

MotorKlassik

MotorKlassik

Das große Jubiläumsheft

35 Jahre
(1984-2019)



ERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



Alpine
A310



Porsche
911 Turbo



Die Stars von 1984



Alfa Romeo GTV 6 2.5



Mercedes 190 E 2.3-16



Jaguar XJ-S 3.6

+++ Jetzt kaufen – fünf Klassiker von morgen +++ Wertentwicklung – die Tops & Flops seit 1984 ++

Restaurierung Renault Dauphine
Frankreichs Volksheld



Das großartige Motorfestival
Classic Days Schloss Dyck



Günstiger Sportwagen
Opel Calibra

Giganten-Schreck von Abarth



1000 Sport



2000 Sport Spider



3000 Sport Spider

Synthetische Kraftstoffe: Klimaneutral fahren im Klassiker?



4 190652 505001 09



Zwei BMW-3.0-CSL-Gruppe-2-Renntourenwagen aus der Blütezeit der DRM

Petrol-Party



Rolls-Royce Silver Ghost und Phantom I Sedan de Ville auf der Halbinsel



Großer Auftritt für die Stern-Ikone Mercedes SSK beim Concours-Defilee



Drei Tage im Paradies muss sich ein Petrolhead nicht erst fantasievoll ausmalen. Auf Schloss Dyck wird der Traum wahr. Ob Lloyd 600 oder Porsche 917, wir fahren auf alles ab!

TEXT Alf Cremers // FOTOS Achim Hartmann, Susanne Dobler



Ganz weit vorn ist Arturo Merzario mit dem imposanten Alfa Tipo 33 TT12





Großer Spaß mit wenig Leistung: Fiat 600 Jolly und Suzuki Fronte 360



Treffen von Bentley, Porsche und Cadillac auf dem sonst streng sortenreinen Dycker Feld



Publikumsbeliebter der „Lovely Heroes“ ist der 1970er Audi 100 von Nadia und Michael Troé



Ganz ohne blaue Zweitaktwolken: DKW-Schnellaster-Trio auf der Piste

Noch 40 Minuten bis zu meinem ersten Auftritt als Jurymitglied bei den Classic Days. Ich bin nervös, viel zu früh da, aber ich fühle mich auch geehrt, hier erstmals in offizieller Mission zu sein. Rasch ein kurzer Check. Passt die Krawatte, sitzt der Hut, habe ich alles dabei: Klemmbrett, Stift, Liste? Wir wollen uns um zehn Uhr am maronbraunen Porsche 356 1100 Coupé von Christian Grundmann treffen.

Der Jury-Vorsitzende Andreas Thum hat mich zusammen mit dem renommierten Automobilhistoriker Valenti Zbynovský und mit dem aus eigener illustrierter Oldtimer-Biografie extrem erfahrenen ADAC-Referenten Jürgen Cüpper für die Bewertung der Gruppen D „Elegance & Innovation“ und E „Early Post-War Internationality“ eingeteilt. Sieben Hochkaräter gilt es zu bewerten, darunter sind allein drei frühe Porsche 356, aber auch Exoten wie ein Allard K2 von 1951 und ein Lea-Francis HP8 Sport von 1952, zwei kurzlebige Arabesken der facettenreichen britischen Autohistorie.

Es ist noch massig Zeit. Lampenfiebrig, wie ferngesteuert laufe ich auf der Orange-rie-Halbinsel herum, um mir einen ersten Eindruck von unseren Probanden zu verschaffen. Doch ich bleibe immer wieder kurz stehen, schweife ab, in Richtung Alfa 6C 1750 Zagato, zum Ferrari 365 GTB/4 Daytona, lasse mich vom entzückenden Mercedes 170 V Cabriolet A ablenken, das ein ganz heißer Kandidat für die Publikumsbewertung dieses Concours d'Élégance zu sein scheint.

Bereits jetzt an diesem bewölkten Morgen, der späte Sonne verheißt, zieht es die Besucher an wie ein Magnet. Rund 40 „Masterpieces“ sind hier vor dem prächtigen Panorama von Schloss Dyck arrangiert. Es ist ein blühender Zaubergarten, und die Vollblutautomobile aus sieben Jahrzehnten können ihre Anziehungskraft hier entfalten. Ein paar Rabatten weiter freue ich mich, dass einer meiner ewigen Lieblinge auch auf der Klemmbrettliste steht, der Maserati 3500 GT von 1958 in Zweifarblackierung.

Sprung ins kalte Wasser

Es ist so weit, wir machen uns am Porsche 356 bekannt, tauschen Visitenkarten aus, und prompt bin ich mit den Jury-Routiniers Valentin und Jürgen per Du: Autoleidenschaft verbindet. Als Christoph Grundmann, Besitzer der perfekt restaurierten „Knickscheibe“, erscheint, Hauben und Türen öffnet, bittet mich Jürgen, streng wie ein Prüfer, den 1100er-Porsche zu charakterisieren. „Damit wir wissen, wie du tickst und was du drauf hast“, schiebt der Kölner jovial hinterher.

Ich finde, nicht ganz unaufgeregt, viele lobende Worte für den Porsche, der die lebenswerte Anmutung und stilistische Reduziertheit eines Schuco-Blechspielzeugs hat. Vor Begeisterung falle ich in ein mildes Pathos. Ich spreche von „der berührenden Reinheit der aerodynamischen Form“, er-



Der Autor und seine beiden Jury-Kollegen bewerten den Lea-Francis von Andie Wallimann



Bentley wird 100 Jahre alt und feiert es mit dem „Best of Show“-Sieg dieses 4 1/2 Litre Vanden Plas Tourer



Auch die Camping-Kultur wird zelebriert: mit dem VW T2 Westfalia



Anne und Tabea überreichen Julian Brandes den Pokal für seinen raren frühen 1100er-Porsche 356



Ford V8 Deluxe, Ford F 150 Pickup und Ford E 100 Van bei Stars & Stripes

wähne die „beeindruckende Originalität der Restaurierung, die in manchen Details noch milde Patina übrig lässt“. Besitzer Grundmann hört meine Worte lächelnd, er ergänzt, dass er unbedingt einen Besser-als-neu-Zustand, wie er heute bei solchen Preziosen gerne angestrebt wird, vermeiden wollte. Ich bemängele mit Valentin und Jürgen die weißen Blinker vorn, aber sie erklären sich durch die Schweizer Erstausslieferung.

Auch die Sitzbezüge, eine Mischung aus Cord und Kunstleder, kommen uns später und nicht zeitgenössisch vor. Aber Grundmann weiß die Einwände zu zerstreuen, er zeigt uns einen alten 51er-Prospekt des 356 mit den originalen Sitzen, das überzeugt uns. Wir bewerten auf unserer Checkliste 15 Positionen. Am Ende punktet der Porsche hoch, er wird Sieger in der Kategorie D.

In dieser Sparte tritt auch der silberne Lea-Francis HP 8 Sport von Andie Wallimann an. Der Schweizer gibt mit selbstironischem Charme und wissender Eloquenz Auskunft zu seinem raren Vierzylinder aus Coventry. Er hat den Wagen selbst mit sehr viel Aufwand restauriert und in Details optimiert. Betriebssicherheit ging ihm vor Originalität. Während ich es faszinierend finde, es mit einem exotischen Convertible zu tun zu haben, das wie eine Mischung aus Jaguar XK 120 und Triumph 2000 Roadster aussieht, sind Jürgen und Valentin nicht so angetan.

Merke: Auch in einer Jury streitet man um den Konsens. Sie wollen mir unbedingt den zuvor verkosteten Allard K2 schmackhaft machen. Aber dieser Kit-Car-ähnliche, skurril gezeichnete Sportwagen, der mit sei-



„Die Classic Days sind eine grandiose Zeitreise in die goldene Ära des Motorsports. Ich fühle mich wieder wie damals in den 70ern und 80ern“

Jochen Mass, Ex-Formel-1-Fahrer

MOTOR KLASSIK-LESERLAUF FORD UND OPEL

Rivalen von einst, auf der Dycker Rennbahn vereint

DAS NOSTALGISCH VERKLÄRTE „So einen hatte ich auch mal“ bekamen die 14 engagierten Teilnehmer des Ford-und-Opel-Leserlaufs häufig im Fahrerlager zu hören. Und sie nahmen es mit Freude zur Kenntnis, denn die Jedermannautos von einst sind heute die Helden des Publikums. Zu sehen gab es auch besondere Prachtstücke deutsch-amerikanischer Automobilkultur wie den Vorkriegs-Ford-V8 von Thilo Moerke, den Opel Olympia Rekord P2 von Bernd Detische oder den ultraseltenen Ford

20 M P5 Turnier von Georg Wenglorz mit originalen golddurchwirkten Lurexpolstern. Blickfänge der besonderen Art sind der geradezu radikal-originale Opel GT/J von Carsten Bunsmann und der entzückende viertürige Ford 12 M P4 in Rot-Weiß von Jürgen Meurer. Ford und Opel gelten aber auch als große Motorsportmarken. Für die Racer-Fraktion gingen der Opel Kadett GT/E Gruppe 2 mit 200 PS von Peter Wahlsdorf und der Ford Escort RS 2000 Spezial von Lars Hauschild mit 132 PS an den Start.



Bunte Ford-und-Opel-Truppe mit Kadett GT/E, Manta B und Escort RS 2000 vorn

ner langen Haube statt des schlichten US-V8 einen Reihenachtzylinder vortauscht, zwingt mich zu professioneller Objektivität. Nachher bei der Rezension des Maserati 3500 GT, der Sieger in unserer Kategorie E wird, haben wir uns wieder lieb. Ja, wir müssen uns bremsen, unseren letzten Kandidaten nicht überschwänglich zu benoten. Selbst Valentin, unser wortkarger Bad Guy, sonst eher geneigt, Schraubenköpfe und Gewebeschläuche auf ihre historische Relevanz zu überprüfen, geht mit spitzem Bleistift in die Vollen: 750 Punkte.

Vom Adel zum Bürgertum

Beim feierlichen Concours-Defilee reicht meine Zeit gerade noch, dem maronbraunen Porsche 356 einen Pokal auf den Beifahrersitz zu stellen. Ich hänge Sommerhut und Krawatte mit Wehmut an den Nagel, doch die Vorfreude auf den nächsten Programmpunkt motiviert mich dann doch. Ich begrüße und begleite die 14 Teilnehmer unseres Ford-und-Opel-Leserlaufs. Rekord D, Taunus 20 M P5 Turnier, 12 M P4 und Manta A bringen mich von den Masterpieces wieder zurück in bürgerliche Sphären selbst erlebter Autohistorie.

Am meisten beeindruckt mich die Geschichte, die Thomas Häuser über seinen 74er Ford Taunus 1600 GXL erzählt. Seit 1986 besitzt er den Knudsen, es war sein Hochzeitsauto, und bald ist es das wieder, wenn er nach 25 Jahren die Flitterwochenreise an den Comer See wiederholen wird. Nach zwei Runden über den von Strohballen gesäumten Dycker Rundkurs im Fond des viertürigen 12 M P4 von Jürgen Meurer ist meine Mission beendet. Das 60er-Jahre-Ambiente mit Bandtacho und Lenkradschaltung beschert mir einen schönen Ausklang.

Der Sonntag lädt mich ein, die Classic Days auf Schloss Dyck ganz individuell zu genießen. Weite Wege bis zum Horizont, vorbei an den britischen und italienischen Club-Kolonien auf dem Dycker Feld, führen mich zu BMW E3 und E9, zu den Mercedes S-Klassen 108, 116 und 126, aber auch zu bewundernswerten Exoten wie Triumph Stag, Citroën SM, Fiat 130 oder Maserati Bora. Danach zieht es mich auf einen Sprung zu den „Lovely Heroes“ und zu den Campern.

Das Renngeschehen bekomme ich fast nur akustisch mit. Es ist ein stoßweise anschwellender Donnerhall, der sich über die Feldflur rund um das Schloss legt. Nur von dem provisorischen Brückensteg kurz hinter dem Start gelingt mir ab und zu ein neugieriger Blick auf ein Stück Piste. Auch hier zeigt sich wieder die ganze familiäre Vielfalt von Schloss Dyck. Denn neben Vorkriegs-Heroen wie Bugatti 35, Bentley 4.5 Litre, Mercedes SSK oder Lagonda V12 und Renn-Ikonen wie Porsche 917, BMW 3.0 CSL oder Mercedes 190 E 2.5 Evo 2 haben selbst Außenseiter wie die DKW Schnellaster die Chance, mit ihren schmalen Diagonalreifen über ein Renn-Oval zu kurven und am Ende die schwarz-weiß karierte Flagge zu sehen. ■