



# DIE LIGA DER AUSSER- GEWÖHNLICHEN GENTLEMEN

*Der Benjafield's Racing Club ist die wohl englischste und exklusivste Oldtimer-Vereinigung der Welt: Die 88 Mitglieder nehmen kaum etwas ernst – außer ihrem Zusammenhalt und ihren Vorkriegs-Bentley. OCTANE hat sich mit ihnen auf den Weg zu den Classic Days gemacht*

TEXT Roland Löwisch // FOTOS Petra Sagnak

**D**ie modernen Bentley Boys fahren Tausende Kilometer in großen Oldies, feiern im kleinen Gesellschaftsanzug und scheren sich nur um ihre eigenen Konventionen. Die alten Jungs haben nicht wirklich Angst vorm Knast. Auch wenn sie immer wieder mit einem Bein dort stehen. Sei es, weil Nigel Ormond-Smith in seinem Bentley Blower, Baujahr 1928, mit 190 km/h über rumänische Autobahnen knattert, was selbstverständlich nicht erlaubt ist, aber auch nicht wirklich geahndet werden kann. Weil er nämlich die alten rumänischen Polizei-Dacia mit ihrem Top-Tempo von maximal 180 km/h grinsend stehen lässt. Oder sei es, weil der alte Wikinger Kjeld Jessen mal wieder seine Kartoffelkanone aktiviert hat. Das mit Achselnspray betriebene Ofenrohr füttert er normalerweise mit Bonbons und schießt die Ladung über die Köpfe neugieriger Kinder. In Russland stopfte er zwei mit ollen Kamellen bestückte Lappen hinein (Augenzeugen schwören, dass es die signierten Socken von Prinz Michael of Kent waren) und feuerte die Ladung im Überschwang in die marode Decke eines ehemaligen Sowjet-Hotels.

»Wir sind nur deshalb nicht im Gefängnis gelandet, weil wir glaubhaft versichern konnten, dass das Gebilde des Dänen ein Ersatzteil für einen Auspuff ist«, erinnert sich Phillip Strickland, Ex-Präsident des Benjafield's Racing Club (BRC), grinsend. Knastnähe steht zwar nicht in den Statuten des höchst englischen Clubs von Vorkriegs-Bentley-Besitzern (Motto: »Helping to preserve →

*the spirit of camaraderie and sportsmanship which inspired Dr. J. Dudley Benjafield and the Great Racing Team for whom he drove*»), aber sie ist immer gut für Geschichten. Damit die Enkel was zu lachen haben.

Der BRC (mit dem Prinzen als Ehrenmitglied) dürfte einer der exklusivsten und individuellsten Oldtimer-Clubs der Welt sein: Die Mitgliederzahl ist auf 88 beschränkt – Nachrücker müssen warten, bis ein Mitglied W. O. Bentley höchstselbst im Himmel besucht (der Firmengründer befindet sich bereits seit 1971 dort oben). Anwärter brauchen mindestens einen Fürsprecher und sollten charakterlich stark genug sein, Freundschaft von Kumpanei zu unterscheiden, grundsätzlich an die Existenz britischer Musketiere zu glauben und bereit sein, das auch zu leben. Das bedeutet: Der »Benji« darf sich nicht scheuen, nachts um vier – schwer verölt – unter einem Auto zu liegen; er muss wissen, dass Q-Tipps ausschließlich für die Körperpflege da sind und nicht fürs Polieren kaum zugänglicher Karosserie-Ecken. Er sollte dazu stehen, dass zerschlissene Ledersitze sowie funktionslose Instrumente stolze Zeugen intensiven Gebrauchs sind und den Wert eines Autos nicht etwa mindern, sondern steigern. Ihm muss klar sein, dass feuchtfrohliche Abende wichtiger sind als Schlaf. Kurz: Snobs sind hier falsch.

Und all das passiert im Geiste von Club-Namensgeber Dr. Dudley Benjafield. Der Bakteriologe und Le-Mans-Gewinner von 1927 gilt beim BRC als echter Gentleman, perfekter Teamplayer und Gründer der Tradition des Winter-Dinierens in kleinem Abendanzug. Er gehörte zu den ursprünglichen »Bentley Boys« – sie waren in den 1920er-Jahren legendär. Mit nichts als einem Haufen Geld, extremem Mut und viel Talent rasten Woolf Barnato, Tim Birkin, Sammy Davis, Bernard Ruben, Glen Kidston, Frank Clement und Benjafield unter anderem in Le Mans 24 Stunden lang. Sie siegten erstmals 1924 – fünf Jahre nach dem ersten Bentley. 1926 kaufte der Diamantenminerne Barnato die Firma, 1928 bis 1930 gewann er in Le Mans, 1927 hieß der Sieger Benjafield. Der gründete ein Jahr später den British Racing Drivers' Club – bis heute die Dachorganisation aller britischen Rennfahrer.

Die modernen Bentley Boys hoben den Benjafield's Racing Club in einem dunklen Wintermonat 1990 aus der Taufe. Kein Wunder, dass die meisten von ihnen schon damals einen oder mehrere sogenannter »Cricklewood-Bentley« besaßen – Modelle, die zwischen 1919 und 1931 im gleichnamigen Ort gefertigt wurden. Der eingangs erwähnte Ormond-Smith hat vier: Man greift doch gerne je nach Gelände, Dauer und Straßenverhältnissen zum jeweils passenden Fahrzeug. Über deren Wert spricht man allerdings nicht.

## Dann ein Schluck aus dem Kühlwasser-Ersatzkanister – was für einen Bentley gut ist, kann für einen Bentley Boy nicht schlecht sein

Unter 300.000 Euro bekommt man keinen Cricklewood. Top-Modelle wie ein 6,5-Liter Speed Six gehen schon mal an die Million, ein echter Blower eher sechs Millionen Euro – wenn einer auf dem Markt wäre. Außerdem stehen in den meisten Garagen natürlich auch andere Preziosen wie Gordini, Aston Martin, Bugatti, Vorkriegs-MG und Ähnliches. Schließlich tobt der Club nicht nur mindestens zwei Mal pro Jahr zu großen Reisen durch die Lande, sondern trifft sich zu kleinen Rennen zwischendurch – und man möchte ja auch mal in den unteren Klassen mitrasen können.

Denn die alten Bentley sind allesamt riesig – Spötter Ettore Bugatti bezeichnete sie einst sogar als »die schnellsten Lastwagen der Welt«. Ihre Handhabung braucht Wissen, Können und Kraft – besonders Letzteres animiert die Mitglieder auf Reisen stets, »die jeweils besten Bars zu finden«, wie Peter Godehardt weiß – einer der wenigen Deutschen im Club. Er ist Eigner eines 240 PS starken 8-Liter-Bentley (2,3 Tonnen schwer, 250 PS stark), mit dem er seit der Jahrtausendwende 168.000 Kilometer zurückgelegt hat. Alle zwei Jahre organisiert Godehardt einen Ausflug, der zwischen einer und mehreren Wochen dauern kann. Verschifft werden die Autos nur, wenn das Ziel nicht in Europa liegt – wie bei der 6000-Kilometer-Charity-Reise von Delhi nach Mumbai, bei der der BRC das gesammelte Geld für Indiens unfallgeschädigte Kinder spendete. Geht's in Europa rund, reisen die Clubmitglieder auf eigener Achse, meistens mit Start in London.

Destinationen sind Istanbul, Kroatien, Deutschlands Osten und seit sechs Jahren auch regelmäßig das Schloss Dyck bei Jüchen, wo sich die *Oil de la Oil* der deutschen Oldtimer-Szene trifft. Während andere bei Androhung von Aktivierung diverser Radarfallen einzeln und brav um den 1,6 Kilometer langen Präsentationskurs fahren, startet die Horde von Clubmitgliedern (diesmal mit 22 Autos) furchtlos im Pulk und brettert über den Circuit, dass sich das Publikum nicht mehr einkriegt und man die Vibrationen noch in Düsseldorf spürt.

Verpönt sind im Club selbstverständlich »Trailer-Queens« – also Autos, in deren Schläuche kaum mehr Benzin fließt und die auf Hochglanz gebracht per Anhänger zu Ausstellungen gefahren werden. Den Klassikern der Mitglieder sieht man es an: Gewaschen werden sie frühestens nach einer Mehrtagestour durch Schotter, Sand, Schlamm und Staub, »Gebrauchsspuren« beschreibt nur ungenügend das bewegte Leben der Autos, die meist sehr hohe, aber kaum belegbare Laufleistungen vorweisen. Die 3-Liter, 4,5-, 6,5-, 6,5-Speed-, 8-Liter und die wenigen Blower haben Beulen, Falten, hier keinen Lack mehr, dort kein Chrom mehr. Sie sind im Laufe ihres mindestens 83 Jahre langen Lebens zigmal umgebaut worden. Die Besitzer malen ihre Sprüche darauf, verändern die Kühlerfiguren nach Lust und Laune, und das mitgeführte Werkzeug sieht aus, als hätte es der werte W. O. Bentley noch selber angefasst.

Als wären es Alltagsautos, entern Pilot und Copilot einen Cricklewood grundsätzlich mit einem Tritt auf das meist noch originale Sesselleder. Die Cockpits sind nicht restauriert, manchmal nach Lust und Laune bestückt – da kann es schon mal vorkommen, dass die Uhr einer russischen MiG die Zeit anzeigt. Als Kühlerfigur ist alles erlaubt, was dem Besitzer gefällt.

Klar, dass die Autos Torturen über oft löchrige Straßen nicht unbeschadet überstehen: Federn brechen, Overdrives streiken, Benzinpumpen verstopfen, Reifen geben auf, Blech wird kalt verformt. »Das ist shit, aber sie sind letztendlich doch nur Autos«, sagt Eddie McGuire, Chef eines Architekturbüros, der – wie alle aus dem Commonwealth – Autos für weiblich hält. Er gehört zu den verrücktesten lebenden Bentley-Brüdern. Eddie wollte niemals einen Vintage-Bentley →

**EIN AUTO IST EIN GEBRAUCHSGEGENSTAND**  
Die Boys wissen, was Wasser und Seife ist, doch ein Auto ist zunächst einmal dafür da, dass man damit von A nach B fährt. A ist meistens London, B dann Istanbul oder Mumbai oder Schloss Dyck. Griffbereit das Werkzeug in der Türverkleidung, fast wie aus W. O. Bentleys Tagen





**Unter € 300.000 bekommt man keinen Cricklewood Bentley. Top-Modelle gehen schon mal für eine Million weg**

**HAARIGE MOMENTE**  
 ...werden gefeiert und zum Jahresende mit einem extra Preis belohnt. Die Mitglieder des Benjafield Racing Clubs wissen, was sich gehört, sie kennen die Regeln – und feiern es, genau dort anzusetzen und gegen den Strich zu bürsten



besitzen noch irgendwo Mitglied sein – und so landete er im Benjafield's Racing Club. Kaufte sich einen Speed Six, Baujahr 29. Die Überholmanöver des Iren sind so spektakulär wie legendär. Und nach dem Sprint wird dann schon mal ein ordentlicher Schluck aus dem Kühlwasser-Ersatzkanister genommen – was für einen Bentley gut ist, kann für einen Bentley Boy nicht schlecht sein.

Wer nach einer Tagestour nicht stinkt, hat etwas falsch gemacht. Falls nicht genug Zeit ist, wabert beim Dinner ein Restduft aus Benzin und Öl über Gänseleber an Sommersalaten. Das stört niemanden, das gehört dazu. Weiß sowieso jeder, dass die Vintage-Oldies nur aus zwei Gründen bis heute überlebt haben: wegen des dicken Blechs und der genauso dicken Ölschicht rundherum.

Und wegen Typen wie Kjeld Jessen: Der zeigt seine Fotos aus Indien von der Tour Paris-Peking vor ein paar Jahren: »Seht her, da habe ich mit dem Auto einen Elefanten aus dem Morast gezogen.« Oder anders herum? *Who cares?* Und abschließend natürlich zwei Toasts. Den ersten auf W. O., selbststehend. Den zweiten auf die Frauen, die das alles wirklich mannhaft ertragen.

Aber auch der kleine Ausflug zwischendurch trägt zum Wohlbefinden bei. Zum Beispiel zu den eigenen Clubrennen. Dazu lädt der BRC sich und andere in den Vorgarten von Lord und Lady Rotherwick ein, um auf deren Zufahrt zum Nordhaus des ehemaligen Jagdschlusses in Cornbury Park, Charlbury, Oxfordshire, Sprintrennen auszutragen. 500 Meter, drei Kurven, ein paar Freunde mit alten Healeys, Alvis und MG sowie hochoffizielle Starter und Zeitnehmer des Vintage Sports Car Club im ältesten Wald Englands: ein Wochenende lang Spaß. Erst recht, wenn der Bentley-Napier von Chris Williams alles in Grund und Boden brüllt. Das zum Einsitzer umgebaute Auto hat einen 24-Liter-Napier-Flugmotor, und Williams ist der Rekordhalter auf dieser Strecke. Das *amused* nicht nur den Lord und seine Lady.

Von rund 3000 gebauten Cricklewoods sollen noch rund 1000 existieren. Der eine oder andere geht immer wieder durch die Hände von Schrauber und Händler Stanley Mann. Er dealt seit Jahrzehnten mit den Spielzeugen der Begüterten. In seinem Büro saßen bereits Rowan Atkinson, Jay Leno, der Schriftsteller Clive Cussler kaufte ihm sogar gleich zwei Wagen ab. Nur Rick Wakeman – Rolls-Royce-Fan und Yes-Keyboarder – ließ sich nicht umstimmen.

Einmal im Jahr, stets im November, ist Mann der Gastgeber des »Annual Dinner« des BRC auf seiner »Fruit Farm« in der Nähe von London – auch wenn die einzige Frucht des Abends im Chateau Croizet Bages Paullac steckt. Um am Dinner zwischen automobilen Raritäten (wie dem einsitzigen Rennwagen »Mother Gun«) teilzunehmen, ist zu beachten: nur auf Einladung, Gäste nur mit Empfehlung, Smoking und Fliege, keine Frauen (Ausnahmen werden gemacht, wenn schlanke und junge Models die neue Clubkluft präsentieren).

Der Abend wird stets mit dem gleichen Trinkspruch eingeleitet: *»Thanks, God, for turning water into wine – and thanks for turning it back again.«* Da kommen schon mal 80 Boys zusammen – nur wer wirklich krank ist, muss passen. Dann wird über das Jahr parliert, gegessen, getrunken, getrunken und dann noch ein bisschen getrunken, um sich schließlich die wildesten Pokale für die schrägsten Einfälle des Jahres zu verleihen. Zum Beispiel einen ausgefransten Hasenkopf, der 1925 auf ein Propellerendstück genagelt wurde.

Die Trophäe heißt »Haarigster Moment des Jahres« und honoriert glimpflich überstandene Unfälle (wie den von Godehardt, dem auf einem 2000er-Berg der Lenkhebel brach, er einen 80-jährigen Schmied fand, der die zwei Teile in seiner Feuer-Esse wieder verband, sodass Godehardt die Rallye bis zum Schluss mitfahren konnte) oder den Mut zur Heirat.

Die viktorianische Salatschüssel »Nil Desperandum« gibt es für »Die beste Aktion gegen alle Regeln«. Die hat auch schon Robert Harley gewonnen, weil er aus dem Krankenhaus flüchtete, um beim London Brighton Run mitzufahren. Dann gab es noch – ein einziges Mal – den »Trailer Queen Award«, es soll sich um eine mit Wuschelohren ausgestattete Anhängerkupplung gehandelt haben. Der Plan war, diesen Preis jährlich demjenigen zu verleihen, der sein Juwel die meiste Zeit auf einem Trailer zu diversen Events gezogen hat: Der Preis konnte nicht vergeben werden.

Manche der gutgelaunten Lebemänner verlassen das Dinner übrigens erst nachts um drei Uhr – auch bei Schnee und Eis – in ihren selbstverständlich offenen Klassikern. Nachdem sie den Schnee vom Fahrersitz gelacht haben.

Und natürlich im Smoking.



**SEHR GELUNGEN**

Nicht nur die Veranstaltung überzeugt. Kenner, Thunderbirds und formvollendete Schönheiten werden neben den markanten Miscanthus-Hecken so häufig fotografiert, dass einem selten auffällt, was im Schlosspark sonst noch blüht und betört

**ARRIVAL OF THE FITTEST**

Zu den Stammgästen der Classic Days gehören die großen Bentleys. Zu den Überraschungen zählten dieses Jahr zwei nicht ganz so betagte Flügeltürer, der DeLorean zurück aus der Zukunft, der Mercedes C111 aus Untertürkheim

*Classic Days Schloss Dyck 1.-3. August 2014*

## DIE GRÖSSTE AUTOMOBILE GARDENPARTY DIESSEITS DES ÄRMELKANALS

TEXT Berthold Dörrich // FOTOS Petra Sagnak

Eigentlich kein Wunder, dass sich Jahr für Jahr britische Garden-Party-Atmosphäre bei den Classic Days einstellt. Immerhin ist Schloss Dyck nur 300 Kilometer Luftlinie von der belgischen Nordseeküste entfernt, von wo aus man bei gutem Wetter schon die White Cliffs von Dover sehen kann. München hingegen ist genau doppelt so weit entfernt – für viele Oldtimer eine Ewigkeit. Und von der Stimmung her ohnehin! Entspannt geht es zu auf Dyck.

Man flanirt mit oder ohne Auto über das weitläufige Park- und Wiesengelände; gerne und immer öfter auch in zeitgemäß passender Kleidung. Oder man lässt sich einfach neben seinem Klassiker auf der Wiese zum Picknick nieder. Schaut mal hier, mal dort vorbei. Hat Zeit für den kleinen Plausch oder für das wirklich ausgiebige Begutachten der oft seltenen Gefährte.

Nervös sind nur die Gasfüße, wenn sie beim Warmlaufen heisere Fanfaren aus dem Motorsport-Fahrerlager übers Gelände schicken, oder es die Fahrer auf dem Dreieckskurs an der einen oder anderen Stelle schon mal krachen lassen. Zur Freude der Zuschauer, die selten irgendwo ein so buntes Feld von Klassikern live und hautnah erleben können wie jedes Jahr auf den Wiesen, Parkanlagen, Innenhöfen und Wegen rund um das niederrheinische Wasserschloss. Wenig überraschend also, dass annähernd 30.000 Besucher an den beiden Veranstaltungstagen bei bestem Sommerwetter zum Schloss kamen.

7.000 hatten sogar ihren eigenen Oldtimer mitgebracht und machten das Dycker Feld mit seinen charakteristischen Miscanthus-Hecken zum größten Open-Air Automuseum des Kontinents.

Bei aller Entspantheit sind die Classic Days eine ernste Angelegenheit. Besonders wenn sich ab Freitagnachmittag die wirklichen Preziosen auf der Orangerie-Halbinsel vor dem Schloss den Juroren des Concours d'Elegance stellen, der mittlerweile zur FIVA-A-Kategorie der weltweit wichtigsten Veranstaltungen zählt.

56 Fahrzeuge hatte die Auswahlkommission zugelassen, darunter absolute Raritäten und Einzelstücke der großen Vorkriegs-Karosseriebauer. *Best of Show* wurde ein 1939er Lancia Astura Cabriolet mit Pinin Farina Karosserie. Der Preis der Jury ging an einen Mercedes-Benz 380K Special Roadster mit Erdmann & Rossi Karosserie aus dem Jahr 1933.

Regelmäßige Gäste auf Dyck sind außerdem die Bentley des Benjafield Racing Clubs, zu denen sich Marken-Kollegen aus Deutschland und den Benelux-Staaten gesellen, was immer ein beeindruckendes Bild – und auf der Rundstrecke eine entsprechende Geräuschkulisse – abgibt. Im Gegensatz dazu standen die Cyclecars der 20er-Jahre, die Initiator Marcus Herfort zum 90-jährigen Jubiläum der Rennstrecke von Montlhéry eingeladen hatte.

Jede weitere Aufzählung außergewöhnlicher Fahrzeuge müsste unvollständig bleiben und die Frage sei erlaubt: Was ist es, was Schloss Dyck Jahr für Jahr einzigartig macht?

Am Ende ist es vermutlich die Mischung aus einmaliger Location, der unvergleichliche Fahrzeugmix, die Begeisterung der Organisatoren und ihre Liebe fürs Detail, die aus den Classic Days die größte automobile Gardenparty diesseits des Ärmelkanals macht. Eine Party, die man auf keinen Fall versäumen sollte – vor allem nächstes Jahr zum zehnjährigen Jubiläum!

