

Historie live in Südengland

Zeitsprung

Jedes Jahr im Herbst, wenn die Wildgänse schreien, verspürt der Herr von Welt ein feines Kribbeln. Also sattelt er den Bentley Blower, stopft das Vertu-Handy in die Tasche, schnallt die Cartier „Complication“ ums Handgelenk, zwängt sich in die Lammfell-gefütterte RAF Lederjacke – Royal Air Force bitte, nicht Rote Armee Fraktion – schultert die edlen Porsche Golfschläger und pflügt forsch gen Ärmelkanal.

Glaubt man denen, die es wissen müssen, gibt es Anfang September nur einen Platz auf der Welt, wo sich die unbedingt Rei-

chen und bedingt Schönen ein Stelldich-ein schenken: Goodwood – auf deutsch Gut Holz! – seit 300 Jahren Stammsitz der Dukes of Richmond. Problem: Eine Beifahrerin zu finden, die höchstens halb so alt ist wie das Auto, trotzdem in die Klamotten der Fünfziger passt und sich nicht scheut, einen Reifen zu wechseln.

Mein Freund Charlie – deutsch: Kalle – sieht das ganz anders. „Mensch, hör doch bloß auf damit, biste bescheuert?“ bollert er los, „Schweine-Wetter, Schweine-Preise, Saufraß! England ... da kriegen mich keine zehn Pferde hin.“ – „Aber

vielleicht 400“, locke ich, „du darfst auch fahren“, eine leicht hingeworfene Bemerkung, von der ich nicht wusste, wie schnell ich sie bereuen würde. Aber Kalle blieb hart, wobei man wissen muss, dass er über Gelsenkirchen Buer nie hinausgekommen ist (wegen der Kultur und so) und political correctness für ein Schimpfwort hält. Erst als ich mit den Eintrittskarten vor seiner Nase we-dele, etwas von Arabian Night im Ägyptischen Saal und leichtgeschürzten Bauchtänzerinnen murmele, blitzt das gewisse Funkeln in seinen Augen. Der Wurm hat dem Fisch geschmeckt.

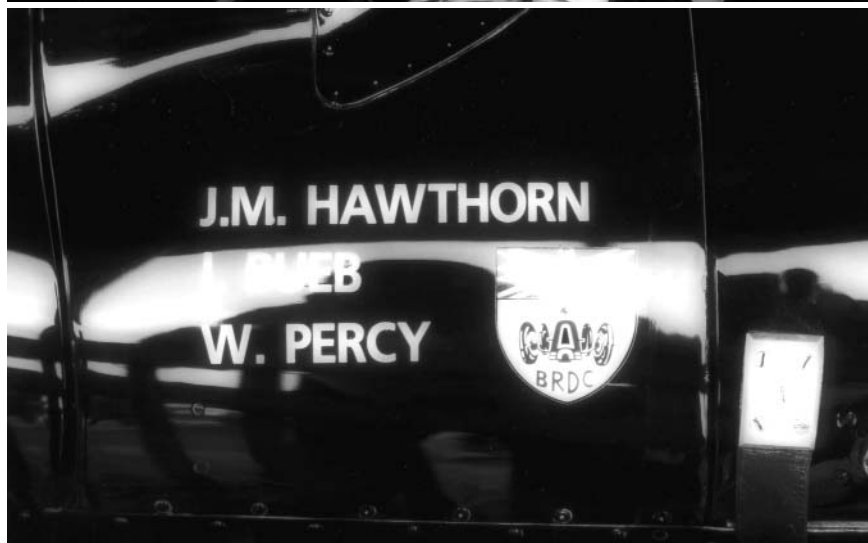
Dreißig Millionen Pfund am Start, Sterling natürlich, nicht Lebendgewicht!



„Wann geht's los?“ – „Freitag um 5...morgens!“ – „Biste jetzt komplett durchgeknallt?“ – „Müssen die Fähre kriegen.“ – „Ach so.“ Pause. „Wie lange brauchen wir?“ – „Dreieinhalb Stunden bis Calais.“ – „Sagen wir zweieinviertel.“ – „Na schön“, brummte ich – in der falschen Hoffnung, dass um diese Zeit in Belgien und Frankreich die Speed-Kameras noch schliefen, „ich hol dich ab.“

Charlie hat die Augen einer Nachttaube, wenn es um das Aufspüren von Radarfallen geht, darüber hinaus ist er eine Fundgrube automobiler Anekdoten und – er kann jeden Motor mit verbundenen Augen zerlegen. Nur beim Tacho vor seiner Nase ist er blind wie ein Maulwurf.

Für die Strecke Köln-Calais brauchten wir exakt zwei Stunden und zweiundzwanzig Minuten. Sieben Minuten vertrödelt, und das kam so: Charlie fragte gerade: „Kennst du Merv Grazinski?“ – „Nee, keine Ahnung.“ – „Solltest du aber, muss der blödeste Hund sein, der je hinterm Steuer gesessen hat.“ – „Wieso?“ – „Kauft sich dieser Volltrottel in Oklahoma ein funkelnagelneues Winnebago Motorhome.“ – „Na und?“ – „Fährt damit auf den nächsten Freeway.“ – „Was sonst.“ – „Stellt die cruise control auf 70 Meilen.“ – „Ja und?“ – „Dann geht er nach hinten“, wiehert Charlie, „um sich 'ne Tasse Kaffee zu kochen.“



Gute alte Bekannte geben erst bei näherem Hinschauen ihr geheimnis preis (oben und Mitte).

Das restaurierte erste Lightweight Hasrdtop überhaupt: 4 WPD. 293 bhp bei 6750/min, Alu-Zylinderkopf- und -block. Farbe Pearl Grey.

VERANSTALTUNG

16

„Charlie, wir bekommen Besuch!“ – „Stell dir vor, geht tatsächlich nach hinten, und kocht sich gemüt...Was ist?“ – „Zu spät!“ Irgendwie hat es die aus dem Nichts kommende Motorradstreife geschafft, sich an unseren Auspuff zu klemmen. „Charlie, lass mich reden, bei dir wird es nur teurer.“ Der belgische Polizist bleibt freundlich, trotz Charlies Vollbremsung. „Wissen Sie, wie schnell Sie gefahren sind?“ – „Tut uns leid, Officer, wir wollten die Fähre kriegen“, sage ich.

„Dann müssen Sie früher aufstehen.“ – „Noch früher?“, schnaubt Charlie. Er kann's nicht lassen. „Hier sind 120 erlaubt.“ Der Berittene mustert Charlie herablassend. „Kilometer, nicht ... Seemeilen! Macht 275 Euro.“ Charlie zuckt sichtlich zusammen. Im Geiste sehe ich ihn das Kleingeld in seinem Portemonnaie zählen. „Aber wir können den Wagen auch einziehen.“ – „Könnte Ihnen so passen“, knurrt Charlie, „der ist mindestens das Doppelte wert.“

Als wir die Grenze passieren, frage ich: „Und, was ist nun mit diesem Grazi-bumski, dem zweitdämlichsten Hund, der je hinterm Lenkrad gegessen hat?“ – „Du brauchst größere Spiegel“, schnauft Charlie, „viel, viel größere.“ – „Ja, ich weiß, der Bursche war clever“, sage ich, „die ganze Zeit im toten Winkel.“ – „Diese Karre hat nur tote Winkel“, mault Charlie. „Nennt sich Sportwagen“, sage ich, „also, was ist mit diesem Merv?“ – „Hat sich überschlagen, drei Mal!“ – „Kein Wunder, aber wo ist die Pointe?“ – „Es gab einen Prozess.“ – „Gegen Winnebago?“ – „Na klar.“ – „Mann, wir sind gleich da.“ – „Hat gewonnen.“ – „Waaas?“ – „Ja, hat gewonnen, hätte nicht in der Betriebsanleitung gestanden, dass er das nicht dürfte.“ – „Und?“ – „Winnebago hat gezahlt.“ – „Wie viel?“ – „Eindreiviertel Millionen Dollar und ... ein nagelneues Motorhome.“

Wir rumpelten auf die Seekatze. Manchmal vergeht die Zeit wie im Tiefflug.

Von Goodwood hat man schon das ein oder andere gehört – unvergessen sind zum Beispiel die an den Füßen aufgehängten Jaguars beim Festival of Speed – aber die wenigsten waren tatsächlich da. Von Dover aus fährt man einfach links am Wasser entlang, über Hastings, Eastbourne, Brighton, Worthing, immer die A27 weiter bis Chichester, zirka vier Stunden. Bei schönem Wetter empfiehlt sich ein Zwischenstopp, etwa in Brighton mit seiner hübschen Altstadt. Aber Vorsicht: Wildes Parken wird mit der Kralle bestraft. So genannte Parking vouchers

Wehrmachtsuniform unerwünscht: Goodwood war im Zweiten Weltkrieg RAF-Stützpunkt, und Jaguar baute Flugzeuge und Motoren für die Royal Air Force.

Immer dabei: Oliver Hardy und Stan Laurel-Replicas im Ford T-Model (Laurel – also „Doof“ – war Engländer, geboren in Keswick).

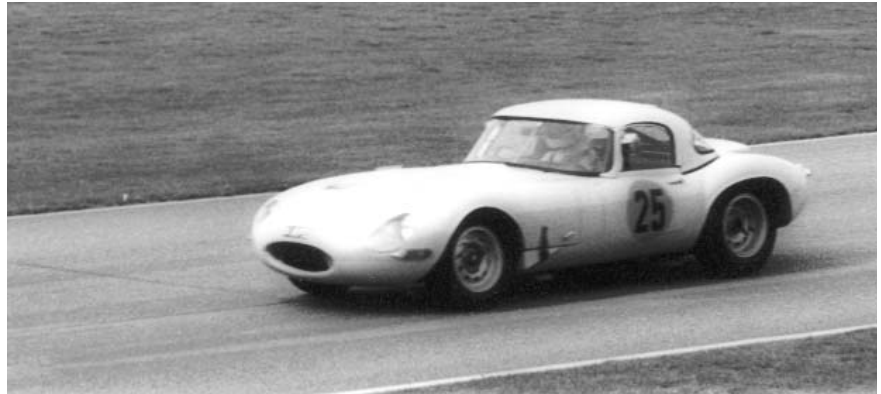


kann man in bezeichneten Läden kaufen, und das sollte man auch tun – meint Charlie. Freitag ist Training, dieses Jahr von einem schweren Unfall überschattet. Wer also rechtzeitig da sein will, sollte donnerstags anreisen. Am Wochenende, Samstag vormittag ist noch mal „practice“, laufen dann die Rennen der verschiedenen Klassen, beginnend mit der Goodwood Trophy, dann Madgwick Cup, Barry Sheene- und Freddie March Memorial Trophy. Sonntag geht es ab 9.10 Uhr weiter: neun Rennen Schlag auf Schlag, darunter das edel besetzte Royal Automobile Club Rennen mit zirka 30 Millionen Pfund am Start, Sterling natürlich, nicht Lebendgewicht.

Schöne alte Autos kann man zwar auch am Nürburgring bewundern, aber Goodwood ist mehr als das Kultivieren der Hobbies wohl betuchter älterer Herren. Hier wird von bekannten Rennfahrergrößen mit harten Bandagen gekämpft, und so manche teure Restaurierung wird gleich an der ersten Schikane recycled.

Auf zirka fünfzig Quadratkilometern bester englischer Südküstenlage ist gut spielen, und daher ist die Goodwood Extravaganza außer Rennzirkus auch noch Kirmes, Volksfest, Ladenstadt (mit Postern, Gemälden, Modellrennbahn, Auto- und Memorabilia), Autoausstellung, Flugschau und Zeitreise in die fünfziger und sechziger Jahre. Wer auf sich hält, kommt in stilechter Kleidung, gehört zu den 5000 Mitgliedern des Goodwood Road Racing Clubs (GRRC) und bewegt sich zackig in Uniform, lässig im Overall

***Gummi geben, bis die Schwarte kracht:
Viermal Lightweight-E-Type, darunter
4 WPD, der erste Lightweight
überhaupt (Nummer 25); 49 FXN,
das Lumsden/Sargent Lowdrag Coupé
(26); und CUT 7, das Sayer Lowdrag
Coupé (24), hier noch ohne
verbogene Nase.***



VERANSTALTUNG

18

oder hochnäsig im Blazer mit Goldknöpfen. Die Damen sind mit Nerzjäckchen, Pelzstola und Nahtstrümpfen up to date. Kein Wagen nach 1966, dem Jahr, an dem Goodwood eingemottet wurde, geht an den Start, und das gilt auch für die Gewandung. Rauchen, Saufen, Rülpsen sind verpönt, und wer's nicht glaubt, der sollte die Paddock-Schilder lesen. Dem Earl of March sei's gedankt, ist dies nicht nur ein Festival der guten Laune, sondern auch der feinen Manieren.

Wer also Lust hat, mit Sir Jack Brabham,

Sir Stirling Moss, Jochen Mass, Derek Bell, Damon Hill oder „Mr. Bean“ (gleich Rowan Atkinson) ein Schwätzchen zu halten, der liegt hier genau richtig.

Champagner fließt zwar in Strömen, aber es wird auch Gummi gegeben, bis die Reifenschwarte kracht, und wer hier noch keinen Mk1 oder Mk2 gesehen hat, der das halbe Rennen quer steht, der kennt Grant Williams nicht. Kurz, man kommt auf seine Kosten, und die sind im Verhältnis zu Formel-1-Grand-Prix-Rennen geradezu ein Schnäppchen. Charlie

ist jedenfalls beeindruckt, und das will etwas heißen. Als wir Sonntag abends zurück ins Marriott fahren, in einer endlosen Schlange, versteht sich, steht vor uns links am Straßenrand ein liegen gebliebener Aston Martin DB3S. Ein Gentleman mit Flat Cap im Tweed-Jakke entklimmt seinem D-Type, um Hilfe anzubieten, und Charlie rutscht vor Begeisterung auf dem Lederpolster hin und her.

„Da, da, da!“ krächzt er, „ein richtiger D-Type long-nose.“ – „Bist du jetzt unter die Rockmusiker gegangen?“ frage ich, „ja, die fahren hier einfach so rum.“ Doch Charlie ist schon halb draußen, wuselt mit der tool box unterm Arm in Richtung DB. „Mensch, bleib hier“, rufe ich ihm nach, „du sprichst doch kein Wort Englisch.“ – „Kein Problem“, winkt er ab, „mit solchen Autos bin ich per Du.“ Und so lernen wir Lady Sally kennen – nicht das Auto, sondern seine Besitzerin, die schon seit der Lunch Party von Lord March 1993 dabei ist. „Und jetzt das“, sagt sie achselzuckend, „hätt' ich doch den anderen genommen.“

Der andere ist ein DB2/4. In ihrer Garage stehen noch ein paar Youngtimer rum, wie sie sagt, ein Ferrari 250LM, ein 250 SWB, MM166, ein C- und ein D-Type, na ja, alles Autos, die mal für 'nen Appel und 'n Ei zu haben waren – O.K., eine Kiste Äpfel vielleicht und ein Korb Eier.

„War eine Mordsgaudi damals“, lächelt sie, „ein richtiges Familienfest, man darf's nur nicht zu ernst nehmen.“

**Zum Jubiläum „100 Jahre Ford“:
GT 40 427 Mk II, Le-Mans-Sieger 1966
(Amon/McLaren) (oben), und der
zweitplatzierte GT 40 von Miles/Hulme.**



„Was hat sich denn geändert?“ frage ich. „Ach, die Sicherheit wird mächtig übertrieben“, meint sie, „seit sich MSA und HSE einmischen (weiß der Teufel, was das ist), dabei wollen alle doch nur ihren Spaß haben, besonders beim Festival of Speed Hill Climb, oder hier beim Goodwood Revival.“ Charlie taucht auf, wischt sich die ölverschmierten Hände am Hemdzipfel ab. „Wird bis zu Hause halten“, strahlt er und gibt dem verduzteten D-Type-Fahrer die leere Öldose zurück. (D-Typisten haben immer zwei, drei Dosen Öl dabei.)

An der Hotelbar braucht es fünf pints und drei Single Malts, bis Charlie bett-reif ist. „Du, sag mal, wann fahren wir wieder hierher?“ gähnt er herzlich, „einfach Klasse Wetter, 1A Preise, Super-Fresschen!“ – „Nächsten September“, sage ich, „aber dann mit Bed & Breakfast, mehr kann ich mir bei deiner Fahrweise nicht leisten. Und nun halt die Klappe. Good night!“

W.M.S.

Unterbringung: West Sussex Tourism: 0044-1903-839839 (Hotels, Guest Houses, B&B) Chichester: ++44 (1243) 77 58 88 Portsmouth: ++44 (2392) 82 67 22 Bognor Regis: ++44 (1243) 82 31 40 Petersfield: ++44 (1730) 26 88 29

Geheimtipp: Mike & Marlies: ++44 (1243) 57 52 44

Tickets: Goodwood Road Racing Company

Ticket Office: ++44 (1243) 75 50 55 (rechtzeitig), Fax: ++44 (1243) 75 50 58;

Eintrittspreise (Parken inclusive):
 Freitags: £15 (Vorverkauf), £20; Tageskarte Samstags: £25 (Vorverkauf), £30; Tageskarte Sonntags: £35 (Vorverkauf), £40; Tageskarte Wochenende: £60 (Vorverkauf), plus auf Wunsch:

Tribünen (Grandstand): £50 (für das gesamte Wochenende)

