



PRESSEMITTEILUNG

8. SCHLOSS DYCK CLASSIC DAYS
NOJ 393: Austin Healey Ex-Works-Team Car 1955
2. BIS 4. AUGUST 2013

Le Mans Geschichte wird lebendig!

Rheinkreis Neuss, Juni 2013 Ein einzigartiges Stück internationaler Motorsportgeschichte wird bei den „Racing Legends“ im Rahmen der Schloss Dyck Classic Days 2013 zu sehen sein: der ehemalige Wagen des Austin Healey Teams bei den legendären 24 Stunden von Le Mans in den Jahren 1953 und 1955, bei den Sebring -12-Hours, der Carrera Panamericana – der Austin Healey 100 S Prototype Sport Racing Roadster kommt zum Klassiker- und Motorfestival vom 2. – 4. August 2013.

Es ist der Austin Healey aller Austin Healeys – eine Ikone im Motorsport und ein Fahrzeug mit sehr bewegter Geschichte. Der Wagen wurde als unberührter Scheunenfund Ende des Jahres 2011 versteigert. Sein aktueller Besitzer – ein Schweizer Enthusiast – bringt den Wagen nach Dyck, um ihn erstmals der Motorpresse und den Fans und Besuchern zu zeigen. Eine Weltpremiere in Schloss Dyck.

Diese Austin Healey 100 S war verwickelt in eine der größten Rennkatastrophen der internationalen Motorsportgeschichte, in ein Drama im Jahr 1955, in die Tragödie von Le Mans. 1953 wurde der Wagen mit Motornummer SPL 226/B als eines von vier Werksrennfahrzeugen präsentiert, die für Testzwecke und Rekordversuche eingesetzt werden sollten. Zwei von diesen Wagen – inklusive NOJ 393 – erhielten vom Werk die komplette Spezifikation für die Renneinsätze.

NOJ 393 wurde unrestauriert, wie verlassen und abgestellt in einer Scheune gefunden und ist ein Überlebender mit großer Historie. Als einziges der Werksrennfahrzeuge aus den Jahren 1953 und 1954 wurde nur NOJ 393 in zwei Le Mans 24h-Rennen eingesetzt.

Am 11. Juni 1955 starten die großen kleinen Werksteams von Mercedes-Benz, Jaguar, Porsche, Austin Healey und anderen in die legendären 24 h von Le Mans. Lance Macklin fährt NOJ 393, Mike Hawthorn ist im Jaguar am Start und Mercedes sendet unter anderem Juan Manuel Fangio und Pierre Levegh auf den mächtigen SLR ins Rennen.

Macklin fährt einen guten ersten Stint seit der Eröffnungsrunde, er liegt sogar vor einer großen Gruppe Verfolger, teilweise mit sehr viel stärkeren Fahrzeugen. Die Gruppe fährt so einige Runden, bis die ersten Tankstops beginnen. Die stärkeren Fahrzeuge beginnen in dieser Phase mit Überrundungen als sich die Gruppe den Boxen und den Einfahrten zu den einzelnen Teamplätzen (in Le Mans längst aufgereiht entlang der Startgeraden) nähern. Mike Hawthorn beginnt sein Überholmanöver des langsameren Austin Healey und beendet es kurz vor den Boxen, als ihm klar wird, dass er zu einem Tankstop halten soll.

Stark bremst Hawthorn den Jaguar D-Type ab und Lance Macklin versucht dem Wagen auszuweichen, gerät dabei schräg vor den mit großer Geschwindigkeit nahenden Franzosen Levegh im Mercedes 300 SLR Sportprototypen. Der Wagen trifft den Healey hinten links, fährt über das Heck des Healeys, steigt wie über eine Rampe auf und übersteigt unglücklicherweise auch die auf einige Meter aufgetürmten Strohballen an der Startgeraden, die die Zuschauer auf den Tribünen von der Strecke trennen.

Levegh wird herausgeschleudert, stirbt vor den Augen seiner Frau auf der Fahrbahn, sein Wagen und Wrackteile landen in den Zuschauerrängen und mehr als 80 Zuschauer sterben.

Die leichte Aluminium-Magnesium-Karosserie können die Marshalls nicht so schnell löschen.

Macklin kann sich kaum verletzt retten, der Austin Healey bleibt vor den Teamplätzen mit zerstörtem Heck stehen.

Die Tragödie verändert den Motorsport. Mercedes-Benz zieht sich für einige Jahre aus dem Rundstrecken-Sport zurück. Die Schweiz verbietet Rennen, Rennstrecken in ganz Europa werden geschlossen, Rennen nicht mehr ausgerichtet. Erst im September 1956 gab die Staatsanwaltschaft den Wagen wieder frei und die Donald Healey Motor Company konnte das Fahrzeug zurückholen.

Noch acht Besitzer inklusive des heutigen Besitzers, Sammlers und Fahrers, wird NOJ 393 insgesamt haben. Das Heck wurde repariert, der Wagen damals noch mit einer Reparatur-Lackierung instand gesetzt.

Dann verschwand NOJ 393 viele Jahre. Seit den sechziger Jahren blieb der Wagen unberührt. Nach seiner Karriere als Werksrennfahrzeug wurde der Wagen in England

noch für Clubrennen genutzt, bevor ihn – in einem sehr erbärmlichen Zustand – Jack Scott kaufte. Dies war im Jahr 1969.

Mr. Scotts berufliche und familiäre Situation hinderten ihn immer wieder daran, mit der geplanten Restaurierung zu beginnen.

Als Scheunenfund mit einigen „merkwürdigen Rennspezifikationen“, die eine Herkunft aus dem Werkrennstall oder zumindest umfangreiche Renneinsätze vermuten ließen, tauchte der Wagen im neuen Jahrtausend auf und wurde bei Bonhams im Jahr 2011 in einem eigens dafür veranstalteten Versteigerungsevent für einen Rekordpreis von 843.000 Britischen Pfund versteigert.

Sein neuer Besitzer ließ den Wagen beim Spezialisten Steve Pike / Marsh Classic Restorations in Australien nach den genauen Spezifikation wieder restaurieren, mit denen NOJ 393 im denkwürdigen Jahr 1955 an der Startlinie zum 24-Stunden-Rennen in Le Mans stand.

Zu den Classic Days kommt dieses Stück internationaler Motorsportgeschichte für eine Premiere auf der Rundstrecke bei den „Racing Legends“. Classic Days Initiator Marcus Herfort: „Verpassen Sie nicht die bewegende Begegnung mit einem Stück Le Mans –Geschichte und mit einem großen Stück Austin Healey 100S-Geschichte.“

Tickets für die Classic Days Schloss Dyck vom 2. – 4. August 2013 und weitere Informationen gibt es online unter www.classic-days.de.



Schloss Dyck Classic Days e.V.

*Kontakt: Classic Days / Thomas Gerwers gerwers@classic-days.de
Tel. 0151-54777717 www.classic-days.de*

Download Text- und Bildmaterial: www.classic-days.de

*Abdruck im Zusammenhang mit den Classic Days honorarfrei,
Belegexemplar erbeten*