

Heft 9/98

September

D1281

DM 5,50

ÖS. 44,- · sfr. 5,50 · Lit 7000,- · Präs 600,- · hfl 7,60
dkr 31,- · FF 22,50 · FIM 29,- · nkr 33,- · skr 37,-



VF VERLAGS
GESELLSCHAFT



4 399 117 7055 09



09

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

FIAT 600 MIT FEUER:

Abarth-ig!

FÜNFZIGER VON ZÜNDAPP



Falconette & Co: Der Münchner Sturm im Schnapsglasformat

KAUFBERATUNG



VW-Bus: Ist der zweite Aufguss schlechter als sein Vorgänger?



FIAT ABARTH 1000 TC

NAHL '98

OLDIES MIT ZUKUNFT?

Die Pläne der Parteien

TRIUMPH DOLOMITE STRAIGHT EIGHT

Vor 65 Jahren baute Donald Healey den großartigsten Triumph aller Zeiten. Nicht nur der Kompressor-Achtzylinder erinnerte stark an den Alfa 8C 2300...



TECHNIK-THEMA:

Automatikgetriebe selbst reparieren

Happy Birthday Silverstone

Eine Oldtimerparty zum 50-jährigen Jubiläum der englischen Rennstrecke

Höhepunkte für jeden Zaungast sind die Rennen der Vorkriegs-Boliden. Wenn die kompressorbefeuerten Triebwerke ihre Kraft auf die Hinterräder loslassen, malen die schmalen Reifen lange Striche auf den Asphalt

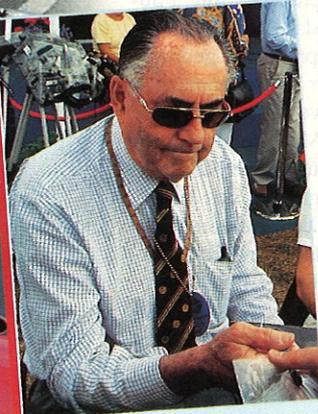


Die Hand zupackend, den Kopf leicht nach vorn geneigt, die Augen konzentriert hinter einer dunklen Sonnenbrille, so setzt Jack Brabham nach der Geraden zur Ideallinie durch die Schikane an, dicht neben sich Rob Walker. Der dreifache Formel-1-Weltmeister beschleunigt, fährt präzise mit dem Füllfederhalter über die Inhaltsseite eines Buches und vollendet nach dem großen B seinen Namenszug; dann blickt er sich zu Rob Walker um, der sein Autogramm Sekunden später ins Ziel bringt. Es ist Signierstunde der Fahrerlegenden auf der 50. Geburtstagsparty der englischen Rennstrecke Silverstone.

Es galt die Blüte einer 50-jährigen zu feiern. Und sie kamen fast alle: die Rennfahrer von einst, die Enthusiasten, die handverlesenen Renn- und Sportoldies. Sie strömten am letzten Juliwochenende ins kleine Örtchen Silverstone mit seiner großartigen Rennstrecke. Idyllisch gelegen in Northamptonshire, der Rose englischer Grafschaften in Mittelengland: sanft, hügelig und grün, parzelliert durch Hecken und Mauern, hinter denen Miss Marple ihren Ermittlungen nachzugehen scheint.

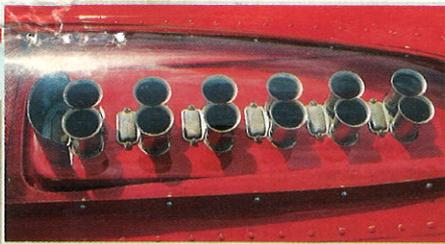
Coys International Historic Festival, wurde ein Festwochenende mit Rennen, Stars, Ausstellungen, Clubtreffen und selbst Vintage-Flugzeugen, inszeniert vom *British Racing Driver's Club*. Eine Party für ein automobilistisches Nachkriegskind, den ersten britischen Grand-Prix im Jahre 1948 auf einem ausgedienten Militärflugfeld, von dem wenige Jahre zuvor Bomber und Jäger in die Luftschlacht um England abgehoben hatten. 100.000 Zuschauer strömten damals an die Strecke, die mit Strohhallen und Ölfässern notdürftig markiert war, um das Rennen von 26 Fahrern, mit dem Sieg von Luigi Villorosi auf Maserati 4CLT zu erleben.

Der Schweizer Herrenfahrer Baron Toulo de Grafenried stand damals ebenfalls mit einem Maserati in der ersten Startreihe. 50 Jahre später hat er wieder in Silverstone Platz genommen, in der ersten Reihe der Signiertische der Veteranen, die dunkelblaue Schirmkappe über dem mit einem grauen Menjoubärtchen verzierten Gesicht. Jack Brabham lauscht dem Stadionreporter des Silverstone-TV beim Ren-



Jack Brabham in der Pole Position am Signiertisch

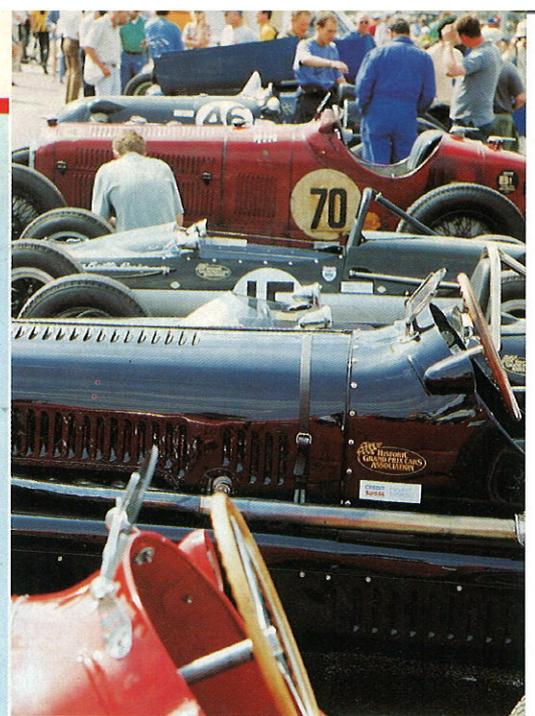




Zwölf Schlünde saugen gierig die klare, feucht-kühle Luft von Northamptonshire ein



Das Donnerrollen des Cobra Daytona Coupés verhallt im Kiesbett der „Copse Corner“, die Jagd auf die Ferrari GTO ist beendet. Ein Jaguar gewinnt das Rennen später – God save the Queen!



Das Fahrerlager glich einer bleichgewordenen Enzyklopädie der kompletten Autorennengeschichte

nen der Vorkriegs-Sportwagen, einem internationalen Feld mit mehr als 50 Fahrzeugen aus dem Gotha der Klassiker: Alfa Romeo, Bugatti, Bentley, Maserati, Invicta, Riley, Talbot... Couragiert arbeiten Piloten am Volant, geben auf der schnellen Strecke keinen Meter preis, donnern zum Fahrerwechsel in die Boxengasse, in der zwei Wochen zuvor Michael Schumacher die FIA-Gesetze perforierte.

Vom Feld abgesetzt haben sich ein rotschwarzer Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans, ein ferrariroter Aston Martin Ulster und ein giftgrüner Talbot 105. „What a lovely day!“ jauchzt Ex-Rennfahrer Roy Salvadori, als der Wuppertaler Klaus Werner im Car-Sharing mit Alain de Cadenet seinen Alfa vor dem 1,5 Liter Aston Martin des Ehepaars Mason und dem Talbot von James Wood und Flavien Marcas ins Ziel bringt.

Dort stellt sich inzwischen der dem Rennsport zugeneigte Lord Hesketh auf, der das Rennen der GT-Wagen bis 1964 durch erlauchtes Senken der karierten Flagge freigeben wird. Und plötzlich lebt die Vergangenheit, als würde Carol Shelby den Fehdehandschuh in den Ring werfen. Ein Cobra Daytona Coupé, zwei Cobras, von zwei Shelby Mustang GT 350 flankiert, wollen allein sechs Ferrari 250 GTO und seinen Nachfolger 330 LMB jagen, ganz zu schweigen von den Jaguar E-Type, den Aston Martin und dem Rest des Feldes, das pikant gewürzt ist durch zwei wundervoll präparierte Bizzarrini 5300 GT. Selten war eine GT-Klasse edler und kämpferischer.

Die Führung in der ersten Runde wechselt zwischen einem Ferrari 330 LMB und einem

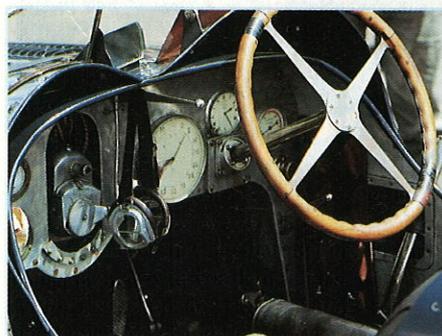
Daytona Coupé, das aber alsbald mit lautem Grollen im Sandbett der *Copse Corner* zum Stillstand kommt – ohne an Glamour zu verlieren. Ferrari und Bizzarrini heißen die Helden im nächsten Akt des Nervenkitzels; das hohe Tremolo des Colombo-V12 bricht sich am Bass des Chevy-V8, dahinter versammelt sich die Meute der Jäger. Doch das britische Imperium schlägt zurück: Gerry Marshall im E-Type erobert schließlich die Coys-Trophäe.



Maler und Anstreicher: Die Rennwagen weckten in manchem Zuschauer eine kreative Ader

Schnell sein heißt es auch für den Mann ohne Alter, Stirling Moss, und den Gentleman-Fahrer Tony Brooks in der Autogrammwunde. Jack

Brabham kann pausieren. Beim „Farmer’s Grill“, in dem Miss Rose Gore den Viertelpfund-Burger zu 2,20 Pfund verkauft, will er sich eine saftige Stärkung holen und biegt festen Schrittes in die lange Gerade durch das Clublager ein, vorbei an den Pavillons des Bugatti Owners Club und des Bentley Drivers Club – die nebeneinander stehen, als hätten sich beide schon für die Piëch-Ära benachbart. Die Bentleyfahrer zeigen trotzig den Arnage mit BMW-Hi-Tech neben W.O. Bentley’s Kompressor-Le-Mans-Wagen, wirken aber doch etwas orientierungslos. Den weiteren Weg säumen die Wagen und Ausstellungen von Maserati, Ferrari, Bristol und Lamborghini.



Wie die Highlands: Die Cockpit-Landschaften der Vorkriegsrenner sind von karger Schönheit

ni. „Farmer’s Grill“ liegt am Ende des weitläufigen Areals in der Mitte der Rennstrecke, direkt vor dem Flugfeld mit seinen Vorkriegsmaschinen, dem Toilettenwagen zur Linken und dem Ice-Cream-Stand zur Rechten.

Aus heiterem Himmel erzittert die Szene. Mit blau-weiß-roten Kondensstreifen, den Farben des Union Jack, erbieten die neun Royal Air-Force-Flieger der Kunstflugstaffel *Red Arrows* ihren atemberaubenden Geburtstagsgruß am Firmament, während die akustische Inszenierung auf dem Boden mit Sir Edward Elgars berühmtem Marsch Nr.1, *Pomp and circumstances*, ihrem emotionalen Gipfel zutreibt.

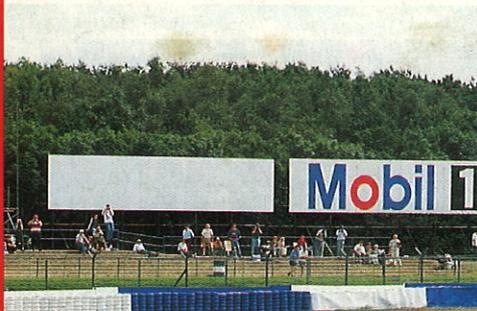
Wenn Britanniens heimliche Hymne ertönt, wird die Haltung straff, der Puls schnell und das Herz warm; selbst die Fahnen schlagen lauter und kräftiger im Wind, als gelte es, die Falklands zu schützen. Ein Raunen und ein Winken geht durch die Menge, als zwei Jäger ein rotes Herz an den Himmel malen, in das

ein dritter Flieger den Liebespfeil schießt. Die so geehrte Rennstrecke Silverstone hält den Atem an, bis die Staffel am Horizont entschwindet, das kondensierte Herz sich auflöst und das Heulen der Motoren und Softeismaschinen wieder einsetzt.

Beim Start der Grand-Prix-Wagen bis 1961 kehren die Gedanken des früheren Weltmeisters Brabham auf die Piste des Jahres 1960 zurück, als er sich mit Graham Hill auf BRM duellierte. Mit seinem Cooper-Climax blieb er in Front, und seine zweite Weltmeisterschaft brachte dem Mittelmotorkonzept unwiderruflich den Durchbruch. Die Krone einer dritten Weltmeisterschaft holte sich der Australier im



Pitstop und Picknic gehören im Rennsport-begeisterten England fest zueinander



Die Ära der ERAs wurde wieder lebendig, als die GP-Rennwagen der frühen Nachkriegsjahre bis 1961 auf die Strecke gingen und sich packende Duelle lieferten

Jahre 1966 mit dem Wagen seines eigenen Rennstalls. Größer und vielfältiger als damals präsentiert sich das heutige Starterfeld; neben Cooper, Connaught, Ferrari und anderen sind allein neun Maserati 250F gemeldet sowie ein *Turtle Indy Special*, ein Fronttriebler aus dem Land der schlichten Hochgeschwindigkeits-Ovale, der trotz seiner Mächtigkeit schnell und präzise läuft. Wieder dabei ein Vielfahrer, Motorjournalist Tony Dron, der just vom Ferrari LM in einen Maserati 250F wechselt. „Ja...“, restümiert er, „ein Riesenspaß und ein Renn-tag, wie er sein muss.“ Und der Kommentator attestiert ihm ein anstrengendes Leben. Das ist sie wohl, die „bright side of life“.

Die Party swingt fort. Das Starterfeld von 1948 wird auf die Reise in die Vergangenheit geschickt, bis auf

Ausnahmen bestückt mit den originalen Wagen, den Maserati, Talbot Lago oder den Vorkriegs-ERA. Der Mantel der Motorgeschichte streift das Motodrom. Und noch einmal Nostalgie, wenn 50 repräsentative Sport-, Renn- und Tourenwagen – jeder aus einem anderen Jahr der Silverstone-Geschichte – den Asphalt zur Demonstration unter die Räder nehmen.

Indes summt es emsig im Fahrerlager wie in einem Bienenkorb – ein Hin und Her, Schrauben und Polieren, Reden und Schauen, daneben das Auf und Ab zwischen den Club-Treffpunkten. Die Enzyklopädie der Motorgeschichte hat sich verlebendigt. Hier noch einen auffälligen Exoten bewegen zu wollen, hieße den Goliath oder Hispano-Suiza aus der Garage zu holen. Die Begeisterung vereint sie alle, ob sie im Jaguar oder im Mini gekommen sind.

Das aktive Fahrerlager hat sich eine Aufteilung nach historischer Zuordnung gefallen lassen. Gelassen stehen die PS-Rivalen einstiger Rennepochen nebeneinander. Im vorderen Areal ballen sich die Geschöpfe Enzo Ferraris, als müssten sie den unerschöpflichen Reichtum der technischen und formalen Phantasie des Commanda-

ture postum beweisen: beinahe ein Viertel der jemals produzierten 250 GTO, etliche Tour de France oder Testa Rossa, dazu Vorkriegs-Alfa Romeo wie P3 und Monza mit dem springendem

Pferd an der Flanke und weitere Verwandte aus dem Maranello-Clan. Ein Heraldiker könnte mit ihnen den Stammbaum derer von Ferrari aufzeichnen. Sie machen sich bereit zu einem der Höhepunkte des Tages, dem Shell-Pokal für Ferrari von 1932 bis 1972.

Inzwischen hat Jack Brabham seine Pole-Position am Signiertisch vor dem TV-Zelt wiedergewonnen. Dankend lehnt er eine Dose Foster's ab, das australische Modebier, das in dieser Saison den englischen Dosenmarkt dominiert wie die Silberpfeile die Formel 1. Vom Himmel dröhnt das Rolls-Royce-Triebwerk einer Spitfire, jenes legendären Jägers, der

Görings Luftwaffe über den Kanal zurücktrieb. Wie damals die jungen Flieger ihre Lederkappen vor dem Start auf dem Airfield Silverstone festzurten, binden die Ferrari-Fahrer ihre Helme um. Ein merkwürdiges Feld aus Vorkriegsboliden, GT- und Rennsportwagen der 50er und 60er Jahre sowie Supersportwagen der beginnenden 70er Jahre rollt an den Start, eine Hommage an diese einzigartige Autoschmiede. Keine Überraschung wird es geben, wenn die jungen Achtzylinder davon sprinten, aber Verwunderung, was sich im Mittelfeld abspielt. Da deklassieren Vittorio Janos Vorkriegs-Alfa Enzos erste, eigenen Nachkriegs-

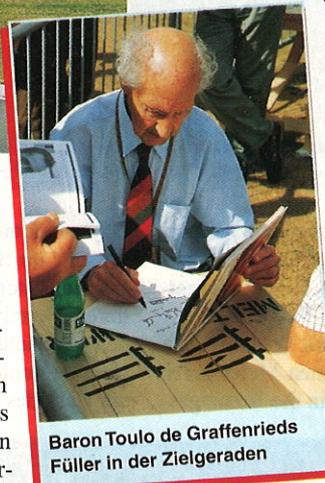
geschöpfe durch brutale Beschleunigung, gute Straßenlage und hohe Kurvengeschwindigkeiten. Obwohl sich zahlreiche GTO im Feld befinden, fällt der von Nick Mason auf, dem Drummer von Pink Floy und Rennfahrer durch den zweiten Bildungsweg. Auch er sportiv ein Vielfahrer mit Car-Hopping an diesem Wochenende. Aus seinem zusammengetrommelten Fahrzeugpark hat er einige Pre-tiosen mitgebracht sowie Frau und Töchter, da selbst ein Schlagzeuger mit vier Armen nicht alle

Wagen selbst fahren kann. Wenn er seinen makellosen GTO auf den Geraden beschleunigt und in die Kurven driftet, wenn sein Spiel zwischen Gas, Bremse und Kupplung zu hören ist, dann spürt man seine Lust und Professionalität wie im Schlagzeugsolo von Pigs. Die Klasse eines GTO sieht man im direkten Vergleich mit anderen GT-Wagen, seine vitale Geschmeidigkeit, geduldige Strassenlage, kluge Aerodynamik, gepaart mit betörender Ästhetik. Eines

der wirklich unsterblichen Automobile.

Die Party neigt sich dem Ende zu. Etwas müde, aber erfreut wirken die älteren Herren der Renngeschichte. In ausreichender Schnelligkeit haben sie am heutigen Tage lange Wege auf Papier zurückgelegt. Den Füllfederhalter hat Jack Brabham in die Brusttasche seines

weißen Hemdes gesteckt, den goldenen Clip nach außen gewendet. Nur wenige Fahrer mit drei Weltmeistertiteln hat die Renngeschichte je erlebt. Es war eine außergewöhnliche Begegnung in einem Land, in dem der historische Motorsport zum Weekend gehört wie das Ale in den Pub.



Baron Toulou de Graffenrieds Füller in der Zielgeraden



„Schau doch mal rein“: Statt distanzierender Absperrungen Technik zum Anfassen



Klaus Werner mit Alain de Cadenet und Schampus, Sieger bei den Vorkriegssportwagen (Mitte)

Text und Bilder: Jürgen H. Jaisle