

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

aut
mo
-s

12/2008 Deutschla



**Katalog:
Alle Slotcar-Klassiker
Drei Carrera-Sets
zu gewinnen**

**Kleinwagen
SPEZIAL**



Fahrbericht Jensen C-V8
Reise Im Haflinger nach
Restaurierung Mercury Park Lan
Sport Liège-Brescia-Liè
Report Veterama-Autom

BMW Isetta und Messerschmitt Kabinenroller

Die lieben Kleinen



Service-Station Opel GT



Fahrbericht Lancia Montecarlo und Lancia Fulvia



Sport Schloss Dyck im Lotus 1

Österreich 4,80 €, Schweiz 8,60 sfr, BeNeLux 5,00 €, Italien 5,60 €, Spanien 5,60 €, Slowenien 5,60 €, Griechenland 6,30 €, Finnland 6,50 €, Norwegen 55,00 €



SPORT 3. CLASSIC DAYS AUF SCHLOSS DYCK

Park & Race

Innerhalb von zwei Jahren haben sich die Classic Days auf Schloss Dyck entwickelt wie kaum eine andere Veranstaltung zuvor – kein Wunder bei dieser einmaligen Atmosphäre. Motor Klassik eilte mit einem Bugatti 37 und einem Lotus 16 durch die Schlossallee.



Lotus-Parade: Götzl im Lotus 16 vor Stefan Weinbach im Lotus 61 auf dem Weg durch die Allee zurück zu Start und Ziel. Unten Graham Hill beim British Grand Prix 1959 in Aintree. Weil das Team Lotus gerade seinen 2,5-Liter-Climax-Motor in Le Mans gehimmelt hatte, musste Hill sich mit einem überhitzenden Zwei-Liter-Aggregat begnügen und erreichte schließlich den neunten Platz



ACH JA, GOODWOOD: Wann immer eine Veranstaltung besonders stilvoll und gelungen oder auch nur ein wenig exzentrisch daherkommt, taucht sofort der Vergleich mit dem südeinglischen Festival of Speed beziehungsweise dem Revival Meeting auf. Dabei wird gern vergessen, dass sowohl das Bergrennen als auch die Rundstreckenläufe längst zu Massenveranstaltungen angewachsen sind, durchweg straff organisiert und streng reglementiert.

Deshalb gleich zu Beginn ganz deutlich: Schloss Dyck ist nicht Goodwood – und es ist in mancherlei Hinsicht besser. In England etwa haben Enthusiasten kaum noch die Möglichkeit, entspannt mit Stars wie Stirling Moss zu plaudern. Im Rheinland dagegen spaziert ein Hans Herrmann voller Begeisterung durch das Fahrerlager im mehr als 900 Jahre alten Wasserschloss, schreibt zwischendurch Autogramme und

meint: „Diese Autos, das Ambiente, einfach toll. Ich war bereits zu den ersten beiden Classic Days eingeladen – und bedaure es sehr, dass ich nicht da war.“

Anders als in England benötigt der Besucher auch nicht gleich einen Kundenkleinkredit, wenn er ein Tagesticket löst – Eintrittspreis 10 Euro, und die sind für einen guten Zweck. Schloss Dyck ist eine Stiftung und die Organisation Classic Days ein gemeinnütziger Verein; der gesamte Erlös der Veranstaltung kommt der Schlossstiftung zugute. „Dieses Jahr konnten wir immerhin 257 000 Euro überweisen“, sagt der Classic Days-Vorsitzende Marcus Herfort nicht ohne Stolz.

Weitere 3 Euro sind für den Zutritt zum Fahrerlager im Schloss zu entrichten – ebenfalls ein eher symbolischer Betrag, der vor allem die Kosten für die Ordner decken soll. Aus feuerpolizeilichen Gründen darf



sich nämlich nur eine begrenzte Anzahl Personen in den verschiedenen Schlosshöfen aufhalten. „Falls es doch mal brennen sollte – und das kann ja auch ein unschätzbare Rennwagen sein – wollen alle Leute raus und die Feuerwehr rein. Es gibt aber nur ein Tor“, erklärt Herfort.

Dummerweise sind nicht alle Ordner in der Lage, den anstürmenden Besuchern das Problem zu erklären, was für leichten Unmut sorgt. Dabei genügt simples Warten, bis wieder ein Teil der Menschen den inneren Bereich des Schlosses verlässt und ein neues Kontingent hinein darf. In der Zwischenzeit gibt es auf dem weitläufigen Gelände und in den Gärten rund um das alte Gemäuer jede Menge andere Attraktionen zu entdecken.

Den Concours d'Elegance mit dem passenden Namen „Jewels in the Park“ beispielsweise, bei dem schließlich unter gut 100 automobilen Raritäten der 1954er Arnolt Bristol Bolide von Heinrich Jächter und Udo Greife zum schönsten Wagen von allen gekürt wird. Oder die kleine Zeltstadt mit allem, was man so braucht, vom Chronographen bis zur Grand Prix-Jacke. Die Ausstellung der Wirtschaftswunder-Wagen. Der gigantische Oldtimer-Parkplatz – rund 5000 der 38 000 Besucher sind mit dem Klassiker angereist und dürfen direkt vor dem Schloss parken.

Schließlich noch das gut gefüllte Fahrerlager für Formel-Fahrzeuge, Rennsportwagen, Rallyetiere, Motorräder und Gespanne hinter den Gartenanlagen. Direkt dahinter wiederum beginnt das, weshalb die meisten Fahrer hier sind – ein 2,6 Kilometer langer Dreieckskurs durch Felder, Obstplantagen, ein Wohngebiet und eine Allee. „Nicht gerade die Nordschleife, aber fahrbar“, meint Harald Hacker, der ein Harley-8-Ventiler-Gespann von 1928 ziemlich spektakulär durch die Ecken jagt.

Gefahren wird auf Gleichmäßigkeit, wobei das Gros der knapp 140 Piloten schlicht seinen Spaß haben will, sprich: Sie geben dort Gas, wo es problemlos möglich ist und liefern im Zuschauerbereich eine gute, gefahrlose – und vor allem laute – Show. Das klappt ganz gut – bis auf zwei Heißsporne in Formelwagen, die Schloss Dyck zum persönlichen Showdown erklären und schließlich parallel in die Strohhallen vor Start-Ziel einschlagen. Dabei schubsen sie einige dahinter stehende Besucher um, die zum Glück mit leichten Blessuren davonkommen (siehe Kommentar).

Ansonsten aber gehen die Fahrer verantwortungsbewusst mit dem historisch wertvollen Edelmetall um, das bei Schloss Dyck von ausgesuchter Qualität ist: Da beschleunigt etwa der Brite Rob Hall den Auto Union Typ D aus der Sammlung von

Aba Kogan durch die Allee, Hans Herrmann hält im Mercedes-Benz W 196 akustisch dagegen, dazwischen heulen ein paar Mercedes-Kompressoren.

In diese illustre Reihe passt der Lotus 16, mit dem Graham Hill die Saison 1959 bestritt und in dem er in Zandvoort Siebter wurde. „Damals war das Auto nicht sonderlich erfolgreich, heute ist er dagegen im historischen Sport durch die Baujahrklassen ganz vorn dabei“, sagt Besitzer Klaus Werner, der mir den Wagen für einige Schlossrunden zur Verfügung stellt.

Der Formel 1 mit der Chassis-Nummer 368 hat eine bewegte Biographie hinter sich: Zweitbesitzer David Piper etwa hätte ihn 1961 beinahe abgefackelt, als er auf dem Weg nach Reims eine brennende Zigarette aus dem Fester warf, die sich im Anhänger mit dem Lotus verding. Später zersägte ein weiterer Besitzer in Amerika aus Platzgründen den Rahmen, um ihn besser lagern zu können. Zur Jahrtausendwende wurde der Lotus endlich restauriert, erhielt ein neues Chassis und gelangte schließlich (samt zweiteiligem Originalrahmen) im Jahr 2003 nach Wuppertal zu Familie Werner.

Der 2,5-Liter Climax-Vierzylinder startet problemlos auf Knopfdruck. Er sitzt schräg versetzt im Rahmen, sodass die Kardanwelle seitlich an meinem linken Bein vorbeiläuft, was den Schwerpunkt nach unten verlagert. Beim Getriebe verwendete Lotus-Chef Colin Chapman eine aus dem Motorradbereich abgegrubte, sequentielle Crashbox, die bald für ihr launisches Gebilde bekannt war.

Zudem erinnern sich im Moment weder Klaus Werner noch Sohn Max, wo der erste Gang liegt. „Ausprobieren“, grinst Max, und ich hoppele im Zweiten zum Vorstart. Zum Glück liefert der Climax-Motor schon im unteren Drehzahlbereich so viel Kraft, dass selbst meine Mutter damit zum Einkauf fahren könnte. Auf der Startgeraden ist dann dank gut 230 PS bei nur 550 Kilogramm die erste Kurve am Dycker Weinhaus verflucht schnell erreicht. Die Bremsanlage braucht eine kräftige Wade, verzögert aber gut.

Eher verhalten geht es am Weinhaus entlang, im Ersten um eine enge Ecke, dann wieder mit voll geöffneten Schlunden zwischen Wiesen und Apfelbäumen hindurch, das sequentielle Getriebe schaltet weich und schnell. Mit viel Lärm und wenig Speed durch das nächste Wohngebiet, das die Anwohner zu Klein-Monte-Carlo erklärt haben und vor jeder Garage eine Party abhalten. Beim Rausbeschleunigen aus der letzten Kurve auf die Allee noch ein kleiner Schwenk mit dem Heck, dann durch die Allee – schon ist die Runde vorbei.

KOMMENTAR



Motor Klassik-Redakteur Hans-Jörg Götzl

Der – am Ende zum Glück glimpflich ausgegangene – Unfall auf dem Dreieckskurs bei Schloss Dyck ist ein Musterbeispiel dreifacher, mit Verlaub, Dummheit: Zuerst sind die beiden Formel-Fahrer zu nennen, die sich bei einem Demo-Lauf (!) nicht

einigen können, wer als Erster durch die letzte Kurve geht, sodass schließlich beide in die Strohhallen einschlagen und die dahinter stehenden Zuschauer umwerfen.

Diese trifft allerdings zumindest eine Teilschuld: Man stellt sich einfach nicht direkt hinter die Spitzkehre am Ende einer langen Geraden. Was glauben diese Leute eigentlich, weshalb ausgerechnet dort dicke Strohhallen platziert sind?

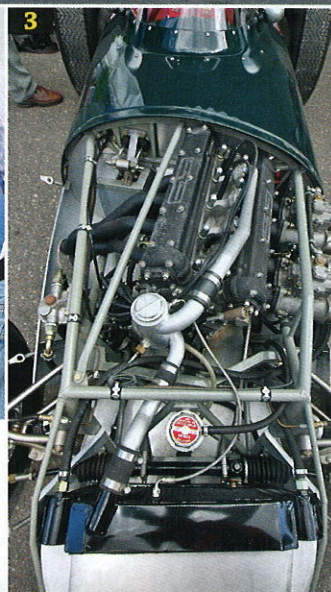
Drittens kommen die örtlichen Medien, die das Geschehen zu einem Horror-Unfall mit zahlreichen Schwerverletzten hochschreiben. Eine simple Recherche hätte hier aus gebrochenen Hüften kräftige Prellungen gemacht.

Und was lernt der Veranstalter daraus? Dass er künftig noch mehr Sicherheitszonen, Absperrungen und Beschränkungen einplanen muss. Schade eigentlich.



ZIEL

Schade, schon vorbei:
Nach jeweils vier
möglichst gleich-
mäßigen Runden auf
dem 2,6 Kilometer
langen Dycker
Dreieckskurs wird
abgewunken



5 **1** Schlanke Silhouette: Technisch ist der Lotus im Prinzip eine Weiterentwicklung des Vanwall **2** Tipps für den adäquaten Umgang: Max und Klaus Werner **3** Offset: Der Climax-Vierzylinder des Lotus ruht schräg versetzt im Rahmen, die Kardanwelle läuft seitlich vom Fahrer **4** Aus der Wirtschaftswunder-Ausstellung: Seat-Fiat 600 Jolly-Strandwagen **5** Aufgeräumt präsentiert: Formelfahrzeuge im unteren Fahrerlager **6** Länge läuft: Panhard & Levassor aus dem Jahr 1926 **7** Immer leicht ölig: Salmson mit Sternmotor **8** Ohrenschmaus: Zwölfzylindriger Auto Union Typ D von Aba Kogan **9** Lehrstunde in engagiertem Stil: So wird gefahren

Motor Klassik-Leser im Benz-GP

Wie im vergangenen Jahr hat Motor Klassik zusammen mit Mercedes-Benz bei den Classic Days auf Schloss Dyck wieder ein Wochenende der Liebe von Rennlegenden Jochen Mass vertast. Dieses Mal allerdings nicht nur ein Mercedes, sondern in einem Benz GP-Wagen – auch der Typ der 1920er vom Grand Prix von Frankreich hinter einem Mercedes auf Platz zwei und drei vertast.

Wie kräftig zu sein: 120 Jahre alter Rennwagen mit 120 PS aus zwölf Liter Hubraum heute noch davorstärkt. Übermühter Leser Dirk Hollweg starrt durch: „Der schiebt richtig an“, meint der 25-jährige Düsseldorfler. „zudem ist das Fahrerlebnis wirklich sehr unmittelbar. Es gibt keine Schweiß, man sitzt im Freien, links läuft die offene Antriebskette.“

Auch von seinem Chauffeur war Dirk Hollweg durchweg begeistert. „Ich saß als kleiner Junge mal bei einer Veranstaltung in Jochen Mass' Formel 1-Arrows und bin seither ein Fan. Und mit dem Benz-GP-Wagen hat er ganz schön Gas gegeben.“ So gehört sich das ja auch.



Von wegen altersschwach: Auch nach einem Jahrhundert beeindruckt der Benz GP-Wagen mit 120 PS aus einem zwölf Liter großen Vierzylinder. Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, Bremse nur an der Hinterachse

„Wir hätten gern mehr Besucher aus Deutschland bei uns in Mulhouse, deshalb präsentieren wir hier auf Schloss Dyck jedes Jahr ein paar Fahrzeuge“, erklärt Bacquet sein Engagement. Tatsächlich ist ein Besuch in der Cité de l'Automobile uneingeschränkt zu empfehlen, deshalb hier die Eckdaten: Geöffnet jeden Tag außer Weihnachten, Eintritt 10,50 Euro, Näheres unter www.collection-schlumpf.com.

Nun aber los, der Zeitnehmer wird schon ungeduldig. In dem engen Schacht zwischen Getriebe und Aluminiumhülle bekommen selbst meine schmalen Füße Platzangst, zudem verlangt das unsynchronisierte Getriebe nach einem Steppentanz aus Doppelkuppeln und Zwischen gas. Doch das erhöht nur den Reiz, mit einem der schönsten aller jemals gebauten Rennwagen zu fahren.

In der Voiturette-Klasse war der Typ 37 in den Zwanzigern schwer zu schlagen, sein in puncto Fahrwerk praktisch identischer, achtzylindriger Bruder Typ 35 gilt bis heute als erfolgreichster Rennwagen aller Zeiten. Auch auf dem Dycker Dreieckskurs zeigt der 60 PS starke und 700 kg leichte Bugatti wieder diese einmalige Harmonie in seinen Fahreigenschaften – Grundlage für alle seine Rennerfolge.

Nach dem 37 folgt noch ein Lauf im Lotus 16, der sich beim zweiten Mal noch besser anfühlt und noch leichter kontrollieren lässt. Jetzt nur nicht übermütig werden – sonst geht es mir wie Bernd Schneider, der den Ex-Hakkinen McLaren-Mercedes gleich in der zweiten Kurve in die Strohbälle warf.

Unverschuldet allerdings: „Der Motor lief schon am Start in niedrigen Drehzahlen schlecht, ging vor der Kurve einfach aus – und sprang mitten drin wieder an, bevor ich die Kupplung betätigen konnte. Dadurch bin ich mit dem linken Vorderrad in die Begrenzung“, erklärt der mehrfache DTM-Champion.

Künstlerpech, der 44-Jährige kann seinen Besuch auf Schloss Dyck dennoch genießen: „Das Ambiente ist einmalig, ich habe nie eine passendere Umgebung für Oldtimer gesehen“, schwärmt Schneider, „es macht einfach Spaß, herumzuschauen. Es gibt so viele Plätze und unheimlich viel zu entdecken.“

Und dazwischen kann man sich ausruhen und etwa entlang der Allee, die als Vorstart dient, seine Picknickdecke ausbreiten. Im fernen Goodwood ist das so dicht dran und so entspannt schon längst nicht mehr möglich.

TEXT: Hans-Jörg Götzl
FOTOS: Frank Herzog



Nach wenigen Umläufen ist mir der Lotus 16 mit seinem Kart-artigen Fahrverhalten vertraut. Am Ende will ich gar nicht mehr aussteigen – so bequem sitzt man in diesem Formel 1.

Emmanuel Bacquet schafft es trotzdem, mich aus dem Lotus zu bekommen. Der Direktor des Cité de l'Automobile in Mulhouse, besser bekannt als Schlumpf-Collection, hat wieder einige Schätze aus dem berühmten Elsässer Museum mitgebracht, darunter einen Bugatti 37, der bewegt werden muss.

Das Auto ist in einem wunderbar patinierten Zustand und technisch in bester Verfassung: Vergaser fluten, ein Dreh mit der Anlasserkurbel, und der 1,5-Liter-Vierzylinder bollert los. „Wir stecken den größten Teil unseres Budgets in die Restaurierung der Autos, von denen viele seit Jahrzehnten nicht gelaufen sind“, sagt Emmanuel Bacquet.

Neben dem Bugatti hat der 42-Jährige noch zwei weitere Besonderheiten dabei: Einen Panhard & Levassor von 1908 mit 12,8-Liter Vierzylinder sowie ein späteres