

CLASSIC DRIVER

Unsere fünf Traumwagen beim 74th Goodwood Members' Meeting

Lead
Ein Besuch des Goodwood Members' Meeting ist für Liebhaber historischer Rennwagen wie für Kindern ein Wochenende im Süßwarenladen. Auch wir hatten bei so viel Magie und Nostalgie die Qual der Wahl. Am Ende entschieden wir uns für diese fünf Klassiker...

Der "Hippie-Porsche" 917



Aus den acht in Goodwood gestarteten Porsche 917 stach das Kurzheck mit Chassisnummer 021 eindeutig heraus – der ursprünglich in den gelb/roten Farben des Hauptsponsors Shell lackierte 917er des finnischen AAW-Teams. Seine psychedelische „Hippie“-Lackierung in violett, grün und weiß orientiert sich am 1970 von Martini Racing in Le Mans eingesetzten 917 Langheck mit Chassis 043. Das von Porsche-Designer Anatole Lapine entworfene und mit Hilfe von 1.500 Sprühdosen realisierte Farbleid war so beliebt, dass auch andere Rennteams plötzlich psychedelische Farbtupfer wollten. Prompt startete der Porsche 917-021 unter Martini-Nennung im identischen Hippie-Kleid dann auch beim WM-Lauf in Watkins Glen. Nummer 021 erhielt später sogar eine Straßenzulassung, ist nach einer Rundumrestaurierung aber seit 2012 wieder ausschließlich als historischer Rennwagen aktiv. Und erstrahlte auch in Goodwood wieder im „Make love, not war“-Look der goldenen Saison 1970.

Alan Mann Ford GT40





Der Ford GT40 wird in diesem Jahr 50 Jahre alt. Als Ferrari-Killer genießt er ähnlichen Kultstatus wie der 917. Denn er ist eine ähnliche Augenweide wie der Porsche und gewann 1969 - fast schon als Rentner - ein letztes Mal in Le Mans. Auch wenn die Autos des Gulf-Wyer-Teams die legendärsten sind, fällt unsere Wahl auf einen Wagen des 2012 verstorbenen britischen Rennstallbesitzers Alan Mann. Nach ausführlichen Testfahrten baute Mann für 1966 zwei komplett in Aluminium gefertigte Mk1-Versionen mit „Small-block“ 4,7-Liter-V8 auf. 1966 startete die illustre Paarung Graham Hill/Jackie Stewart mit einem solchen in den Teamfarben Rot/Gold lackierten GT40 bei den 12 Stunden von Sebring. Das in Goodwood in der für GT40 reservierten Alan Mann-Trophy gestartete Modell präsentierte sich nach einer Winter-Restaurierung wie neu und ist das einzige Teamfahrzeug, das auch schon von Sohn Henry Mann gefahren wurde.

Lotus 79 JPS



Auch das dritte Modell unserer Wunschliste glänzt mit dem fein ziselierten Gold/Schwarz des langjährigen Lotus-Sponsors John Player Special in einer ikonischen Farbkombination. Der erste wirklich voll funktionsfähige „Wing Car“ der Formel-1-Geschichte baute auf den Erfahrungen des Lotus 78 auf und gewann 1978 mit Mario Andretti die Formel-1-WM. Nur statisch zu sehen im Fahrerlager war der bereits in den Farben des neuen Hauptsponsors Martini bepinselnte Nachfolger, der revolutionäre Lotus 80. Doch beim Versuch, den „ground effect“ durch ein komplexes Schürzensystem und eine Karosserie ohne jegliche Spoiler auf die Spitze zu treiben, schoss Lotus-Superhirn Colin Chapman (mal wieder) übers Ziel hinaus. Nach nur drei Einsätzen kehrte das Team aus Hethel notgedrungen zum 79er zurück, doch hatte die Konkurrenz inzwischen längst aufgeholt - und Lotus fuhr plötzlich hinterher.

Aston Martin DBR4



CLASSICDRIVER.COM



CLASSICDRIVER.COM

CLASSICDRIVER.COM

1959 siegte Aston Martin zum ersten und bis heute einzigen Mal in Le Mans. Zugleich startete die britische Marke im gleichen Jahr mit ihrem ersten - und ebenfalls einzigen - Modell in der Formel 1. Unter der Bewerbung David Brown Corporation, mit John Wyr als Teamchef und Roy Salvadori und Carroll Shelby als Piloten. Doch der übergewichtige DBR4 war mit seinem Frontmotor schon bei seinem Debüt veraltet - Lotus und Cooper starteten längst mit Mittelmotor-Monoposti und prompt gewann Jack Brabham auf Cooper auch den Titel. Die Tatsache des einzigen Grand Prix-Wagens, den das Werk jemals auf die Räder stellte, und die nun auf dem neuen Red Bull-Formel 1-Rennwagen aufgetauchten Aston Martin-Logos machen den DBR4 dennoch zu einer Besonderheit.

Mercedes W196 Stromlinie



CLASSICDRIVER.COM



CLASSICDRIVER.COM

Der W196 Mercedes Grand Prix-Rennwagen mit freistehenden Rädern und sein auf schnellen Strecken wie Reims, Silverstone oder Monza eingesetztes stromlinienförmiges Pendant boten den Fans am Samstag ein einmaliges Erlebnis. Doch statt Juan-Manuel Fangio und Stirling Moss saßen diesmal Jochen Mass und Mika Häkkinen am Steuer der Silberpfeile, die 1954 und 1955 den Titel holten Die zuvor nur bei

Diesel- und Flugmotoren eingesetzte Direkteinspritzung gehörte ebenso wie die desmodromische Ventilsteuerung und der um 53° nach rechts geneigt eingebaute Reihenachtzylinder zu den technischen Schmankerln eines allerdings noch mit Trommel- statt Scheibenbremsen verzögerten Daimlers. Das für den 2,5-Liter bereitgestellte Kraftstoffgemisch würde heute als gesundheitsschädlich eingestuft – ein Esso-Gebräu aus Benzol, Methanol, hochoktanigem Benzin, Azeton und Nitrobenzol. Daher setzt Mercedes heute für Demofahrten einen 3,0-Liter ein, der höher baut als der kleinere Motor und mit handelsüblichem Sprit betrieben werden kann. Wenn sie sich ausruhen durften, nahmen die W196 am Stand von IWC Platz, gleich neben einem nur statisch präsentierten älteren W25.

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2016

Galerie

