DIE CLASSIC DAYS AUF SCHLOSS DYCK FEIERN FAHRENDE LEGENDEN UND LEGENDÄRE FAHRER VON FIATS HÖLLENMASCHINE BIS STEVE MCQUEENS FILMPARTNER.

DIE ROTE SAU UNTER DEN MYTHEN

TEXT *Bernd Haase*
FOTOS *Petra Sagnak*

——— Heiß, heißer, »Mefistofele« – das Fiat-Rekordgefährt von 1923 wurde seinem Namen durchaus gerecht bei den Classic Days auf Schloss Dyck und mehr als 32 Grad im Schatten. Kein Wunder bei bescheidenen 21,7 Litern Hubraum in einem Motor, der aus einem Kampfflugzeug des Ersten Weltkriegs stammt. Der Satansbraten auf vier Rädern streckte jedenfalls seine entsprechend lange Nase in das Rheinland – und machte einen Höllenlärm. Auch wenn er nicht ganz auf die Geschwindigkeit kam, mit der sein Erbauer Ernest Eldridge am 12. Juli 1924 seinen Landgeschwindigkeitsrekord für die Ewigkeit aufstellte. Seine Fahrt mit 234,98 Stundenkilometern war nämlich die letzte Rekordfahrt auf einer öffentlichen Straße.

Den meisten der 30.000 Besucher aber ging es nicht unbedingt um Preise, sondern um Stil, Eleganz und Mythos.

STIL, ELEGANZ UND MYTHOS

Bei den fahrenden Legenden der Classic Days war rund um Schloss Dyck dagegen eher Gleichmäßigkeit gefragt. Was Michael Strauss mit seinem Lotus von 1963 am besten hinbekam und damit das Graf Berghe von Trips Memorial gewann. Der Hauptpreis aber ging an Piet Jansen. Sein Talbot Lago T120 – Carrosserie d'Usine Cabriolet von 1939 wurde zum »Best of Show« im Concours d'Elegance mit 45 ausgewählten Sammlerfahrzeugen, Prototypen und Einzelstücken gewählt. In der hochkarätigen Jury saßen mit Raoul E. San Giorgi, Field Judge des Pebble Beach Concours d´Elegance, und Dominik Fischlin, Berater des Selection Committee Villa d´Este, Repräsentanten der beiden berühmtesten Schönheitswettbewerbe für edle Automobilklassiker, denen das Festival auf Schloss Dyck nacheifert.

Den meisten der 30.000 Besucher aber ging es nicht unbedingt um Preise, sondern um Stil, Eleganz und Mythos. All das vereint der Auburn Speedster – Modell 851 aus dem Jahr 1931 mit seinen filigranen, von Gordon Buehrig entworfenen Linien auf seinen vier Rädern. Der anmutige, cremefarbene Sportwagen wurde nämlich dereinst von einer gewissen Marlene Dietrich gesteuert.

Deren Geist schien ohnehin über der Schwarznusswiese zu schweben, wo unter dem Titel »Charme & Style« die Besitzer von 25 Klassikern mit ihrer Entourage sowie Schirm, Charme, Melone, Hütchen und Grammophon picknickten, immer das Schloss im Blick. \

97
238
97

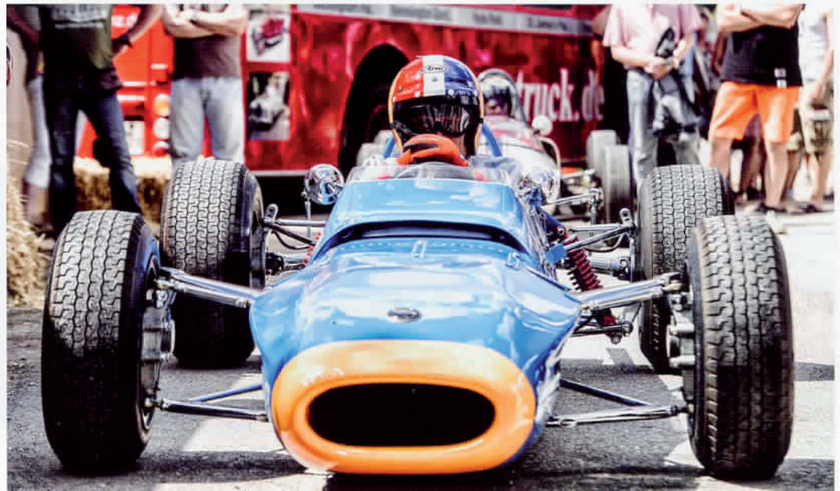
RADIO MONTE CARLO
251
54
40. AvD-OLDTIMER-GRAND-PRIX

233
35

25
40
77NO

69
Hugo Wollmann
BIEHL
Racing

97
238
232



Von dort aus haben sie vielleicht auch einen Blick auf den Austin Healey 100 S Prototype Sport Racing Roadster erhaschen können. Genau: d e n Austin Healey. Die Ikone des Motorsports. Eine allerdings mit einer traurigen Geschichte, war sie doch Teil der Le Mans-Tragödie von 1955. Seiner eigenen Tragödie ist er indes entkommen, der Renner mit der Motornummer NOJ 393. In den 1970ern verschwand er und wurde erst im neuen Jahrtausend in einer Scheune mit einigen merkwürdigen Rennspezifikationen wieder entdeckt. 2011 ersteigerte ihn ein Liebhaber aus der Schweiz für 843,000 Britische Pfund und ließ ihn in Australien originalgetreu restaurieren. Auf Schloss Dyck feierte der grüne Rennsport-Traum mit der Nummer 26 nun seine öffentliche Wiedergeburt.

Wie neugeboren und voller Energie wirkte auch der Ehrengast John Surtees, seines Zeichens eine 79-jährige Rennsportlegende, der einzige Fahrer der Geschichte, dem es gelang, sowohl in der Motorrad-Weltmeisterschaft als auch in der Formel 1 Weltmeister zu werden. Er ließ es sich wie die anderen Rennsport-Heroen von Roland Asch über Ewy Rosqvist bis hin zu Jochen Mass nicht nehmen, auf dem fast drei Kilometer langen Rundkurs durch die Bergahorn-Allee zum Schloss zu Demonstrations- und Regularity-Fahrten zu starten.

WIE NEUGEBOREN UND VOLLER ENERGIE WIRKTE AUCH DER EHRENGAST JOHN SURTEES, SEINES ZEICHENS EINE 79-JÄHRIGE RENNSPORT-LEGENDE.

Dort waren auch mehr als 25 Vintage Bentleys unterwegs, ebenso viele Bugattis der Grand Prix Ära. Oder der Alfa Romeo Junior Bertone GTA Reunion – »Zetor Racing«, der Porsche 356 Ernst Paul Strähles, Madame Michelins Citroën Traction Avant Cabrio oder der Alfa Romeo Tipo 33 Le Mans in der Langheck-Version. Der Filmstar unter den Rennautos, der Porsche 917 Le Mans Gulf Racing in seinem markanten Hellblau-Orange, begeisterte wie einst in dem Film »Le Mans«, wo er neben Steve McQueen quasi die Hauptrolle innehatte, und den Ferdinand Piëch als »das riskanteste Auto seines Lebens« bezeichnete.

Und dann war da noch eine rote Sau. Die sah so aus, als hätte sie eigentlich ein elegant-luxuriöser S-Klasse-Mercedes werden sollen, um dann alle Konventionen über Bord zu werfen und nach einem heftigen Flirt mit AMG bei den 24-Stunden von Spa die Sau auf der Rennstrecke rauszulassen. \