

CLASSIC DRIVER

Kaum zu glauben, dass Goodwood diese wilde Bande losgelassen hat

Lead

Wissen Sie, was das Beste am Members' Meeting ist? Dass die Organisatoren, anders als beim Goodwood Revival, nicht nur Autos mit Baujahren bis 1960 auf die Strecke lassen dürfen. So bieten auch jüngere Rennwagen atemberaubende Hochgeschwindigkeits-Demos – wie am vergangenen Wochenende bewiesen.

Für die 75. Ausgabe des Members' Meetings entließ die Truppe rund um Lord March eine wahrlich göttliche Vielfalt von Boliden auf den Kurs von Goodwood. Darunter schrill tönende Dreiliter-Sportprototypen aus den frühen 70ern, knurrende GT1-Boliden aus den 90ern sowie gleich zwei Gruppen mit bunt gemischten Tourenwagen aus der Gruppe A-Epoche. Viele davon wiedervereinigt mit den Legenden, die sie in den 80er und 90er-Jahren über die Rennstrecken der Welt scheuchten.

Wenn das Trommelfell schmerzt



CLASSICDRIVER.COM



Wenn Sie noch nie einen voll ausgedrehten Matra V12 gehört haben, können sie nicht erahnen, wie davon das Trommelfell schmerzen kann. Oder sich die Nackenhaare wie auf Kommando aufstellen. Wird dieser Sound unmittelbar abgelöst durch die Musik eines Alfa Romeo Tipo 33/3 und Porsche 908/3, wirkt das Erlebnis fast schon wie nicht mehr von dieser Welt. Auch wenn leider kein Ferrari 312 P die Party beehrte, so war es doch die helle Freude, diese Helden der Langstrecke in Aktion zu sehen. Mögen Motorsport-Fans Ende 1971 das Aus der 5-Liter-Boliden Porsche 917 und Ferrari 512 S bedauert haben – diese darauffolgende Sportwagen-Klasse leitete ihre eigene goldene Epoche ein.

GT1-Renaissance



Höhen und Tiefen - die Geschichte der Sportwagenrennen pendelte immer zwischen beiden Polen. Die 90er Jahre waren eher eine Boom-Epoche, eine beschwingte Renaissance mit Fahrzeugen, die man - mit dem nötigen Kleingeld - sehr ähnlich auch für den Privatgebrauch kaufen konnte. McLaren F1, Ferrari F40, Porsche 911 oder Lotus Esprit: Die GT1-Ära war alles anders als unspektakulär und zog viele große Hersteller an, die - um zu siegen - dann die Grenzen immer mehr hinausschoben. Zum Beispiel Porsche, die erst den Rüstungswettlauf beendeten, als man Le Mans gewonnen hatte. In Goodwood mischten sich die üblichen Verdächtigen wie die McLaren F1 GTR und 911 GT1 (einige Porsche fuhrten auf eigener Achse nach Goodwood und danach auch wieder zurück) mit weniger bekannten Modelle wie einer GT 1 Lotus Elise.

Rad an Rad, Türklinke an Türklinke



Der Anblick von Tourenwagen-Größen wie Steve Soper, Roberto Ravaglia, Win Percy, Emanuele Pirro und Gerhard Berger am Steuer ihrer ehemaligen Gruppe A-Tourenwagen brachte wohl die meisten Erinnerungen der Zuschauer zurück. Der Aufruf von Lord March war so

erfolgreich, dass man das große Feld der Supertourenwagen in zwei Gruppen aufteilen musste. Zur Freude der Fans gab es vor den Demo-Läufen die Möglichkeit, auf der Start-und-Ziel-Geraden in Kontakt zu Autos und Fahrern zu kommen und dabei das ein oder andere Autogramm oder ein Selfie zu ergattern. Ob BMW E30 M3, BMW 635 CSi und 528i, Ford Sierra RS 500 Cosworth, Rover SD1 Vitesse, Jaguar XJ-S, MG Metro Turbo, Ford Mustang und sogar ein Paar der flüsternden Schuhkartons namens Volvo 240 Turbo – alle gingen sie hinaus und es war eine Freude zu sehen, wie zum Beispiel Gerhard Berger in seinem Schnitzer-635 CSi um die Strecke tobte. Und zu den vielfarbigen Tin Tops standen die überall sprießenden Osterglocken in einem denkbar schönen Kontrast.

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2017

Galerie

