



DER
FESTIVAL
SOMMER 2015

*Der Sommer war heiß, in vielen Gegenden heißer
als je zuvor – hier ein paar Eindrücke von Events,
die inzwischen Weltklassenniveau erreicht haben*

Foto Petra Sagnak

SCHLOSS DYCK

Die Classic Days am Wasserschloss Dyck waren diesmal nicht nur Motorfestival und Gartenparty, sondern ein rasend rauschendes Jubiläumsfest

TEXT Matthias Penzel // FOTOS Petra Sagnak, Stefan Götzmann, Sven Schrader



Bei der 10. Auflage modifizierten die Organisatoren das bewährte Motto *Where the cars are the stars* selbstbewusst um und verkündeten: *Where the stars drive the cars!* Das waren dann Legenden wie der Ehrengast Sir Stirling Moss – immer für Autogramme und Small-talk zu haben –, außerdem alte Bekannte wie Hans Herrmann und Jochen Mass, Hans-Joachim Stuck, der Jaguar-D-Type-Testfahrer Norman Dewis, aus unseren Breiten Ellen Lohr, Roland Asch, Dieter Glemser, Frank Biela, sehr lautstark auch die Bentley-Boys vom Benjafield Racing Club ...

30.000 weitere Gäste genossen die Gartenparty. Wertung und Pokale entfielen diesmal, was gut ankam, denn ohne die Stopps nach jeder Gleichmäßigkeitsrunde konnte man sich besser bewegen; Da der Concours d'Élégance *Masterpieces & Style* dieses Jahr im Juni stattfand, präsentierte auf der Orangerie-Halbinsel die Autostadt stattdessen einige *Jewels in the Park* – aber auch E-Autos von 1915 und von 1976 einen konvertierten Audi C1 (!).

Den Technik-Check besorgten, wie in den Vorjahren, die Experten von TÜV Rheinland. »Auffälligkeiten«, verriet der Regionalleiter aus Mönchengladbach, »sind bei diesen Fahrzeugen wegen des exzellenten Pflege- und Wartungszustandes jedoch nur in den seltensten Fällen zu finden.«



CLASSIC DAYS
AUCH BEI DER
10. AUFLAGE
SEHR LAUTSTARK



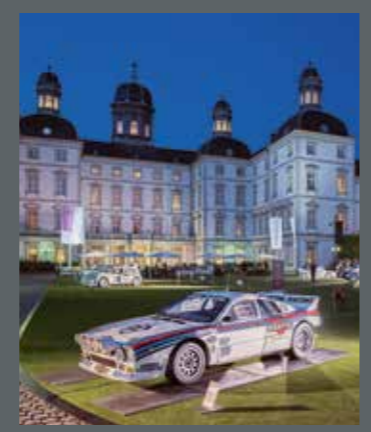
BEZIEHUNGSKISTEN AUS WOLFSBURG
Exponate der Ausstellung im ZeitHaus der Autostadt kamen als Dreier (Bugatti, Bentley und Rolls-Royce), aber auch in Pärchen – mit Hans-Joachim Stuck auf den Spuren des Vaters im Silberpfeil von Auto Union und Frank Biela mit dem Audi V8 auf seiner *Memory Lane* zur DTM



BENSBERG CLASSICS

Vor den Toren Kölns sorgte bei den 7. Schloss Bensberg Classics die Kombination aus FIVA-A Concours d'Élégance und Rallye Historique auch dieses Jahr für Entzücken und immer wieder zu vor Bewunderung reflexartig hochgezogenen Augenbrauen.

Etwa hundert Klassiker begaben sich für die Rallye ins Bergische Land, um die vierzig Premium-Fahrzeuge glänzten am Sonntag im Schlosspark um die Wette. Sonderausstellungen zu Gruppe B Rallyeautos und historischen Fahrzeugen von Škoda rundeten den Event ab.



OLDTIMER GRAND PRIX

Der Ring ist nun schon seit fast 90 Jahren weltweit bekannt – und der OGP beweist Jahr für Jahr, Runde um Runde, dass sich ein Ausflug in die Eifel immer noch lohnt

TEXT Matthias Penzel // FOTOS AvD / Tom Linke ad08



Geboten wurde den wohl über 50.000 Besuchern beim 43. AvD Oldtimer Grand Prix fast alles im Übermaß. An drei Tagen Rennen mit wenig Verschnaufpause sowohl auf der Grand-Prix-Strecke als auch der Nordschleife. Das waren etwas mehr als 30 Stunden Action, bestritten mit an die 600 Rennwagen aller Couleur und Klassen. Auch immer noch kaum zu schlagen: Viele Teams und Autos konnte man im Fahrerlager ansprechen, hören, anfassen. Am extremsten allerdings war dieses Jahr: das Wetter.

Es war heiß, für die Eifel fast unfassbar heiß. Einer, der das zu spüren bekam, war der Fahrer des Shelby Cobra Daytona Coupé (Foto nächste Doppelseite unten, Artikel in *OCTANE* 16). Mit der Ur-Cobra startete der Indy-500-Sieger Kenny Bräck

beim 4-Stunden-Marathon von der Pole, stanzte die schnellste Rennrunde in den Asphalt und musste aber dann hitze-bedingt aus der Führungsposition heraus – wegen totaler Erschöpfung – aufgeben und den Helm an den Nagel hängen.

Die Lautstärke, mitten im Cockpit, war sicher auch nicht ohne. Mehr zum Marathon und *OCTANE*-Mitarbeiterinnen im Team mit Le Mans Sieger Richard Attwood in dieser Ausgabe (*Zeitreise mit ...*, Seite 108). Aus England waren noch weitere Speedfreaks angereist, im Historischen Fahrerlager relaxed mit Museumsstücken – heftig und mit britischem Ernst die Teilnehmer der Jaguar Heritage Challenge, aus der, wie beim Historic Marathon, *OCTANE*-Beiratsmitglied Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorpf als Gesamtsieger hervorging.

Mehr als ein Dutzend weitere Rennen, größtenteils mit mehreren Läufen, Training, Qualifying usw. garantierten mit Vorkriegs-Veteranen, Youngtimern, BMW, Formel-Fahrzeugen und Rennwagen für praktisch jeden Geschmack exzellente Unterhaltung, mehr oder minder nonstop.

Überraschend war auch der Sieger der immer gern von allen bewunderten FIA Masters Historic Formula One Championship – der ziemlich unbekannte Belgier Loic Deman in einem Tyrrell von 1980/81. Peter Mücke im Zakspeed Capri Turbo (original von Klaus Ludwig) schaute im ersten Lauf des Revivals Deutsche Rennsportmeisterschaft lange André Lotterer (auf Porsche 935 K3) in den Auspuff, gewann aber nach Defekt Lotterers beide Läufe. Das hat nun fast schon Tradition ...



WER EINEN XK HAT,
SOLLTE NÄCHSTES MAL
MITFAHREN ...



JAGUAR HERITAGE CHALLENGE

Einziger Stop der Rennserie auf dem europäischen Festland. Nur vor 1965 geborene Wildkatzen treten an. E-Types dominieren, willkommen sind auch C- und D-Types, XK, XKSS, Mk1 – 3. Wer einen XK hat, sollte nächstes Mal mitfahren: in der sogar unterteilten Klasse zeigten nur drei ihre Krallen – in einer Klasse für sich fuhr und gewann der Journalist Roland Löwisch (auch auf Foto ein Siegertyp)



DA MUSS MAN SICH
KEIN ICKX FÜR
EIN U VORMACHEN:
JACKY HAT CHARISMA
OHNE ENDE



Porsche Classic

AUS TRADITION DABEI

Imposant war auch das 14.000 Quadratmeter große Areal, auf dem sich Porsche Classic den OGP-Besuchern präsentierte.

Was Moss in Dyck, war Jacky Ickx bei Porsche. Umringt von Hunderten gab er endlos Autogramme, blieb souverän und so cool ... wie es sich für einen Typen gehört, der auch in Le Mans beim Running-Start der Fahrer einst betont gemächlich zu seinem Porsche geschlendert ist. Da muss man sich kein Ickx für ein U vormachen lassen: Charisma ohne Ende.



Gefeiert wurde auch ein anderer Klassiker – der Porsche 959, der in einer serienreifen Version vor dreißig Jahren auf der IAA vorgestellt wurde. Mit elektronisch geregelter Fahrwerk und Allradsystem, Biturbo-Boxermotor mit wassergekühlten Zylinderköpfen und vielem



mehr ist er als Über-Porsche in die Geschichte eingegangen. Von den insgesamt 292 je gebauten Exemplaren war eins auf dem OGP zu bewundern.

Für Porsche- und Supersportwagen-Fans auch interessant: Spezialisten von Porsche Classic beantworteten Fragen zu Originalteilen, Restaurierungen und Instandhaltung klassischer Modelle.



HISTORISCHER MOTORSPORT ...

... ist auf dem europäischen Festland nirgendwo sonst in solchem Übermaß zu bewundern. Das Niveau der teilnehmenden Rennfahrer ist auf einem Top-Level, die Anzahl der Rennen und Zuschauer sowieso – und wer da nicht vor Staunen taumelt, muss blind oder taub sein

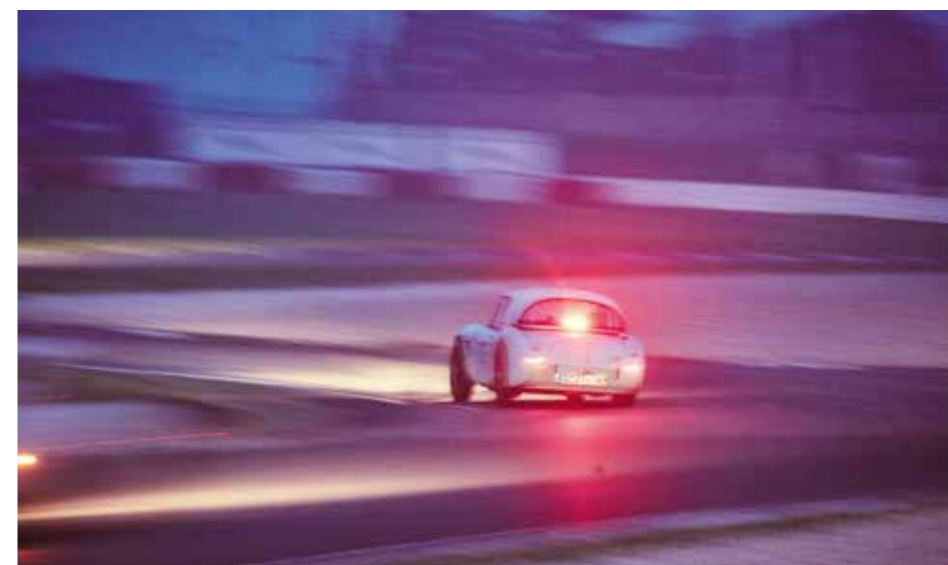




**INDY-500-SIEGER
MUSSTE BEIM
MARATHON WEGEN
TOTALER ERSCHÖPFUNG
DEN HELM AN DEN
NAGEL HÄNGEN**



PROMI-WATCHING?
Mehr als ein halbes Dutzend Le-Mans-Sieger waren zugegen und größtenteils im Einsatz zu sehen, außerdem jede Menge deutscher Meister... und etliche Dauergäste des Oldtimer Grand Prix – als Resümee kann man da nur sagen: *No Sleep 'til 2016!*



Heldentour

REPORT Marika Brauckmann/TÜV Rheinland

WE ARE HEROES ...

Drei unvergessliche Tage voller Tempo, Action, Spaß, Müdigkeit und Emotionen: Die diesjährige Heldentour war sehr anspruchsvoll und gespickt mit kniffligen Gleichmäßigkeitsprüfungen auf den schönsten Rennstrecken – wie der Nordschleife oder dem Grand-Prix-Kurs von Spa-Francorchamps.



Dreißig Fahrzeuge sind diesmal um den Walter-Röhrl-Pokal gefahren. Wenn man drei Tage bis zu zwölf Stunden zusammen im Auto sitzt, muss die Chemie zwischen Fahrer und Beifahrer stimmen. Das war bei uns absolut der Fall, ich hatte viel Spaß und Frank Stippler auch. 17 Runden um den Grand-Prix-Kurs Nürburgring, drei Runden über die Nordschleife, 14 Runden Spa-Francorchamps mit Stippi am Steuer: das ist kaum zu toppen.

Ein weiteres Highlight war die Fahrt durch die Weinberge an der Mosel bei strahlendem Sonnenschein. Da lernt man Deutschland von seiner schönsten Seite kennen und manchmal verpasst man darüber schon mal die richtige Abfahrt oder das rechtzeitige Drücken der Stoppuhr ... Aber es war ja auch meine erste Rallye überhaupt!



Ein großes Kompliment und ein Dankeschön für die Sportorganisation Auriga und an den AvD. Es hat alles prima geklappt, das Timing war perfekt und die Hotels waren super. Die Jungs von der Organisation waren immer ansprechbar und gut gelaunt. Und wenn man abends beim Bier oder einem Glas Wein zusammensaß, zeigte sich: auch zwischen den Teams war der Austausch hervorragend, die Hilfsbereitschaft untereinander großartig. Von den »alten Rennhasen« habe ich viele Tipps bekommen. Auch für »Stippi« war diese Art der Rallye neu. Wir haben beide viel gelernt und werden mit dieser Erfahrung im nächsten Jahr angreifen – und hoffentlich auch vorne mitfahren!