

VERANSTALTUNGEN



Goodwood

Internationales Maserati Meeting 2009

Die internationalen Treffen sind immer so etwas wie das Highlight des Jahres unter den Maseratisti. Ganz besonders fieberte man diesem Ereignis in 2009 entgegen, erinnerte man sich doch nur zu gut an die fantastische Veranstaltung in Goodwood vor zehn Jahren, bei der während der ganzen Tage strahlend blauer Himmel herrschte.

In diesem Jahr hatte der englische Club erneut nach Goodwood in der Grafschaft Chichester eingeladen und mit hohen Erwartungen machte man sich auf die Reise. Einige Teilnehmer aus Deutschland reisten bereits am Mittwoch ab um in Frankreich zu übernachten, um dann am Donnerstag per Fähre oder durch den Tunnel nach England überzusetzen. Dort angekommen musste man sich erst an den Linksverkehr gewöhnen und die Einfahrt in die berühmt berüchtigten und

meist mehrspurigen Kreisverkehre dort ist anfangs immer ein Abenteuer.

Auch ist England das Land der Kameras: nirgendwo sonst in Europa ist die Verkehrs-Überwachung per Radar so dicht und engmaschig wie im Land Ihrer Majestät, der Queen! Aber – und das ist der Gegensatz zu uns – dort spielt man „Fair Game“: alle Starenkästen sind vorab deutlich angekündigt und haben auf der Rückseite das Kamera-Zeichen deutlich abgebildet. Well, very Gentlemen-like! Mit dem mobilen Navigationsgerät konnte man diese Fallen dann sehr gut „umfahren“.

In Goodwood angekommen war sehr bald der Parkplatz des Park Hotels überfüllt mit Fahrzeugen aus Modena. Interessant ist dabei zu vermerken, dass zwar die Anzahl der Klassiker immer noch in der deutlichen Überzahl ist, die Anzahl der Biturbos aber abnimmt und die Anzahl der Neufahrzeuge zunimmt. Am Donnerstagabend war relaxing angesagt und es wurde beim gemeinsamen Abendessen in der Bar des Hotels indisches Fingerfood gereicht. Müde fielen alle Weitangereisten dann irgendwann ins Bett.



Am Freitagmorgen dann Abfahrt auf die wenige hundert Meter entfernt gelegene Rennstrecke „Goodwood Circuit“. Hier galt es die vorab angekündigte Geräuschmessung von 105 db, gemessen nur 50 cm vom Auspuff entfernt, zu überstehen. Für fast alle Fahrzeuge kein Problem, doch für meinen kleinen Merak eine steile Hürde: 110 db! „Well, Sir – vielleicht fahren Sie Ihren Wagen erst einmal warm.“ Gesagt, getan – und: 107 db! „Well Sir, eigentlich können wir Sie nicht auf die Strecke lassen, aber ich mag das Kennzeichen Ihres Autos (ME 109)! Fahren Sie also nicht über 4.500 U/min und achten Sie auf die drei versteckten Mikrofone!“ 4.500 U/min? Beim Merak ist das leichter gesagt als getan! Aber ich hatte meinen OK-Sticker an der Windschutzscheibe. Die gleichen Probleme wie ich hatten der Tipo 61 (#2451, ex-Ibing) sowie der 2005 (#2408) von Gordon McCulloch. Sir Drummond Bone hatte bereits vorgesorgt und einen Silencer an den Auspuffendtopf seiner Barchetta montiert. Danach ging es zum sehr ausführlichen Briefing, bei dem auf die Schwierigkeiten beim Befahren des Goodwood Circuits, einer äußerst schnellen Strecke, hingewiesen wurde. Überhaupt die Marshalls in Goodwood: sie gelten als sehr professionell und freundlich, aber bestimmt! Deren Regeln waren strikt zu befolgen. So

waren nie mehr als fünf Fahrzeuge gleichzeitig auf der Strecke, was allen Teilnehmern genug Raum zum freien Fahren bot.

Ich fragte einen Instruktor nach den Mikrofonen. „Well, come on – ich zeige sie Ihnen!“ Während fünf Runden hatte ich somit die Strecke intus und wusste, wo der „Erzfeind“ stand, bei dem ich dann jeweils kurz das Gaspedal lupfte, um die angeratenen 4.500 U/min zu erreichen. Die Strecke war wirklich schnell mit wenig Auslaufzonen. Nicht ohne Grund ereignen sich beim jährlichen Revival-Meeting zahlreiche Unfälle. Die Strecke ist Ende der 30iger Jahre gebaut worden, als alle Fahrzeuge noch durch die Kurven drifteten. Die Streckenführung heute ist exakt gleich geblieben und lädt geradezu zum Driften ein. Besonders hatten es mir die sensationellen „Lavant“- und „Woodcote“-Kurven angetan. „Madgwick-Corner“ nach Start und Ziel ist mit seinem Huckel in der Mitte schnell gefahren eine echte Herausforderung. Hier passieren auch die meisten Unfälle.

Während des ganzen Tages herrschte strahlender Sonnenschein. Heinz See ließ es mit seinem roten Shamal etwas zu forsch angehen

VERANSTALTUNGEN

und geriet beim zu schnellen Herausbeschleunigen aus der Schikane vor Start-und-Ziel etwas ins Wanken, konnte den Wagen aber gerade noch beim Aufschaukeln abfangen. Das gefiel den Marschall gar nicht, und man holte ihn per schwarzer Flagge zum Rapport. Während dieser Zeit hatte man auch die Möglichkeit, sein Können auf der Go-Kart-Bahn zu erfahren. Mit Hinterlist und Tücke wurde ich hier unter grobem Vorsatz und auf gemeine Art vom Präsidenten des DMC aus der Ideallinie gekickt! Unter sämtlichen Flüchen und Verwünschungen in Richtung des Übeltäters erreichte ich das Ziel an 3. Position!

Nach diesem ereignisreichen Tag machten wir uns per Bus auf zur Dinner-Veranstaltung. Der englische Club hatte an Bord der „HMS Warrior“ geladen, einem riesigen 4-Mast-Segelschiff im Hafen von Portsmouth. Es war recht kühl geworden am Abend und so machten sich die Damen ganz besonders schnell auf den Weg unter Deck. Die Location war sensationell und die Stimmung besonders auf Seiten der Engländer sehr ausgelassen. Über das Essen gab es zweierlei Meinung: die einen fanden es ganz schrecklich, die anderen – und speziell unsere englischen Freunde – fanden es ganz toll! Trotzdem wurde es ein sehr gelungener Abend in origineller Umgebung.

Am Samstagmorgen war der Himmel bedeckt und es hatte während der Nacht etwas geregnet. Geführt vom Roadbook mit Orientierungs-Quiz ging es dann, und zum Teil über Nebenstraßen, nach Glyndenbourne. Dieser Ort ist sehr bekannt durch sein jährliches Opernfestival, Bayreuth auf Englisch sozusagen, aber ohne den antiquierten Pomp wie in Bayern! Im Restaurant des modernen Opernhauses wurde die enttäuschte Hälfte der Teilnehmer vom Vorabend wieder mit der englischen Küche versöhnt. Bei der Rückfahrt von dort durch das Rosamunde-Pilcher-Land fiel mir auf, dass es hier so gut wie keine neuen, modernen Wohnhäuser gibt. Umweltpässe für Gebäude wie bei uns scheint es im Land Ihrer Majestät nicht zu geben, und hätte man nicht moderne Autos überall gesehen, man könnte in manchen Orten der Meinung sein, dass hier die Zeit seit den 30iger Jahren stillzustehen scheint.

Der Nachmittag dieses Tages war zum Relaxen geplant und alle Teilnehmer konnten sich in aller Ruhe für das Gala-Dinner vorbereiten. Wenige Meter vom Hotel entfernt fuhr man im altherwürdigen Bristol-Bus zum Schloss Goodwood, in dessen prunkvoll gemütlichen Räumen unter den zahlreichen Portraits der Sippe derer von March and Kinrara alle Teilnehmer sich beim Gala-Dinner versammelten. Natürlich in „Black Tie“, d.h. also mit Smoking und Fliege. Anschließend rockte die Live-Band in einem hinteren Ballsaal und zahlreiche Anwesende schwingen ihr Tanzbein. Zurück im Hotel ging es dann für so manchen an der Bar weiter...!



Dicht geparkt vor dem Hotel



Herr Peters an dritter Position



Fahrerlager voll mit Maseratis



Biturbo OpenCup



Mark Guiterres: "You like my wine?"



Lunch an der Rennstrecke



Präsidenten unter sich - Brothers in arms



Mit und ohne Sonnenbrille



Nur mit Sonnenbrille!



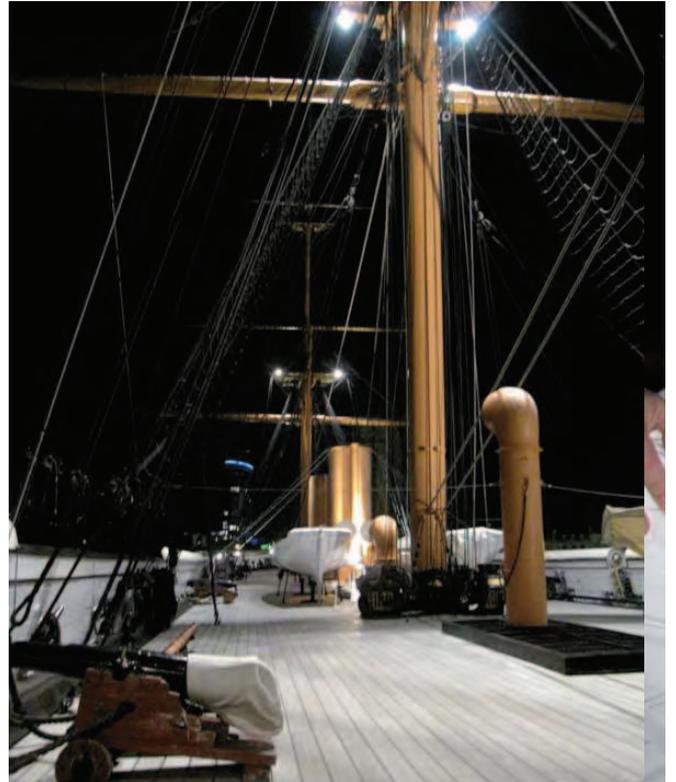
„Und dann bob die Barchetta ab.“



VERANSTALTUNGEN

Sonntagmorgen herrschte wieder schönster Sonnenschein. Unsere Fahrzeuge machten sich in verschiedenen Gruppen auf den Weg zum Schloss, um dort durch den wunderbar weitläufigen Park die kleine Bergstrecke hochzufahren, die im Juni immer beim „Festival of Speed“ von hochoktanigen Rennwagen benutzt wird. Und hier erschienen plötzlich einige weitere Maserati-Rennwagen. So fuhr z.B. Pink-Floyd-Schlagzeuger Nick Mason mit einem seiner beiden (!) Birdcage (#2466) zusammen mit dem 300S (#3053) von Genesis-Manager Tony Smith den „Berg“ hinauf, gefolgt von Anthony Hartley in seinem wunderbar originalen Tipo 26 (#2518), den er bereits seit mehr als 50 Jahren besitzt und seinem perfekten Nachbau des legendären 16-Zylinder V5, hier gefahren von seinem Freund Roger Benning. Michael O'Shea war schon auf der Rennstrecke mit seinem Cooper-Maserati (ex-Peter Kaus) gefahren und donnerte nun auch „up the hill“, gefolgt von Barrie Baxters TecMec 250F und einem 250F (CM9). Ein OSCA MT4 war ebenfalls unter den Anwesenden zusammen mit seinem Besitzer und hier Ehrengast Sir Sterling Moss, der, gerade 80 Jahre alt geworden, diesen OSCA beherzt wie immer durch den Park jagte. Roger Lucas nahm Platz im A6G-2000 Zagato (#2189) von Andrew McCulloch und folgte diesem in dessen 2005, der ihm vorher gehört hatte. #2408 ist seit seinem Erscheinen in Dresden 2008 total und unglaublich gut von Steve Hart restauriert worden und strahlt nun endlich wieder in den originalen brasilianischen Farben Gelb und Dunkelgrün. Schade, dass sich die Rennwagenbesitzer in Deutschland so rar machen und anscheinend glauben, sich nur auf gleicher monetärer Augenhöhe bewegen zu können...!

Im Anschluss an den „Hillclimb“ erfolgte unter den charmanten Anweisungen der Damen vom englischen Club das Aufstellen aller Fahrzeuge direkt auf der Fläche vor dem Eingangsportal des hochherrschaftlichen Hauses zum traditionellen Concours d'Elegance. Hier sah ich den wohl besten Sebring II, den ich bisher gesehen



An Deck der „Warrior“



Pink-Floyd-Drummer Nick Mason in seinem T60



Boxengasse in Goodwood



Gäste aus Osnabrück



Unter Deck der „Warrior“



Der Hausherr Lord March



Gordon McCulloch in seinem 200S (#2408)



VERANSTALTUNGEN

habe und den sehr gut restaurierten grünen Mexico von Joe Jackson. Ein besonderes Highlight war der im speziellen Dunkelblau lackierte und ebenfalls perfekt restaurierte Mistral 4.0 von Andrew Green. Alle Fahrzeuge wurden von Maserati-Experten endlos fotografiert, unter ihnen Henry Peder („Enrico Pederzoli“) und Marc Sonnery, Journalist, Buchautor und dem wohl besten Khamsin-Historiker. Und der Quattroporte II Prototipo aus der Sammlung unseres Clubmitglieds Manfred Lang, und seit einigen Jahren im Besitz von Edwin Faulkner, stand in Reih und Glied neben einem gleichfarbigem Quattroporte III.

Immer mehr Maserati tauchten plötzlich auf, und zum Schluss stand die bemerkenswerte Anzahl von 130 Fahrzeugen nach Farben geordnet auf dem Rondell vor dem Schloss! Ein wirklich toller Anblick, der selbst den Hausherrn, Lord Charles March, nicht abhielt, sich unter die Anwesenden zu mischen. Mehr Maserati ging nicht – auch nicht auf seinen Latifundien!

Anschließend erfolgte der Lunch im Hotel und Sir Sterling Moss überreichte den Gesamtpreis an Roberto Ricciardello und seinem Sohn Antonio, dessen schwarzer Shamal erneut die Juroren des Concours begeisterte. Gastgeschenk vom DMC waren eine Maserati-Armbanduhr aus einer auf 50 Exemplare limitierten Serie, die unser Präsident Reiner Seume bei einer kurzen Ansprache allen Mitgliedern des englischen Organisationsteams überreichte.

Es war ein eindrucksvolles Treffen, das mit sehr viel Stil und großem Enthusiasmus vom englischen Maserati Club organisiert wurde. Mit neunzehn angereisten Fahrzeugen stellte unser Club das stärkste Kontingent der anwesenden ausländischen Fahrzeuge. Der DMC dankt dem englischen Club für seine Gastfreundschaft und freut sich schon jetzt auf ein Wiedersehen in Goodwood (?) in zehn (?) Jahren. Doch vorher ruft Schweden in 2010! WB



Lunch im Opernhaus von Glyndebourne



Start zur Rallye



OSCA MT4



„Enrico“ bei der Arbeit



Ein sehr seltenes Paar



„Look Stirling, give a smile for bis camera!“