



PM zur PK am 30. Juni 2014 um 9.30 Uhr im Bankettsaal Hochschloss
Südflügel am Schloss Dyck

Classic Days vom 1. -3. August 2014

9. Classic Days in Schloss Dyck = 9 Deutsche Rennfahrerlegenden
plus internationaler Fahrer-Star als Publikumshighlight

Where the cars are the stars!

Die neunten Schloss Dyck Classic Days versammeln neun Deutsche Rennfahrerlegenden. Zur Freude der Besucher werden die Damen und Herren, deren Namen die Herzen von Fans höher schlagen lassen, Proben ihres Könnens auf dem 2,8 Kilometer langen Dreieckskurs der Racing Legends geben. Ihre Teilnahme haben zugesagt – Lady first:

Ellen Lohr. Die heute 50jährige Motorsportlerin wurde in Mönchengladbach geboren. Bei dieser räumlichen Nähe zu Schloss Dyck verwundert es beinahe, dass sie erst im neunten Jahr den Weg zu den Classic Days findet. Lohr begann ihre ungewöhnlich breit gefächerte Motorsportkarriere im Alter von 14 Jahren mit Kartrennen. 1987 gewann sie in der Formel Ford die Deutsche Meisterschaft.

Ab 1988 fuhr sie für Volkswagen in der Formel 3 als Werksfahrerin, unter anderem gegen Konkurrenten wie Michael Schumacher und Heinz-Harald Frentzen. Im Europameisterschaftsfinale in Monaco wurde sie 1990 Vize-Europameister. Im selben Jahr belegte sie für BMW den zweiten Platz beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Ende der 1980er-Jahre hatte Lohr ihre ersten Einsätze in der Tourenwagen-Welt- und Europameisterschaft. Ab 1991 fuhr sie regelmäßig in der DTM und 1995/1996 bis zur Einstellung dieser Rennserie in der ITC (International Touring Car Championship) für Mercedes-Benz. Als bisher einzige Frau gewann sie 1992 einen DTM-Lauf. Sie siegte dabei auf Mercedes-Benz 190E 2.5-16 Evo2 auf dem Hockenheimring. Ab 1997 wechselte sie in die Truck-Racing Europameisterschaft ETRC und fuhr Mercedes-Lkw. Danach trat sie in der DTC, der V8-Star-Serie und im Porsche-Supercup an und arbeitete als Kommentatorin in der DTM.

Ab 2004 ist Ellen Lohr bei Rallye Raids aktiv und startet seit 2005 in der Rallye Dakar: Zunächst mit einem Buggy für das 2Drive-Team, 2006 mit einem M-Klasse Mercedes des Teams ORC und 2007 für das Team MAXDATA-Mercedes-Benz. 2008 startete sie in der Deutschen Rallye-Meisterschaft DRM, seit Beginn der Saison 2010 tritt sie mit einem Lamborghini bei den ADAC GT Masters an. Lohr ist außerdem seit 2008 Markenbotschafterin des deutschen Mercedes-Benz-Veredlers Carlsson. Seit Anfang 2012 fährt

Ellen Lohr für das tankpool24 Racing Team wieder in der FIA ERTC Truck Racing Europameisterschaft ohne Werksunterstützung.

Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck. Der 63jährige Bayer startete zwischen 1974 und 1979 in der Formel 1, gewann 1986 und 1987 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und wurde 1990 Deutscher Tourenwagen-Meister. Als Sohn des „Bergkönigs“ Hans Stuck sammelte er schon als Jugendlicher auf dem Nürburgring Erfahrungen, da sein Vater dort Fahrerlehrgänge abhielt. Per Sondergenehmigung bekam er mit 16 Jahren den Führerschein. 1969 gewann er einen Sportfahrerlehrgang und verdiente sich bei kleineren Rennen die internationale Rennlizenz. 1970 gewann er mit nur 19 Jahren das erstmals ausgetragene 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring auf einem Koepchen-BMW. Diesen Erfolg konnte er 1998 (auf BMW Diesel) und 2004 (auf BMW M3 GTR) wiederholen. 1971 wurde Stuck Werksfahrer bei BMW in der Europameisterschaft für Tourenwagen. Zudem fuhr er Formel 2.

Stuck wechselte 1972 zu Ford und wurde unter anderem Deutscher Tourenwagen-Meister auf Ford Capri. In der Formel 2 feuerte er Siege auf March mit BMW-Motor. In der Formel 1 fuhr Stuck von 1974 bis 1976 für March-Ford insgesamt acht Weltmeisterschaftspunkte ein. 1977 bekam er ein Cockpit beim Brabham-Team von Bernie Ecclestone. Für Shadow (1978) und das deutsche ATS-Team (1979) konnte Stuck in den folgenden Jahren punkten. Danach war die F1-Karriere beendet, zumal seine Körpergröße von etwa 194 cm angesichts der technischen Entwicklung ungeeignet war. 1979 erreichte Stuck in der Procar-Serie, in der unter anderem die schnellsten F1-Piloten in identischen BMW M1 antraten, den zweiten Platz. In den Folgejahren trat er als Werkspilot für Porsche im 956 an und gewann die 24 Stunden von Le Mans und den Supercup im 962C in den Jahren 1986 und 1987. Auch im 12-Stunden-Rennen von Sebring war er siegreich, 1986, 1988 sowie schon 1975 für BMW. Auch für Audi trat Stuck in den USA 1988 (TransAm Serie) respektive 1989 (IMSA GTO) erfolgreich an.

Als die Deutsche Tourenwagen Meisterschaft populär wurde, wechselte Stuck in diese Serie und gewann 1990 auf Audi V8 die DTM. Ab Mitte der 1990er Jahre war Stuck wieder bei Porsche, ab 1998 erneut bei BMW. 28 Jahre nach seinem ersten Sieg beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gelang ihm 1998 ein erneuter Sieg auf einem BMW 320d Diesel. Stuck fuhr BMW Tourenwagen und in den USA in der American Le Mans Series (ALMS). Hans Joachim Stuck war bis zum Ende der Formel 1 Saison als Experte beim Fernsehsender Premiere zu sehen. Auch im Truck Racing versuchte sich der vielseitige Rennfahrer. 2008 wechselte er zum VW-Konzern, für den er in seinen Audi-Zeiten schon tätig war. Stuck fuhr zur Markteinführung den neuen VW Scirocco beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und gewann seine Klasse. Zudem steuerte er beim 6-Stunden-Rennen einen Lamborghini Gallardo. 2009 war er maßgeblich an der Entwicklung des Audi R8 LMS beteiligt und feierte im Rahmen der VLN-Langstreckenmeisterschaft den einzigen Sieg eines R8 LMS dieser Saison.

Nach dem 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 2011 beendete Stuck seine aktive Rennkarriere. Seit dem 21. April 2012 ist Stuck Präsident des Deutschen Motorsportbundes (DMSB). Ach ja: Den Spitznamen „Strietzel“ verdankt er seiner Patentante, die bei seiner Taufe eine Ähnlichkeit mit einem Hefezopf (Schlesisch: Strietzel) festgestellt haben soll. Hans-Joachim Stuck trägt diesen Spitznamen bis heute. Die Namensschreibung Strietzel Stuck ist selbst in Medienberichten gebräuchlich.

Klaus Niedzwiedz Der 63jährige Rennfahrer und Fernsehmoderator wurde in Dortmund geboren. Seine Karriere begann mit Mini Cooper und der Formel Vau, bevor er 1979 Werksfahrer bei Ford wurde. Bekanntheit erlangte er mit einem Zakspeed Capri in der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Der turbogeladene 1,4-Liter-Motor leistete bis zu 650 PS und machte das Auto 300 km/h schnell. Hiermit hält



CLASSIC DAYS

TRIPS MEMORIAL • SCHLOSS DYCK

Niedzwiedz den ewigen Trainings-Streckenrekord für Gruppe-5-Rennwagen auf dem alten Kurs der Nürburgring-Nordschleife. Auf der damals noch 22,835 km langen Strecke benötigte er 1982 nur 7:08,590 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 192 km/h entspricht.

1982 (im Ford Capri) und 1987 (Im Ford Sierra Cosworth) gewann er jeweils zusammen mit Klaus Ludwig das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. 1987 wurde er Vizemeister in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft, ebenso 1989 in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft. 1998 gewann er mit einem Opel Vectra die Privatfahrer-Wertung des Super-Tourenwagen-Cups. 2003 konnte er einen Lauf der VLN in einem Porsche 911 GT3 für sich entscheiden, 2005 erreichte er unter anderem von Niedzwiedz gefahrenen n-tv-Honda NSX-R beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring den Klassensieg. 1988 pilotierte er in Le Mans einen Sauber C9.



Er bestritt auch die 24-Stunden-Rennen in den Jahren 1981 und 1982. Von 1984 an arbeitet Niedzwiedz auch als Journalist und Fernsehmoderator mit Stationen bei SAT1, n-tv und ZDF. Seit dem Jahr 2009 produziert er für den Sender NRW-TV auch das Magazin NRW-mobil. Klaus Niedzwiedz ist somit einer der wenigen Motor-Moderatoren, die auf eine lange aktive Motorsportzeit zurückblicken können.

Hans Herrmann ist bei den Schloss Dyck Classic Days ein liebgewordener Dauergast. Mit 86 Jahren ist er der letzte deutsche Zeitzeuge und Kollege von Wolfgang Graf Berghe von Trips, dessen Andenken sich die Classic Days ganz besonders verpflichtet haben. Der Stuttgarter blickt auf eine Karriere zurück, die von der Zusammenarbeit mit Vorkriegsakteuren wie Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer bis zum Beginn der Dominanz von Porsche bei den 24-Stunden-Rennen von Le Mans zurückreicht. Herrmann startete erfolgreich bei legendären Langstreckenrennen wie der Mille Miglia als sie noch ein echtes Straßenrennen war, Targa Florio und Carrera Panamericana. Mit seinem Porsche 356 nahm er im Februar 1952 erstmals an einer Motorsportveranstaltung, der 1. Hessischen Winterfahrt, teil. Im gleichen Jahr startete Herrmann auf dem Nürburgring mit seinem privaten Porsche erstmals bei einem Rundstreckenrennen und gewann. Schon 1953 gehörte er zum Porsche-Werksteam und nahm erfolgreich u. a. an der Mille Miglia teil, die er mit einem Klassensieg beendete. Für die Formel-1-Saison 1954 suchte das Mercedes-Werksteam, das mit Juan Manuel Fangio den besten Fahrer der Epoche verpflichtet hatte, einen Nachwuchsfahrer zur Ergänzung. Herrmann wurde im Herbst 1953 zu einer Fahrerprüfung auf dem Nürburgring eingeladen und erzielte dort unter fünf Kandidaten die besten Zeiten. Zu seinen besten Leistungen zählen die schnellste Rennrunde beim Großen Preis von Frankreich sowie der dritte Platz beim Großen Preis der Schweiz 1954. Da Mercedes 1954 werksseitig noch keine Sportwagenrennen bestritt, konnte er auch für Porsche antreten und erreichte mit dem hubraumschwachen Wagen einen vielbeachteten dritten Platz bei der Carrera Panamericana.

Für die Saison 1955 war Herrmann beim ersten Formel-1-Rennen des Jahres unter extremer Hitze in Argentinien der zweitbeste Mercedes-Fahrer hinter Fangio. Herrmann blieb Porsche-Langstreckenfahrer. In den Formel-1-Saisons 1957 bis 1959 fuhr Herrmann für Maserati, Cooper und B.R.M. Auf der Berliner AVUS 1959 trat beim B.R.M. vor der Südkehre bei ca. 280 km/h Bremsversagen auf. Herrmann lenkte den B.R.M. in die regennassen und dadurch sehr schweren Strohhallen. Der Wagen überschlug sich in hohem Bogen, wobei Herrmann herausgeschleudert wurde. Das Foto, mit dem verduzt Herrmann auf dem Boden rutschend, der Wagen durch die Luft wirbelnd, brachte ihm angesichts des glimpflichen Ausgangs den Spitznamen „Hans im Glück“ ein. 1957 und 1958 ging Hans Herrmann außerdem mit einem Borgward 1500 RS bei der Berg-Europameisterschaft an den Start und errang 1957 die Vizemeisterschaft. Daneben erreichte er achtbare Ergebnisse in Langstreckenrennen und in der Formel 2, jeweils mit Modellen des Porsche 718. In der Formel-1-Saison 1961 war er Teil des Porsche-Teams. Im Vorjahr hatte er Gesamtsiege beim 12-Stunden-Rennen von Sebring (mit Olivier Gendebien) und bei der Targa Florio (mit Joakim Bonnier und Graham Hill) eingefahren. Während der Saison 1962 verließ er Porsche. Auf den kleinen Abarth bestritt Herrmann von 1962 bis 1965 Langstrecken- und Bergrennen.

1966 begann mit der Rückkehr ins Porsche-Sportwagenteam sein zweiter Frühling; neben zahlreichen Podiumsplätzen in der Sportwagen-Weltmeisterschaft gewann er 1968 das 24-Stunden-Rennen von Daytona. 1970 krönte er seine Langstreckenkarriere mit dem ersten Gesamtsieg für die Stuttgarter Marke bei den 24 Stunden von Le Mans.

Jochen Mass. Dem vielseitigen Rennfahrer aus Bayern sind die Organisatoren der Classic Days dankbar für seine frühe Unterstützung. Als die Classic Days noch in den Kinderschuhen steckten, hatte Mass bereits das Potenzial der Veranstaltung erkannt. Er ist der treueste Wiederholungstäter, was Besuche bei den Classic Days angeht. Die aktive Laufbahn des 67jährigen führte von den Tourenwagen über die Formel 1 bis zu Langstreckenrennen. Jochen Mass begann in den späten 1960er Jahren in der Deutschen Rundstrecken-Meisterschaft, die er 1971 auf einem Ford Capri als Gesamtsieger beendete. Er wechselte 1972 in die Formel 2. 1973 wurde er in dieser Kategorie auf einem Surtees TS15 Vize-Europameister.

Mit weiteren internationalen Erfolgen qualifizierte er sich für die Formel 1. Noch im selben Jahr debütierte Mass im britischen Silverstone auf einem Surtees-Ford in der Königsklasse. 1974 bekam Mass einen Stammplatz im Surtees-Team, wechselte aber noch im gleichen Jahr zu McLaren, wo er bis 1977 Stammfahrer blieb. 1975 gewann er den Große Preis von Spanien in Barcelona. 1978 heuerte er zunächst beim neu gegründeten ATS-Team an und wechselte anschließend zu Arrows, wo er bis 1980 blieb. Nach einem Jahr Auszeit von der Formel 1 kehrte Mass 1982 nochmal für das Team RAM Racing in die Startaufstellung zurück. Insgesamt bestritt Mass in seiner Formel-1-Karriere 105 Grand Prix und erzielte dabei 71 Weltmeisterschaftspunkte. Er war damit bis zur Ära Michael Schumacher neben Wolfgang Graf Berghe von Trips der erfolgreichste deutsche Formel-1-Pilot. In den 1980er Jahren fuhr Mass Sportwagen von Porsche und Sauber-Mercedes.

1985 fuhr Mass für das Porsche-Werksteam einen der drei Porsche 959 bei der Rallye Dakar. 1989 gewann Jochen Mass zusammen mit Manuel Reuter und Stanley Dickens in einem Sauber-Mercedes das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans. 1999 war er beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring in einem Audi TT mit Straßenreifen am Start. In den Jahren 1993 bis 1997 war Mass Co-Kommentator bei TV-Übertragungen der Formel 1 beim TV-Sender RTL. In öffentliche Erscheinung tritt Mass zudem immer wieder als Fahrer von historischen Rennwagen, etwa bei den Classic Days, in Goodwood oder bei der Mille Miglia.

Christian Geistdörfer. Der 63jährige Deutsche Motorsportler ist auch schon Classic-Days-erfahren, hat er doch hier bereits den spektakulären Auto-Union Silberpfeil über den Rundkurs gesteuert. Geistdörfer war von 1975 bis 1990 aktiv. Größte Bekanntheit erlangte er als Co-Pilot des Rallyefahrers Walter Röhrl. Er wurde mit ihm gemeinsam zweimal Rallye-Weltmeister (1980 und 1982), einmal Zweitplatzierter (1983) und viermal Gewinner der Rallye Monte Carlo. Mitte 2001 fuhr Geistdörfer als Co-Pilot von Röhrl im Porsche 996 GT3 bei der ADAC Rallye Deutschland.

Klaus Ludwig ist ein 64jähriger deutscher Rennfahrer. Er gilt als Deutschlands erfolgreichster Tourenwagenfahrer und wird deswegen auch als „König Ludwig“ bezeichnet. Im Gegensatz zu seinen Zeitgenossen Hans-Joachim Stuck, Rolf Stommelen, Harald Ertl, Hans Heyer und Jochen Mass bestritt er mit Ausnahme vereinzelter Tests nie ein Formel-1-Rennen. Ludwig fuhr in den 1970er-Jahren Tourenwagen von Ford in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft. 1979 wurde er Meister, nun auf einem Kremer-Porsche-935. Mit diesem Wagen errang er auch beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans einen Gesamtsieg. Auch 1981 wurde er wieder DRM-Meister, diesmal auf einem Zakspeed-Ford Capri Turbo. In den 1980ern fuhr er bei Langstreckenrennen die Sportwagen Porsche 956 C und Porsche 962 und gewann

dabei erneut zweimal in Le Mans. Er wechselte in die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft, in der er 1988 auf Ford Sierra Cosworth Meister wurde.

Später wechselte Ludwig zu Mercedes-Benz und wurde 1992 und 1994 DTM-Meister. Nach dem Ende der DTM bzw. ITC folgte er 1997 Mercedes-AMG in die FIA-GT-Meisterschaft. Nach dem Gewinn der GT-Weltmeisterschaft 1998 beendete er nach einer 29 Jahre dauernden Rennsportkarriere offiziell seine Laufbahn als Profi-Rennfahrer. Schon 1999 trat er für das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring vom Rücktritt zurück und gewann auf einer Chrysler Viper GTS-R zum insgesamt dritten Mal. Im Jahr 2000 nahm er erneut als Profi noch einmal in der ersten Saison bei den „neuen DTM“ teil. Dort gewann er im Alter von 50 Jahren als bisher ältester Sieger eines DTM-Rennens die beiden Rennen am Sachsenring. Nach dieser Saison beendete er als Gesamtdritter seine Profi-Karriere erneut.



In den Jahren 2004, 2005 und 2006 startete er für das Team Jürgen Alzen Motorsport beim 24-Stunden-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife in einem Porsche 996 GT2 Bi-Turbo (2004–2005) bzw. Porsche 997 (2006). Im Jahr 2007 startete er in einem Aston Martin DBRS9. In den Saisons 2001 bis 2006 war Klaus Ludwig als Kommentator für die ARD bei den Läufen zur DTM tätig. Obwohl er im Alter von 60 Jahren offiziell seinen Rücktritt vom Rennsport verkündet hatte, nahm er 2011 am 24-h-Rennen Nürburgring mit einem Porsche 997 teil.

Roland Asch. Seine Karriere begann der 63jährige 1973 mit Slalomrennen und Bergrennen, wo er 1981 Deutscher Meister wurde. Nach Rennen in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft erfolgte sein Debüt in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft 1985. Bis 1994 fuhr Asch ausnahmslos auf Mercedes. 1995 folgte der Übergang in den Super Tourenwagen Cup. Neben Tourenwagen fuhr Asch auch erfolgreich in anderen Disziplinen. So gewann er den deutschen Porsche 944 Turbo Cup 1987, 1988 und 1989, sowie den Porsche Carrera Cup Deutschland 1991. Mit bereits über 50 Jahren kehrte er in den Porsche Carrera Cup zurück, wo er bis 2003 fuhr. Ein Jahr später lenkte er einige Rennen einen Ford in der Tourenwagen-Europameisterschaft, der heutigen Tourenwagen-Weltmeisterschaft.

1999 fuhr er beim 24-h-Rennen Nürburgring einen Nissan Skyline GT-R des japanischen Teams von Falken Tyres. 2000 ging Asch für ein Rennen im Deutschen Tourenwagen-Masters für das Audi-Team Abt Sportsline an den Start. Seine Verbundenheit zu Rennfahrzeugen zeigt Roland Asch gelegentlich auch in repräsentativer Art, beispielsweise als Pilot von Renntaxis anlässlich des internationalen Bergrennens Arosa ClassicCar 2012. Die Verbundenheit mit historischen Rennfahrzeugen hat Asch auch schon einmal zu den Schloss Dyck Classic Days gebracht.

Dieter Glemser ist 76 Jahre alt und blickt auf eine lange Karriere in Tourenwagen-Rennen als auch bei Rallyes und beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans zurück. Mit verschiedenen Tourenwagen wurde er Europameister und zweifacher Deutscher Rennsportmeister. Seine Karriere begann in den frühen 1960ern, am Anfang fuhr er einen Porsche 356. 1963 gewann er die Polen-Rallye in einem Mercedes-Benz 220SE. 1966 war er Porsche-Werksfahrer auf dem Typ 906. In der ersten Hälfte der 1970er fuhr er viele Erfolge für die Marke Ford ein.

Nach einem schweren Unfall infolge eines Reifenschadens beim Tourenwagenrennen von Macao im November 1974, bei dem mehrere Zuschauer verletzt wurden, beendete Glemser seine Laufbahn. Glemser gilt als der mit Abstand erfolgreichste Allroundrennfahrer, da er in seiner über 30-jährigen aktiven Zeit in den unterschiedlichsten Motorsportdisziplinen antrat und Siege erringen konnte. Den Schloss Dyck Classic Days ist Dieter Glemser bereits viele Jahre verbunden.

Der internationale Stargast: Jacky Ickx

Neun deutsche Fahrerlegenden beehren die neunten Classic Days. Doch ist die Veranstaltung seit je international ausgerichtet. Nach Sir Stirling Moss und John Surtees freuen sich die Veranstalter sehr, für 2014 den Auftritt von Jacky Ickx ankündigen zu dürfen. Der heute 69jährige Belgier ist einer der ganz Großen des Motorsports.

Jacky Ickx stieg wie Wolfgang Graf Berghe von Trips über Motorradrennen in den Motorsport ein. Mit einer Zündapp wurde er 1963 belgischer Trial-Meister. 1966 stieg er vom Motorrad auf Rennwagen um und konnte sofort einige Siege bei Langstreckenrennen erzielen. 1967 wurde er auf einem Matra MS7-Cosworth erster Europameister der Formel 2. Seinen ersten Einsatz in einem Formel-1-Grand-Prix hatte er 1966 im Ken Tyrrell-Team auf dem Nürburgring.

1967 fuhr er für Tyrrell, dann mit einem Cooper-Maserati die Grand Prix von Italien und den USA. 1968 wechselte Ickx zu Ferrari und feierte mit 23 Jahren seinen ersten Grand-Prix-Sieg. Zwischen 1968 und 1979 errang Ickx bei 114 Formel-1-Rennen acht Grand-Prix-Siege und wurde zweimal Vizeweltmeister (1969 und 1970). Daneben gewann er noch weitere nicht zur Weltmeisterschaft zählende Formel-1-Rennen. 1979 wurde er auf Lola Can-Am-Sieger.

Legendär sind seine Erfolge bei den 24 Stunden von Le Mans, wo er 1969 auf Ford GT 40 gewann und bis 1982 noch weitere fünf Siege erringen konnte, wofür er den Beinamen „Monsieur Mans“ erhielt. Hinzu kommen zahlreiche Siege bei Tourenwagenrennen, Bergrennen und Rallies, darunter der Sieg der Rallye Paris-Dakar 1983 auf einem Mercedes-Benz G-Modell. Darüber hinaus gewann Ickx die Langstreckenweltmeisterschaften in den Jahren 1982 und 1983.

Damit ist Jacky Ickx der erfolgreichste Sportwagenrennfahrer. Bis 1995 fuhr er noch Rallies und Sportwagenmeisterschaften, zog sich dann aber aus dem aktiven Motorsport zurück. Er bleibt dem Sport jedoch als Veranstalter verschiedener Rennen verbunden. Bei den Classic Days dürfen wir ihn zum ersten Mal begrüßen.