

Die Speedstergang

von Dr. Wido Parczyk

Also, eigentlich gab es die offiziell gar nicht, aber wenn der Name genannt wurde, war klar, wer damit gemeint war. Das war eine lockere, internationale, sich mehr oder weniger zufällig, aber regelmäßig treffende Truppe, die seit Ende der 70er Jahre bis - ja, eigentlich bis jetzt miteinander spielt. Es sind immer wieder die Gleichen, die Aktiven, die Macher, die Schrauber und die Rennerlesfahrer, die jetzt halt in die Jahre kommen.

Zu dieser Truppe zählen zunächst eine Reihe von Engländern, die ursprünglich immer zu den 1000 km Rennen am Nürburgring kamen und in der Nähe von Cochem übernachteten. Das waren Tony, Ray, Dalwyn und Eric, alles Mitglieder des Porsche Club Great Britain. Die lern- te ich erst bei dem ersten französischen Treffen 1977 kennen. Das war das letzte, wirkliche Treffen, bei dem fast alle Gäste in einem riesigen Saal einer Polizeikaserne schliefen, der mit Spinden und Decken in kleine Carrés unterteilt war, in denen jeweils zwei doppelstö- ckige Betten standen. - Da war der Bär los!

Tony, ein Philologe, der damals schon mit Bob Garretson (Le Mans Sieger 1981) in Compu- tern machte, kam mit seinem weißen Roadster, der von vorn bis hinten einen breiten, blauen Streifen hatte. Das Auto war vollgeladen mit nachgefertigten Karosserieblechen, die reißen- den Absatz fanden. Sein Beifahrer war Ray, den die Engländer "Mister Stoneface" nennen. Ray ist im Laufe der Jahre mit seinem schwarzen Speedster bekannt geworden. Die Nummer 473-FMT findet sich in jedem ordentlichem Porschebildband wieder. Von Ray stammt übrige- ns auch das alte Titelbild, das die S-AU bis 1987 zierte.

Bei diesem Treffen in Frankreich freundeten wir uns an und nachdem ich mit Hilfe von Ray in Californien in einer nächtlichen Telefonaktion drei Autos gekauft hatte, stand endlich auch in meiner Garage ein Speedster, den ich restaurierte und für den Rennbetrieb vorbereitete. Da- mals waren die jährlichen Besuche der Engländer in Cochem verbunden mit wilden Bergren- nen auf den winzigen, abenteuerlichen Serpentina - Strecken rund um Cochem. Daß wir die Straßen oben und unten sicherten, fiel niemandem auf, denn, wenn wir fuhren, waren wir eh allein. Aus dieser Zeit gibt es wenige Bilder, die uns zusammen zeigen. Eines davon wurde auf der Fähre in Beilstein bei einem Ausflug durch Eifel und Hunsrück aufgenommen.

Später stießen zumindest zeitweilig der Fred Feuerstein, der eigentlich Grundmann heißt, da- zu, ein wilder Geselle, der in der Speedstergang den riskantesten Fahrstil hatte. Der Rennbe- trieb selbst lief damals wahrscheinlich genauso wie heute, aber es gab halt noch keine Profis, die ihre Dienste zur Verfügung stellten und andererseits auch kaum Scheckbuchschauber.

Mein Auto restaurierte ich in meiner winzigen Garage und der Motor kostete mich 1500.-DM. Das erste mal sollte er beim Flugplatzrennen in Erding laufen, aber natürlich wurden wir nicht rechtzeitig fertig, so daß der Speedster ohne Motor auf den Hänger geladen wurde und wir im VW-Bulli während der Fahrt die Verblechung des Motors und das ganze drumrum montieren mußten. Von der Straße bekam ich eigentlich nichts mit. Irgendeiner fuhr und zwei jagten um den Motor herum den Schrauben, Unterlegscheiben und Muttern nach, die in jeder Kurve ein reges Eigenleben entwickelten. Früh um 6.00 Uhr kamen wir im Fahrerlager an, schliefen eine

Stunde und begannen dann, den Motor einzubauen. Training, Rennen, dritter Platz - gar nicht so schlecht für den Anfang. Der Motor läuft heute noch, hat diverse 2. und 1. Plätze ohne einen Ausfall hinter sich gebracht, aber es war halt auch nicht der erste Motor.

Sein Vorgänger gab im ersten Lauf in Zandvoort mit einem ohrenbetäubenden Knall seinen Geist auf, je ein Fragment der Nockenwelle und des Gehäuses zieren auch heute noch meinen Reliquienschrein. Diese und ähnliche Pannen und Ersatzteilprobleme schweißten unsere Truppe eng zusammen. So war im Anschluß an das erste holländische Treffen in Falkenburg ein Rennen in Zolder angesagt. Tony kam mit seinem weiß-blauen Geschoß zwar noch an, aber natürlich hatte er wieder ein paar Tricks zuviel in der Kiste und zerstörte einen Zylinderkopf. Ich hatte aus Zandvoort gelernt und schleppte im VW-Bus einen Reservemotor mit, den ich ihm überlies und mit dem er auch das Rennen gewann. Das waren wilde Schraubereien, die nicht der Konkurrent alleine durchstehen mußte, sondern bei denen sich alle Crews quer durch die Teams die Hände beschmierten, während drinnen im Hotel der Galaabend lief.

Zur der Zeit, als mein Motor 1500.- DM kostete, gab es außerhalb unserer Truppe begüterte Fahrer, die für ihren Motor bereits 1980 zwischen 80.000.- und 100.000.- DM ausgegeben hatten und immer noch hinterher fuhren. Das sollte sich aber ändern, denn bereits 1981 holte zumindest einer gehörig auf, nachdem er den Nürburgring tagelang gemietet und darauf trainiert hatte. Für Herrn Blatzheim waren solche Trainingsrunden ohne ONS-Rettungsstaffel auch der Tod - er verbrannte später auf dem Ring in seinem 917.

Im März 1981 tauchte erstmals ein wilder, roter Speedster beim Fahrertraining in Hockenheim auf, der direkt aus Amerika kam und die gesamte Meute verschreckte. Dieser Speedster fuhr demonstrativ dem 911er unseres Instructors davon. Der Verdacht, daß der des Fahrens unkundig war, kann sich nicht stellen, denn das war Herr Strähle. Dieser rote Speedster sorgte bei uns für gehöriges Aufsehen, für Unruhe und Ärger, denn keiner konnte sich vorstellen, daß das Geschwindigkeitspotential mit legalen Mitteln zustande gekommen war. Aber da er zunächst die technische Abnahme überstand, vertrauten wir halt der Sache und sahen zähneknirschend zu, wie er mit uns spielte. Daß die Sache doch nicht so ganz astrein war, kann man daran erkennen, daß er zum offiziellen Rennen des Oldtimer-Grandprix 1981 am Nürburgring doch nicht zugelassen wurde, sondern nur nach einigen Änderungen zum Porsche-Rennen. Es ging mir runter wie Butter, daß ich dann doch noch schneller war als er. Erst viele Jahre danach konnten wir die Tricks entlarven. Der Fahrer und Besitzer dieses Speedsters, Herr Kurzweil, mischte zwar die Szene auf, gelang aber nie in den Dunstkreis der Speedstergang.

1989 rief mich ein Bekannter aus Koblenz an, daß er einen roten Speedster gekauft hätte, den er restaurieren wollte. Zum Vergleich brauchte er ein seriennahes Fahrzeug, weil an seinem Auto einige Ungereimtheiten zu finden seien. Es war relativ einfach, dieses Auto als das ehemalige Kurzweil-Geschoß zu identifizieren, und da ich es ja unbedingt wissen wollte, suchte und fand ich: C-bremsen, geschickt versteckt, eine Zahnstangenlenkung vom 914, Karosserie- und Spurverbreiterung vorne und hinten über 4cm. Die Trennwand zwischen Cockpit und Motorraum war großflächig geöffnet (Ram air), 5-Ganggetriebe und viele andere Spielereien, die das Auto eigentlich unschlagbar machten. Den Motor hat der Koblenzer nicht gekauft. Wenn ich mich recht erinnere, weil er an der Originalität gezweifelt hat. Wohl mit recht, denn wir alle vermuteten damals, daß es sich um einen VW-Typ-4-Motor handelte, aber wir bekamen nie eine Chance, uns unter das Auto zu legen und ein offizieller Protest lag uns eh fern.

Das war wohl die zweiichtigste Gestalt, die aber wirklich nur ganz kurz in der Szene aufblitzte, 1981 auf einem Titelfoto des Christopherus brillierte und danach nur noch durch, na ja, sagen wir mal nicht unproblematische Geschäfte im Porschedunstkreis von sich reden machte. Von ganz anderem Schlag war und ist ein bescheidener, ruhiger Zeitgenosse aus Esslingen, der Lutz Mühmer, den ich bereits '77 kennengelernt hatte, und dessen Speedster ich erstmals '78 am Ring sah. Auf ihn geht eigentlich die Idee zurück, eine Speedstertruppe aus der Taufe zu heben. Daß diese Geschichte sich dann so zwanglos und informell entwickelte, hat er wohl nie gedacht. Ich glaube auch nicht, daß er sich dieser Sache je bewußt wurde.

Die schillerndste Gestalt war sicherlich Tony Samner Standon, seit 1982 Dr. phil., ein New Yorker, der seinen festen Wohnsitz in London hatte, ein närrischer Schrauber und Tuner, der sich damals hundertprozentig der 356er Schrauberei verschrieben hatte. Sein weißes Auto, das mit dem blauen Längsstreifen in der Mitte, durfte man beim Start um Gottes Willen nicht behindern, denn wenn er vor dem Start die Fahrer in der ersten und zweiten Reihe darüber informierte, daß er aus der dritten Reihe gnadenlos nach vorne stoßen würde, dann war es sehr sinnvoll, ihm Platz zu machen, wenn man sich um sein heilix Blechle sorgte, denn seine Starts waren perfekt, wenn auch ziemlich rücksichtslos. Da aber seine Motoren immer etwas zu heiß waren, war es eine probate Taktik, abzuwarten und ihn erst dann zu überholen, wenn er wegen technischer Probleme langsamer fahren mußte.

Ähnlich war es mit Fred Feuerstein, den man einfach fahren lassen konnte und dessen Dreher in den Kurven man als festen Bestandteil der Veranstaltung einkalkulieren konnte. Aber solche Leute gab's auch bei der Konkurrenz. Ich brauche nur an den MG-Jochen aus Kelkheim zu erinnern, dessen Auto unschlagbar war, wenn's fuhr, aber häufig schon in der dritten Runde mit rauchendem Motor am Ende der Zielgeraden abgestellt wurde. Aber wenn er fuhr, war er halt nicht zu schlagen.

Mittlerweile sind wir alle ein wenig älter geworden und auch nicht mehr alle Autos sind heil oder in unserem Besitz. Zwar steht mein Speedster immer noch im Wohnzimmer und das Pflaster auf seiner Kotflügelmacke links vorn erinnert mich gelegentlich an den Dreher in der Hatzenbach, aber Ray mußte seinen schwarzen Traum nach Jersey verkaufen, um ein Haus im Norden Londons zu finanzieren und Tonys Rakete hat ein jähes Ende gefunden, als der Herr Doktor in Belgien einmal ganz dringend pinkeln mußte, meinen alten Hänger mit dem Renner oben drauf am Straßenrand parkte und ein Laster das Gespann demolierte. Tony hat das Typen- und Karrosserieschild abmontiert, eingerahmt und an die Wand gehängt. Aus den Resten seines Autos hat er einen Blechquader gepresst und eine Glasplatte draufgelegt. So hat er jetzt auch sein Auto im Wohnzimmer. Vor drei Jahren starb er in seiner Garage, als er an seinem Abarth Carrera schraubte.

Eric, der Prototyp eines englischen Schraubers, baut nach wie vor Motoren und fährt mit seinem Auto nur noch selten Rennen, aber er besitzt es noch und Delwyn, der anfangs zum ganz harten Kern der Clique gehörte, fährt meines Wissens immer noch mit dem Getriebe herum, das wir mal in meiner Garage reparierten und mit Butterbrotpapier aus Beates Küche neu justierten. Fred Feuerstein ist auch ruhiger geworden. Er pendelt zwischen Schweinfurt und seinem Haus in Kalifornien, fährt aber keine Rennen mehr.

Ein gern gesehener Gast der Truppe war auch Bernd Becker, der in den 60-ern durch die Nachfertigung von Sitzschalen bei den Käfer- und 356-er Tunern einen recht guten Ruf hatte.

In der Zeit, als die Speedstergang aktiv fuhr, war er mit einem grauen 356-A dabei und gehörte zu der Truppe, die während der Rennen am Nürburgring eigentlich regelmäßig bei uns in Cochem hauste und schraubte.

Damals verwandelte sich die Straße vor unserem Haus immer in ein Fahrerlager, es wurde geschraubt, probiert und repariert. Stefan Talpe bekam seine neue Bremstrommel, auch wenn er der heißeste Konkurrent war, Tony brauchte wieder mal einen Zylinderkopf, damit er wieder mitfahren konnte und Fred Feuerstein stellte mit Bindfaden, Draht und Lineal wieder seine Spur ein, nachdem er, wie von uns allen voll eingeplant, sein Auto mit einem Dreher auf der Wiese geparkt hatte. Viel geschlafen haben wir während dieser Tage nie, aber auch, wenn wir anschließend todmüde waren, hatten wir immer eine super Zeit. Der Nachbarschaft sei die Nachsicht mit uns gedankt.

Bisher habe ich lediglich über die Besitzer der Fahrzeuge gesprochen, aber zu der Truppe gehörten noch einige andere, das waren zB Wolfram und Karl-Heinz, meine beiden Schrauber, und Manfred, ein Junge aus unserer Straße, der eigentlich von Anfang an, damals schon als vierzehnjähriger, bei mir in der Garage mitgeschraubt hat. Heute ist er Vermessungsingenieur und fährt logischerweise einen 11er. Wolfram ist Werkstattleiter des Porschezentrums Koblenz und eine zentrale Figur beim Porsche-Cup. Karl-Heinz ist seine rechte Hand. Ohne die beiden wäre der Rennbetrieb der Speedstergang gar nicht denkbar gewesen, denn sie haben bei den Rennen auf den deutschen Strecken immer und für alle geschraubt, besonders aber bei den Rennen am Ring, wo die komplette Truppe aufeinander traf.

Ganz am Rand tauchten auch immer wieder mal andere auf, da war zum Beispiel der Peter Lochner aus Wien oder Prinzessin Sheila, die als fahrendes Hinderniss bei manchen Rennen gleich 18 mal überrundet wurde.

Eine recht schillernde Truppe völlig unterschiedlicher Charaktere und Berufe, die durch den Spaß an der Rennatmosphäre und die Kameradschaft zusammengehalten wurde. Es gibt ein Bild, auf dem fast die ganze Meute kurz nach dem Start auf dem Nürburgring zu sehen ist. Es ist die Doppelseite 4 in Ingo Seiff's großem Porsche Buch. Auch Corgi Classic Models erinnert an diese in den 80-ern so aktive Gang mit einer Serie von Modellautos, die aus einem roten, blauen, schwarzen und weißen Speedster besteht. Die vier Modelle tragen die original Nummernschilder von Ray's schwarzem: 473-FMT, Dalwyn's rotem: 99-ELB, Eric's grauem: 356-EWD und Tony's blauem Auto: 68-UMC. Daß Tony's Renner eigentlich ein Roadster war, ist den Corgi Leuten ebenso wenig aufgefallen wie die Tatsache, daß Rays 473 FMT eigentlich rechts gelenkt ist.

