

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

auto
mot
-sp

11/2006 Deutschland

Ford **MUSTANG** Mach 1



**22 SEITEN US-SPEZIAL MIT HÄNDLER-
SZENE UND TIPPS FÜR DEN IMPORT**

FASZINATION MUSCLE CARS



**Fahrbericht
Mercedes-Benz 280 E**

Pontiac **TRANS AM** 455 H. O.



**Sport
Paul-Daimler-Trophy**

**Fahrbericht
Daimler DE 36 Hooper-Cabrio**

**Besser machen
Opel Manta B**



Dodge **CHALLENGER** R/T 440



Restaurierung Alfa Romeo Duetto



Sport Klausenrennen



Fahrbericht Volvo P1800 mit Aston-Motor

Österreich 4,40 €, Schweiz 7,60 sfr, BeNeLux 4,60 €, Italien 5,20 €, Spanien 5,20 €, Griechenland 5,40 €, Finnland 5,90 €, Norwegen 50,00 nkr

Klassik



SPORT CLASSIC DAYS SCHLOSS DYCK

SCHLOSS-RASEN

Dass es so etwas noch gibt: Da werden mitten im Rheinland ein paar Landstraßen gesperrt, mit Strohballen gerahmt und zu einem Rundkurs verbunden. Und ein mehr als 900 Jahre altes Wasserschloss wird zum Fahrerlager.



ES GEHT AUCH ANDERS. Gern wird gejammert in diesem Land, über Behörden beispielsweise, und wie zähflüssig sich der Umgang mit diesen gestaltet, wenn man etwas Neues wagen möchte. Doch es geht eben auch anders – man muss nur wollen.

Marcus Herfort wollte, und zwar unbedingt. Seit er denken kann, wohnt er in nachbarschaftlicher Nähe zu Schloss Dyck, einem mehr als 900 Jahre alten Wasserschloss elf Kilometer östlich von Neuss. „Als Kind bin ich durch ein Loch im Zaun geklettert und habe dort gespielt“, erzählt der 38-jährige Verlagskaufmann lächelnd.

Vor gut vier Jahren schließlich formierte sich in der rechten Gehirnhälfte des Alvis Special- und Porsche 356-Fahrers die Idee, auf dem Schlossgelände und den Zufahrtstraßen drumherum ein Oldtimer-Festival zu organisieren. „Eine Art Dreiklang aus Rundkurs, Treffen und Concours d'Elegance“, sagt Herfort.

Und weil sich zusätzlich in seiner linken Gehirnhälfte eine Menge Organisationstalent verbirgt sowie vor allem die Fähigkeit, andere Menschen zu begeistern, fanden sich bald Mitstreiter. Gemeinsam gründeten sie den Verein „Classic Days“, schließlich sollte die ge-



„ALS KIND BIN ICH DURCH EIN LOCH IM ZAUN GEKLETTERT UND HABE AUF SCHLOSS DYCK GESPIELT“

Marcus Herfort, Organisator

samte Aktion gemeinnützig sein – eventuelle Gewinne aus der Veranstaltung würden der Stiftung des Wasserschlosses zufließen. „Inzwischen hat der Verein 50 Mitglieder“, sagt Herfort.

Von dem schlüssigen Konzept zeigte sich selbst der Landrat äußerst angetan. Gleiches gilt für die notwendigen Sponsoren: Mercedes-Mann Dieter Ritter etwa sagte spontan seine Unterstützung zu und brachte den 300 SLS sowie die Rennversion des 190 SL an den Start.

„Eine tolle Veranstaltung und eine sehr sympathische Organisation“, meint der 49-Jährige: „Allein der Aufwand, alle Anwohner an der Strecke um Erlaubnis zu bitten.“ Und weil man weiß, was sich gehört, ließen sich die Stuttgarter nicht lumpen: Ritter besorgte sich die Adressen aller rund 40 Anwohner und verschickte nach dem Wochenende jeweils ein artiges Dankschreiben sowie ein Präsent aus dem Mercedes-Shop.

Das Einzige, was die Classic Days auf Schloss Dyck nun noch verhageln konnte, war das Wetter: Am Abend vor dem Start tobte ein heftiges Tief in der Region, setzte Keller unter Wasser und zerzauste bereits aufgestellte Zelte. „Mehr als dreieinhalb Stunden habe ich vergangene Nacht nicht geschlafen“, sagt Marcus Herfort bei den Aufräumarbeiten am nächsten Morgen, an dem ein blauer Himmel so tut, als wäre nichts gewesen.

Quadratmeter um Quadratmeter füllen sich nun die verschiedenen Innenhöfe des Wasserschlosses mit den Fahrzeugen des Trips Memorial, dem Gleichmäßigkeitslauf auf einem improvisierten Dreieckskurs. Gut 80 Rennklassiker finden auf dem Kopfsteinpflaster und den Kiesflächen Platz, die Bandbreite reicht vom fragilen Vorkriegswagen bis zum

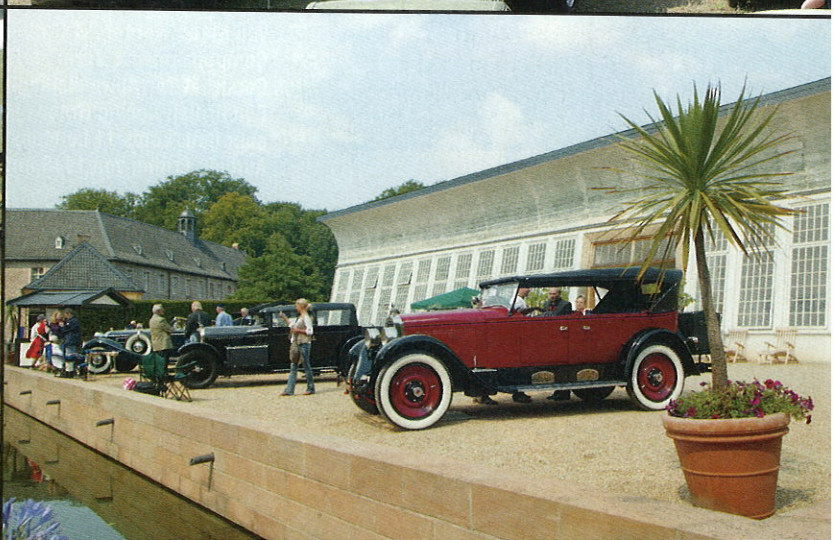


1 Mit Volldampf durch die Allee: Rennversion des Mercedes 190 SL, gefolgt von einem Tiga SC77 **2** Würdevoll: Fahrerlager im Schlosshof **3** Filigran und pfeilschnell: Formel Ford Dulon **4** Am Abend vor der Veranstaltung fertig geworden: einst von Günther Bechem gefahrener AFM **5** Gastfahrer: Redakteur Götzl im Maserati 300 S von Klaus Werner **6** Grollender Druck: Ferrari Daytona Competizione **7** Zorniger Rennfloh: Fiat Abarth 1000 TC Corsa **8** Zur Abwechslung mal nicht in Maserati-Rot: 250 F in British Racing Green **9** Nicht unbedingt formschön, aber flott: Lotus 11 Le Mans S1 **10** Asymmetrischer Aufbau: Ermini von 1948 mit 1082er-Fiat-Motor





Aspekte einer faszinierenden Veranstaltung: Zielgerade (oben),
Ausstellungsräume im Schlosshof, gut gefüllter Oldtimer-Parkplatz,
Picknick auf der Wiese vor dem Schloss und Concours d'Elegance





Maserati 250 S, Chassis-Nummer 2409

Zeuge einer bewegten Vergangenheit

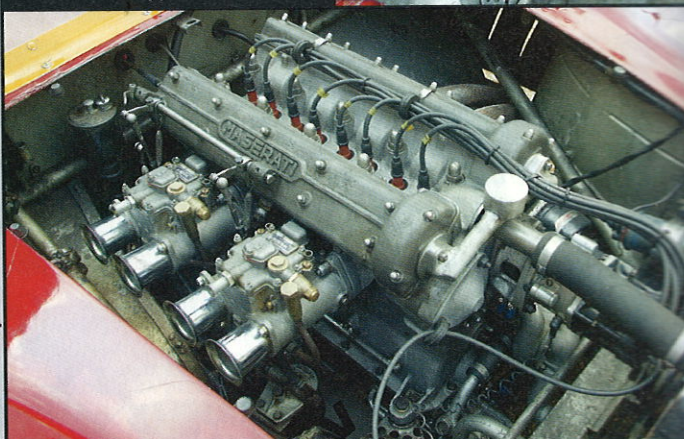
Der Mann schüttelt heftig den Kopf. „Leute, das geht doch nicht“, ruft er und deutet auf den rissigen Lack, das verwohnte Cockpit und den krumm gedengelten Schalthebel des Maserati 250 S: „Das muss man doch mal ordentlich restaurieren“, fordert er nachdrücklich.

Muss man wirklich? Insider sind heute anderer Ansicht als in den 70ern und 80ern, in denen viele Fahrzeuge totrestauriert wurden und aussahen wie geschminkte Omas. Und so darf der 250 S, mit dem ich im Trips Memorial unterwegs bin, getrost alle Narben seiner langen Renngeschichte präsentieren. „Ein absolut authentisches Auto“, erklärt Maserati-Spezialist Mario Linke.

Fertig gestellt am 28. Februar 1957, diente Nummer 2409 zunächst im Werk zu Testzwecken. Im September 1957 wurde er mit einem Zweilitermotor (Nummer 2409) an Antonio Negri Bevilacqua verkauft (der ursprüngliche 2,5-Liter ging 1958 an das Shelby-Team und erhielt die 2431 eingeschlagen). Im Juni 1959 gelangte 2409 an die Centro Sud, wieder mit einem 2,5-Liter (Nummer 2403), und bestritt unter Mennato Boffa etliche Rennen. In den Sechzigern schließlich diente 2409 in der Rennfahrerschule der Centro Sud als Fahrerschulauto. Heute lebt der 250 S bei einem Sammler in Süddeutschland.

Dem Reihenvierzylinder entlockt Mario Linke derzeit 254 PS bei 7700 Touren, das Gewicht liegt bei 710 Kilogramm – damit vermag der 250 S selbst seinem großen sechszylindrigen Bruder 300 S das Leben schwer zu machen.

Kulturgut: Herrlich patinierter Maserati 250 S mit 254 PS starkem 2,5-Liter-Vierzylinder. Oben gibt Maserati-Mechaniker Michael Arnold letzte Tipps für die Fahrt



McLaren M8 mit gewaltigen 9,2 Liter Hubraum und 850 PS.

Der allerdings zeigt sich indisponiert: Der V8 bringt zwar beim Warmlaufen sämtliche Fensterscheiben des historischen Gemäuers zum Klirren, dazu aber mischen sich Misstöne aus dem Kuppelbereich. „Da müssen wir erst nachschauen“, seufzt Fahrer Harry Read und verzichtet auf die Teilnahme. Von der Veranstaltung zeigt sich der 58-Jährige dennoch begeistert: „Ich bin beeindruckt – eine solche Resonanz hätte ich nicht erwartet.“

Tatsächlich findet sich jede Menge Edelmetall in der Startaufstellung: Der kleine 1948er Ermini 100 Corsa von Wolfgang und Marion Hermanns etwa oder der einst von Günter Bechem gefahrene AFM Rennsportwagen auf BMW 328-Basis, den Spezialist Ingo Fabek nach acht Jahren Aufbau am Abend vor den Classic Days fertig bekommen hat. „Um 22.15 Uhr haben wir aufgeladen“, grinst der 37-Jährige.

Zu den Höhepunkten zählen zudem der Maserati 300 S von Klaus Werner, der

vor genau 50 Jahren mit Stirling Moss am Holzlenkrad das 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring gewonnen hat, und ein 250 S mit nicht minder interessanter Historie (siehe Kasten oben). Auch Klaus Edels 250 F, einst gefahren von Roy Salvadori, adelt die Veranstaltung.

Alle zusammen gehen im Minutenabstand auf den 2,6 Kilometer langen Dreieckskurs, dessen Kurven und geschätzt 80 Alleebäume mit Strohhallen gepolstert sind. Für die Wertung setzen sich die Teilnehmer selbst ihre Rundenzeiten; zur Sicherheit geben die Organisatoren eine Minimum von zwei Minuten vor – wer übertrieben rast, fliegt raus. „Die Vorgabezeit ist in Ordnung“, konstatiert der Lotus Mark 9-Fahrer Bernd Langewiesche, „das ist noch sicher, und die Leute haben trotzdem Spaß.“

Am konstantesten sind schließlich Diethelm und Monika Horbach mit ihrem 1953er Porsche 356 unterwegs – wobei allzu großer Ehrgeiz den meisten Fahrern fremd ist. „Diese Art Veranstaltung ist genau das, was wir wollen“, meint Langewiesche nach den ersten

Läufen: „Man trifft nette Leute in netter Atmosphäre, das Fahren und die Wertung treten in den Hintergrund.“

Die weitläufigen Wiesen vor dem Schloss verwandeln sich in der Tat in einen großen Oldtimertreffpunkt. Jeder, der mit einem Klassiker anreist, darf auf das Gelände: Da steht ein Ford Capri neben einem Alvis, ein Countach neben einem /8 und ein MGB neben einem 911. Und dazwischen wird in bester britischer Tradition gepicknickt. „Ist das nicht toll?“, fragt Martin Halder, Chef des Berliner Meilenwerks, und spaziert zwischen den Klassikern umher.

Rund 22 000 Besucher fanden insgesamt den Weg zu Schloss Dyck, was nicht zuletzt am Eintrittsgeld von nur 6 Euro lag. Alles in allem konnte Marcus Herfort bei der Bestandsaufnahme am Abend nur zu einem Schluss kommen: „Wir machen weiter.“ Als Termin steht bereits das erste Augustwochenende 2007 fest. Na bitte, geht doch.

TEXT: Hans-Jörg Götzl
FOTOS: Frank Herzog