenzierten Motorsport erleichtert werden. Die Lizenz kostet ca. 20 Euro und beinhaltet eine Sportunfall-Grundversicherung. Sie ist per Bestellung beim DMSB oder direkt an den Veranstaltungsorten erhältlich und bis zum Ablauf des jeweiligen Kalenderjahres gültig. Eine medizinische Untersuchung ist nicht notwendig. [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de)  
Die **Welfen-Winter-Rallye 2009** findet am 27./28. Februar 2009 in der Motorsportarena Oschersleben statt. Unter dem Motto „Rallye in der Arena“ werden die Piloten in drei WPs auf Zeitenjagd gehen. [www.batc.de](http://www.batc.de)

EISPOKAL 8 Läufe in Oberfranken vom 11. Januar bis 1. März 2009. Infos: www.msc-fichtelberg.de



Quertreiber: Im kontrollierten Drift um die Pylonen

# Flotte Rutschpartie in Franken

**H**eiße Drifts in klirrender Kälte! Wenn im Herbst die Motorsportsaison endet, beginnt für viele Motorsportler die lange Zeit des Wartens. Nicht so in Oberfranken. Hier treffen sich Hobby-Motorsportler auf Schnee und Eis. Jedoch nicht, um auf Brettern die Pisten herunterzurasen, sondern zu Eisrennen. Erstmals am 11. 1. in Markt-

redwitz (nach Redaktionsschluss). Die Teilnehmer starten in fünf verschiedenen Klassen: drei Hauptklassen unterschieden nach Antriebsart sowie zwei Sonderklassen für Geländewagen und Quads. Als Wertungskriterien zählen Fahrfehler und die Rundenzeit. Jeder Teilnehmer bestreitet zwei Läufe, nur der bessere wird dann gewertet.

Jeder kann mitmachen! Ein Führerschein und ein Fahrzeug mit Straßenzulassung sind die einzigen Teilnahmebedingungen. Das Startgeld beträgt etwa 20 Euro. Nach den Absagen in den letzten beiden Jahren wegen des milden Winters sorgen die zuletzt eisigen Temperaturen und eine Schneegrundlage jetzt für gute Bedingungen. G. Plietsch

## TERMINE 2009

18. Januar	Naila
25. Januar	Naila
31. Januar/1. Februar	Fichtelberg
8. Februar	Sparneck
15. Februar	Hof
22. Februar	Presseck
1. März	Marktleuthen



Dreikampf: Identische Autos sorgen für Chancengleichheit im Logan-Cup

**DACIA LOGAN CUP** 10 Läufe in Deutschland vom 29. März bis 10. Oktober 2009  
Infos: www.dacia-clubsport.com

Cockpit für Nachwuchstalente. Das fränkische Rennteam Pfister Racing erweitert in der kommenden Saison sein Motorsport-Engagement. Wie im vergangenen Jahr wird es wieder im Seat Leon Supercopa (1984 cm<sup>3</sup>, 300 PS) aktiv sein. Zusätzlich will das Team aus Obersfeld bei Schweinfurt 2009 zwei Fahrzeuge im ADAC Dacia Logan Cup an den Start bringen.

Damit will die Mannschaft um Teamchef Alois Pfister (55) und Sohn Andreas (21), 2007 Vize-Meister im VW Polo Cup, Nachwuchsfahrern und Quereinsteigern die Möglichkeit bieten,

kostengünstig in den Motorsport einzusteigen. Im Dacia Logan Cup lernen Rennfahrer die Grundkenntnisse der Fahrzeugabstimmung und haben die Möglichkeit auf bekannten Rennstrecken (Hockenheim, Nürburgring) viele Kilometer zu fahren, um Erfahrung für die Zukunft zu sammeln. Der Markenpokal bietet Chancengleichheit, da die Fahrzeuge identisch sind. Gerade für Motorsport-Neulinge ist der Dacia Logan Cup eine ideale Einstiegsreihe. Mit seinem 1598-cm<sup>3</sup>-Motor und 87 PS bietet der Nachwuchsfahrer viel Fahrspaß für wenig Geld.

## JÄNNER-RALLYE 1. von 9 Läufen im Mühlviertel/A vom 2. bis 4. Januar 2009 Infos: www.iq-jaennerrallye.at

Erfolgreicher Einstand. Der 21-jährige Michael Kogler kehrt nach einem Jahr Abwesenheit zum VW Rallye Team Austria zurück. Gleich bei seinem ersten Auftritt im österreichischen Mühlviertel beweist er sein Talent und holt den Klassensieg für Fahrzeuge mit Dieselmotor. Da sein neues Arbeitsgerät, ein VW Scirocco TDI noch nicht startbereit war, musste Kogler auf den etwas schwächeren 185 PS starken VW Golf V TDI zurückgreifen.

Doch das stellte für den jungen Österreicher keinesfalls ein Handicap dar. Bei eisigen Tem-

peraturen und Schneeschauer lieferte er sich ein packendes Duell mit seinem Mitstreiter Michael Böhm. Im stetigen Wechsel gewannen sie die Wertungsprüfungen (WPs). Nur Sekunden trennten die beiden in der Gesamtwertung. Dann die Entscheidung. Auf der achten Wertungsprüfung fing Michael Böhm's Fiat Punto plötzlich Feuer. Er musste aufgeben. Michael Kogler zeigte starke Nerven und fuhr auf eisigen Pisten zu seinem ersten Sieg im neuen Jahr. Im Gesamtklassement erreichte er den 22. Rang.

Simone Kogler



Auftrittsieg: Michael Kogler holt bei der Jänner-Rallye den ersten Sieg für sein neues Team