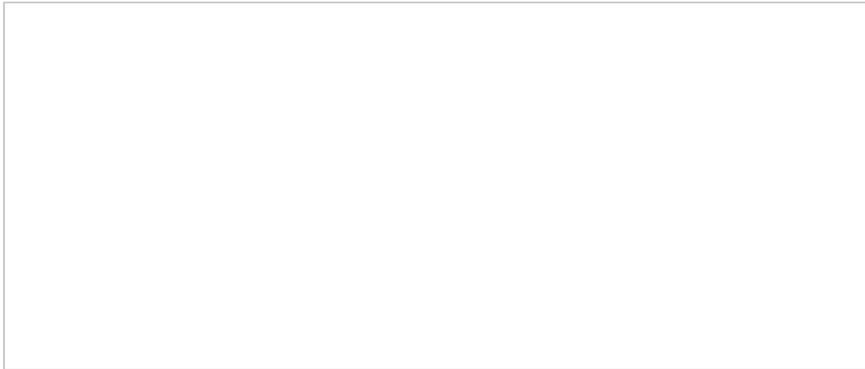


CLASSIC DRIVER

Kampf der Giganten unter der Sonne Spaniens

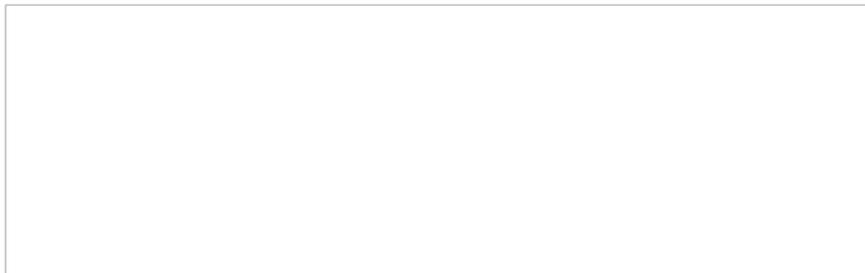
Die vierte Ausgabe der „Tour de Espana Classic“ (6.-10.November) bot einmal mehr Spannung durch beinharte Kämpfe sich duellierender Piloten in ihren schnellen und seltenen Edelkarossen wie Ford GT 40, Ferrari 365 GTB/4 Daytona Comp., Porsche 911 RS 3L, Aston Martin's oder Jaguar C & E types. Die ca. 100 Fahrzeuge aus den 15 Teilnehmerländern gingen im sonnigen Granada in den bewährten Klassen „Competition“ und „Sport“ an den Start



1. Bellm/Lanzante GB/GB - Ford GT 40; 2. Connor/Sullivan - Porsche 911 Carrera 3L;
3. Bosch/Bosch (NL/CH) - Ferrari Daytona Competition

In der „Competition“-Klasse kämpfen die Teilnehmer um jede Sekunde. Der Sieger wird nach der Zeitaddition aus fünf Rennstrecken und acht teilweise sehr harten Spezialprüfungen ermittelt. Die Strecken dieser Spezialprüfungen führen über abgesperrte Straßen – wer hier am Limit fährt, muss ein wahrer Lenkradvirtuose sein und den Grenzbereich des Fahrzeuges beherrschen. Der Engländer Ray Bellm ist ein international renommierter Sportwagenpilot mit diversen Einsätzen in Le Mans, Danny Sullivan aus den USA ist ein Indy 500-Gewinner und John Bosch aus Holland ein früherer Formel 3 Kontrahent von Ayrton Senna.

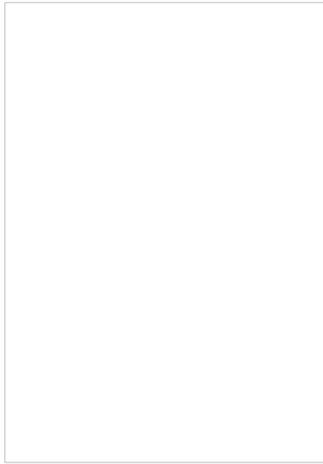
In der „Sport“-Klasse werden den Teilnehmern drei Zeiten vorgegeben, aus denen sich die Piloten eine nach eigener Einschätzung auswählen dürfen. Diese Zeit muss nun auf den Rennstrecken und den Bergprüfungen peinlichst genau eingehalten werden. Jede Zeitunter-oder überschreitung wird mit Strafpunkten geahndet.



Bosch/Bosch und Connor/Sullivan, immer am Limit im Kampf um

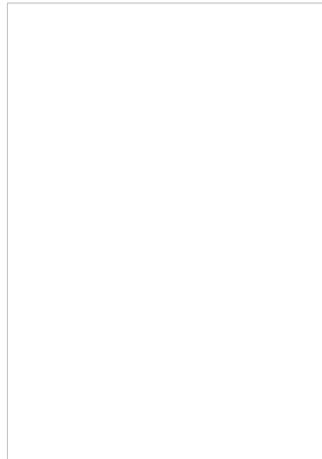
den Titel. Das Favoriten-Team Bosch gewann in diesem Jahr bereits einige Wettkämpfe: Tour Auto, Modena Centro Ore Classic, Shell Historic Ferrari Maserati Challenge und die Ferrari 360 Challenge.

Das Siegerteam des Vorjahres, John und Jan Bosch (NL/CH) mit ihrem ex-Le Mans Ferrari 365 GTB/4 Comp. mussten sich dieses Jahr noch härter gegen die Konkurrenten wehren. Bellm/Lazante (GB/GB) im Ford GT 40 und Knapfield/Fawe (GB/B), ebenfalls mit einem Ferrari 365 GTB/4 Competition trieben Ihre Fahrzeuge vehement nach vorn. Das US-Team Chip Connor und Danny Sullivan im Porsche 911 Carrera RSR 3,0L überzeugten vor allem auf den Rennstrecken mit reichlich Porsche-Power. Der Fahrer des Ford GT 40 kam in einer Spezialprüfung von der Strecke ab und stürzte vier Meter in die Tiefe, konnte das Rennen jedoch relativ unbeschadet wieder aufnehmen. Mit typisch britischem Humor ließ Ray Bellm später verlauten, dass erst die Reparaturmaßnahme dem Fahrzeug zur richtigen Fahrwerksabstimmung verholfen hat.



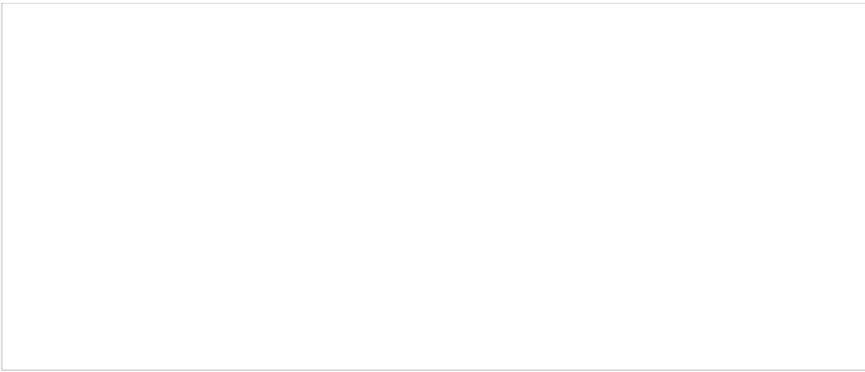
Euni Park, eine überaus charmante und zierliche Süd-Koreanerin hatte auf der Rennstrecke von „La Torrica“ weniger Glück, als Ihr Ferrari 275 GTB von der Strecke abkam, eine Böschung hinabrollte und Feuer fing. Doch während der gesamten Veranstaltung kam zum Glück kein Teilnehmer zu Schaden. Natürlich forderten auch Materialermüdungen ihren Tribut: Zylinderkopfdichtungen, gebrochene Hinterachsen, Blechschäden...nichts für Leute mit kleinem Geldbeutel aber mit großem Racer-Herz. Nach der technischen Abnahme wurde bereits zur ersten „Spezialprüfung“ gerufen und schon hier machte Ray Bellm im Ford GT 40 deutlich, welches Resultat er sich für dieses Event erhofft hatte - er gewann den ersten Lauf.

Mit einem Rückstand von nur 3 Sek. platzierten die Niederländer Bosch ihren Ferrari 365 GTB/4 Daytona auf Rang zwei. Auf den weiteren Plätzen folgten ebenfalls ein Ferrari Daytona und ein Ferrari 308 Gr. 4 Michelotto. Die Schweizer Huber/Siebenthal im Aston Martin DB4 GT und die Engländer Tyzack/Jefferies im leichtgewichtigen TVR Griffith zeigten bereits am ersten Tag klar, dass auch mit Ihnen zu rechnen ist. Am nächsten Tag starteten die Wagen im 60 Sek.-Abstand und versammelten sich auf dem „Circuito de Guadix“, nahe den berühmten zerklüfteten Tälern, die für zahlreiche Westernfilme ein prächtiges Panorama boten. Auf der Strecke von Guadix und seiner langen Start- und Zielgeraden kontrollierten die US-Boys Connor/Sullivan das Feld. Der Ford GT 40 hielt sich auf Platz zwei gefolgt von vier Ferraris und einem weiteren Ford GT 40.



Der „Circuito de Tabernas“ stand als nächstes auf dem Programm. Hier gab es einen spektakulären Zweikampf, den John Bosch im Ferrari mit gerade mal einer Sekunde Vorsprung auf den US Porsche für sich entscheiden konnte. Wilde Slides und Windschattenfahren par excellence - kann denn Racing schöner sein? Nach einer weiteren Spezialprüfung am frühen Abend führten die fliegenden Holländer im Gesamtklassement mit dem unglaublichen Zeitvorteil von einer Sekunde. An den folgenden Tagen wurde der offene Schlagabtausch mit unverminderter Härte unter den Favoriten weitergeführt, wobei auch der Schweizer Aston Martin DB4 GT, der TVR Griffith, mehrere Jaguar E-types und ein Porsche 914/6 GT Anschluss halten konnten.

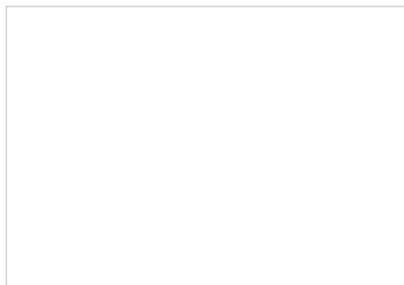
Auf dem „Circuito de Cartagena“ führte Danny Sullivan das Feld an und passierte dabei mehrfach so stark über den Streckenrand, dass er sich ein großes Loch in der Lauffläche eines Vorderreifens riss und vorerst die Segel streichen musste. Aufgrund des Fehlens wichtiger Rennrunden mussten die sympathischen US-Boys viele Strafminuten hinnehmen, die sie bis Veranstaltungsende trotz furioser Performance nicht wieder aufholen konnten. Im weiteren Verlauf konnten sich ein Morgan Plus 8, ein Ford Mustang MK 1, der silberfarbene TVR Griffith und der 275 GTB/C des Holländers Nico Koel gute Platzierungen verschaffen - hier wurde ebenso hart gekämpft wie an der Spitze.



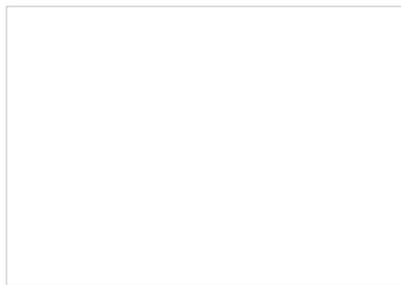
und siegte.

Am Ende siegte der sympathische John Bosch, navigiert von seinem Vater Jan Bosch, mit einem respektablem Vorsprung von 5 Min.10 Sek. auf Bellm / Lanzante im Ford GT 40 und Knapfield / Davin in einem weiteren Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competition. In der Gruppe „Sport“ hatte sich die weite Anreise der Argentinischen Crew Sucari/Celeda gelohnt. Sie gewannen in einem Ferrari 275 GTB/4 vor den Spaniern Collin Camacho/ Felipe Briones (Alfa Romeo 2000 GTV) und den Briten Linwood/Linwood (Alfa Romeo Giulia Super).

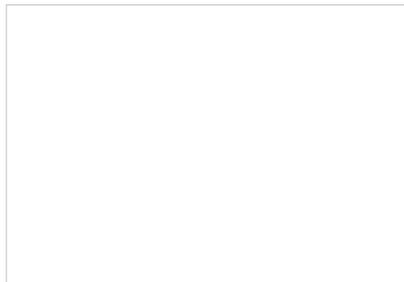
Die Marken- und Typenvielfalt in dieser Gruppe war beeindruckend: Ferrari 275 GTB, 250 GT SWB Berl. und 750 Monza, Mercedes 230 SL, AC ACE, Austin Healey 3000, Triumph TR 3, Lancia Flaminia, MG A "Twin Cam" und Alfas in allen Variationen. Und selbst mit einem Volvo PV 544 (dem legendären Buckel-Volvo) lies sich ein respektabler neunter Platz herausfahren. Die „Tour de Espana Classic 2002“, von Alfa Spanien gesponsert, erwies sich auch in seiner vierten Ausgabe als erstklassiges und erlebnisreiches Event. Besonderer Dank gilt den Veranstaltern Patrick und Sylviane Peter aus Paris, Carlos de Miquel aus Madrid und allen Mithelfenden des königlichen Automobil Clubs von Spanien.



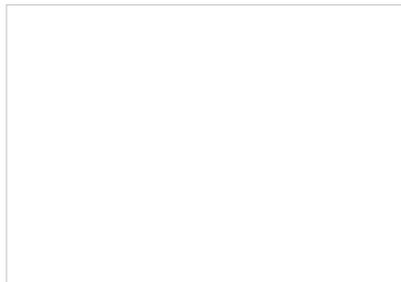
Der Aston Martin DB4 GT des Belgiers Hubert Fabry.



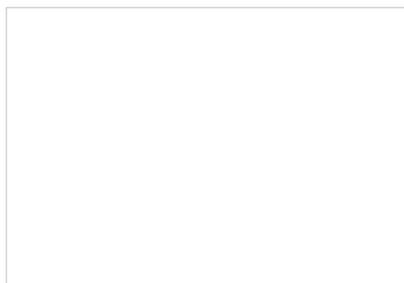
Alfa T 33 mit einem 3 Liter Motor, präsentiert von Alfa Romeo Espana.



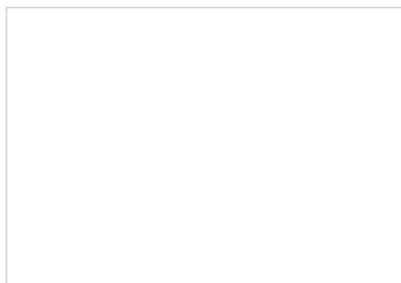
Ray Bellm, der erfahrene Sportwagenpilot, hat schon neun Mal die berühmten 24 Std. von Le Mans bestritten.



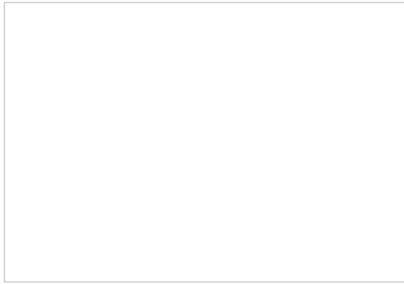
Der Ferrari 275 GTB/2 Longnose – das vorzeitige Ende.



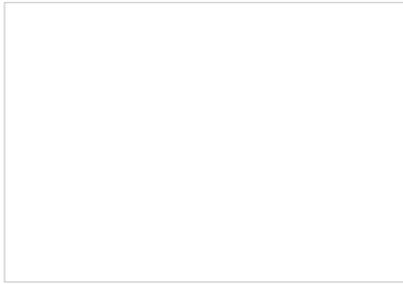
Gute Performance dank kraftvollem Motor und gutem Handling: der TVR Griffith der Briten Tyzack / Jefferies



Maserati 300 S mit s/n 3070 wird pilotiert von Dr. Wolf Zweifler und seiner charmanten Gattin



Ferrari 250 GT SWB Berl. Comp., s/n 1613 GT der
Franzosen Merlin / Jobert im steilen Anstieg einer
Bergprüfung



Der Ferrari 750 Monza, s/n 0518M, wurde aus
Amerika eingeflogen und pilotiert von Ghose / Mc
Clure

Sehen Sie die [Platzierungen](#) der „Tour de Espana Classic“ 2002 in den Klassen „Competition“ und „Sport“.

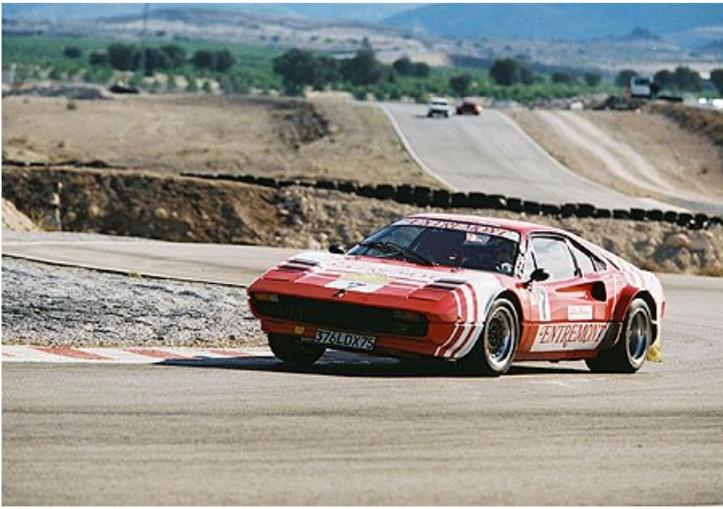
Galerie

Fotos: [Helmut Schnug](#)

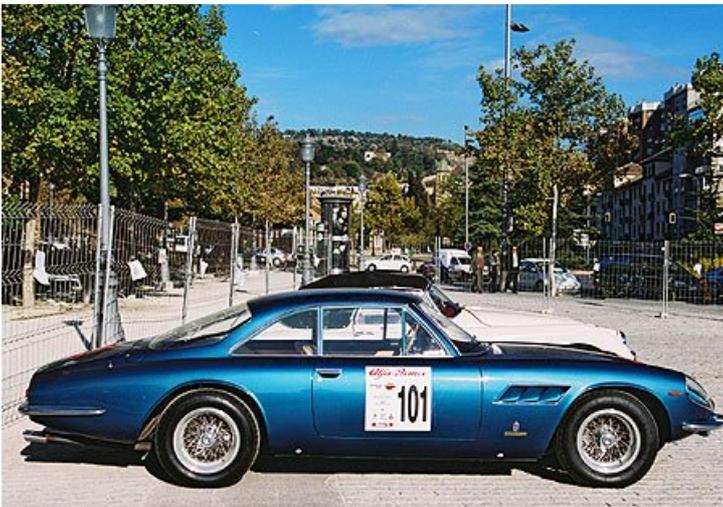




















Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/kampf-der-giganten-unter-der-sonne-spaniens>
© Classic Driver. All rights reserved.