

CLASSIC DRIVER

Goodwood Revival 2009: Rückblick



Am vergangenen Wochenende wurde wieder eindrucksvoll bewiesen: Das Goodwood Revival ist die beste historische Rennsport-Veranstaltung der Welt! So zumindest schildert es unser britischer Classic Driver-Frontmann Steve Wakefield in seinem - zugegebenermaßen nicht ganz unparteiischen - Nachbericht.



Es war ein prachtvolles Spektakel, das der Earl of March seinen Gästen in diesem Jahr bot. Dabei standen im Zentrum des Interesses natürlich zwei Runde, äußerst britische Geburtstage: Vor 50 Jahren rollte der erste Mini einem noch unwissenden Publikum sowie einer strahlenden Zukunft entgegen. Schon 80 Jahre ist es dagegen her, dass Englands größte lebende Rennfahrer-Legende das Licht der Welt erblickte. Happy Bithday, Sir Stirling Moss! Dem älteren Geburtstagskind wurde dann auch eine große Rennstreckenparade gewidmet, an der 80 Automobile aus Moss' Lebens- und Renngeschichte beteiligt waren, während die „St. Mary's Trophy“ am Samstag und Sonntag ganz im Zeichen von Mini stand.



Trotz der Unkenrufe zahlreicher Zuschauer blieb das „Gemetzel“ während des Mini-Derbys aus. Dreißig klassische Mini gingen frisch poliert und in „mint condition“ an den Start, die meisten überquerten auch in selbigem Zustand die Ziellinie, obwohl die Zahl der Motorschäden doch recht hoch gewesen sein muss. Sieger beider Mini-Rennläufe wurden Oliver Gavin und Nick Swift, obwohl Aston Martin-Teamfahrer Darren Turner alle Hebel in Bewegung setzte, um seinen normalerweise in einer Werks-Corvette antretenden Rivalen Gavin zu schlagen. Alles in allem eine höchst amüsante Angelegenheit.



Tatsächlich waren so gut wie alle Rennen von herausragender Qualität – auch für die Zuschauer. Richard Attwood demonstrierte mit einem großen Sieg in der „Richmond Trophy“ wieder einmal seine makellosen Fahrstil, dem auch Audis Le Mans-Testfahrer Frank Stippler in Burkhard von Schenks Maserati 250F nicht mehr viel entgegen zu setzen hatte. Aus rennsportlicher Perspektive waren auch die Vorkriegsrennwagen interessant, ebenso die Einsitzer und die Motorräder aus der 350 bis 500 Kubik-Klasse, die in der „Barry

Sheene Memorial Trophy“ antraten – hier gewann übrigens der Australier Wayne Gardner. Die Fahrer legten einen astreinen Le-Mans-Start auf den Asphalt, in dem sie quer über die Strecke zu ihren laufenden Maschinen rannten, die ihre Teamkollegen für sie in Startposition hielten.







Für eine weitere Jubiläumsfeierlichkeit bot sich auch der 50. Jahrestag des Weltmeisterschaftssieges 1959 von Aston Martin an. Der Titelkampf gegen Porsche und Ferrari war damals in der Tourist Trophy in Goodwood entgültig entschieden worden. Zur Feier dieses legendären Erfolges gingen im „Lavant Cup“ jeweils zwei Fahrer pro Team an den Start, um in einem 60-minütigen Rennen die damaligen Rennwagen erneut gegen einander antreten zu lassen. Als schnellster Fahrer qualifizierte sich schnell Bobby Verson-Roe in einem Ferrari 246S; das Rennen wurde zuvor in einem spannenden Kopf-an-Kopf-Derby zwischen Verson-Roes Ferrari, einem Tojeiro Jaguar und dem von Gary Pearson und Carlos Monteverde pilotierten Lister-Jaguar Costin ausgetragen.



Einen beeindruckenden Auftritt hatte auch die von Verson-Roes Urgroßvater entworfene Avro Vulcan: Der Deltatragflächen-Bomber aus der Zeit des Kalten Krieges ist das einzige bis heute flugtüchtige Exemplar, bei dessen Anblick über dem Gut des Earl of March einem tatsächlich der Mund offen steht. Zunächst näherte sich der Kampfflieger mit einem Flüstern, ließ Sekunden später aber mit dem ohrenbetäubenden Lärm seiner Rolls-Royce Olympus Turbojet-Triebwerke den Erdboden erzittern. Die Avro Vulcan gehörte sicherlich zu den Highlights des Revival Meetings.



In der Jury des beliebten „Freddie March Spirit of Aviation“-Concours fand sich unter anderem „Buzz“ Aldrin, einer der ersten Menschen auf dem Mond. Der Titel ging in diesem Jahr an Mark Rijkse für seine Bucker BU133C Jungmeister. Unter den fliegenden Wettbewerbern waren unter anderem der Battle of Britain Memorial Fighter sowie zwei mal zwei Mustangs und Spitfires im Formationsflug.



Jenseits der Strecke stand das Wochenende ganz im Zeichen des „Swinging London“ der 1960er Jahre, mit Go-Go-Tänzerinnen am „Track Record“-Stand und zahlreichen Besucherinnen im zeitgenössischen Minirock, die am „Ladies Day“ über das gräfliche Gelände spazierten. Das nostalgische Treiben erinnerte natürlich auch an das gerade verkündete, dreitägige Retro-Event „Vintage at Goodwood“, das im nächsten August zum ersten Mal stattfinden wird und auf dem Erfolg des Revivals aufbaut. Die Veranstaltung wird als Schwerpunkt verschiedene Automobil-Jahrzehnte – von den 40er bis zu den 80er Jahren – feiern und dabei nicht mit Möglichkeiten geizen, sich entsprechend der favorisierten Epoche zu kleiden. Leider wird es bei „Vintage at Goodwood“ keine Rennveranstaltungen geben.



Doch zurück in die Gegenwart, zur großen „Royal Automobile Club Tourist Trophy Celebration“. Das Starterfeld sah in diesem Jahr allerdings etwas anders aus als gewohnt: Statt Corvette und Bizzarrini gingen vor allem Ferrari 250 GTO und Jaguar E-Type Lightweight Coupés an den Start; für Auflockerung sorgte eine Reihe von AC Cobras. In der ersten Reihe fand sich als Letztjahressieger der Ferrari 330 LMB mit dem Fahrerteam Verdon-Roe/Pirro. Gleich daneben ging Sir Anthony Bamfords 1964er GTO mit den Goodwood-Asen Jean-Marc Gounon und Peter Hardman am Steuer an den Start. Adrian Newey und Bobby Rahal standen mit ihrem „Lightweight E“ als Drittschnellste in der Außenposition.



Der Startschuss ertönte und die Zuschauer rutschten nervös in Richtung ihrer vorderen Sitzkanten, während sich Gounon und Rahal mit Zähnen und Klauen bekämpften. Pirro, der ungewöhnlicherweise etwas hinterher hing, entschied sich früh zum Zwischenstopp, um „BVR“ das Steuer – und damit die Chance zur Revanche zu überlassen. Unglücklicherweise musste Hardman den 64er GTO aus dem Rennen nehmen und Newey, dicht

gefolgt von Verdon-Roe, als erste durchs Ziel fahren lassen. Der fantastische Ferrari 250 GT SWB „Breadvan“ (Werner/Hürtgen) fiel leider ebenfalls mit mechanischen Malaisen aus, allerdings nicht ohne vorher noch einmal sein volles Potenzial demonstriert zu haben. Neben der Vulcan hat sich das Bild des Breadvans am deutlichsten in meine Erinnerung an dieses außergewöhnliche Goodwood Revival gebrannt.



















Mehr zum Goodwood Revival finden Sie unter www.goodwood.co.uk. Informationen zu "Vintage at Goodwood 2010" erhält man unter www.vintageatgoodwood.co.uk

Text: Steve Wakefield

Fotos: [Roger Dixon](#)/Classic Driver

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/goodwood-revival-2009-r%C3%BCckblick>
© Classic Driver. All rights reserved.