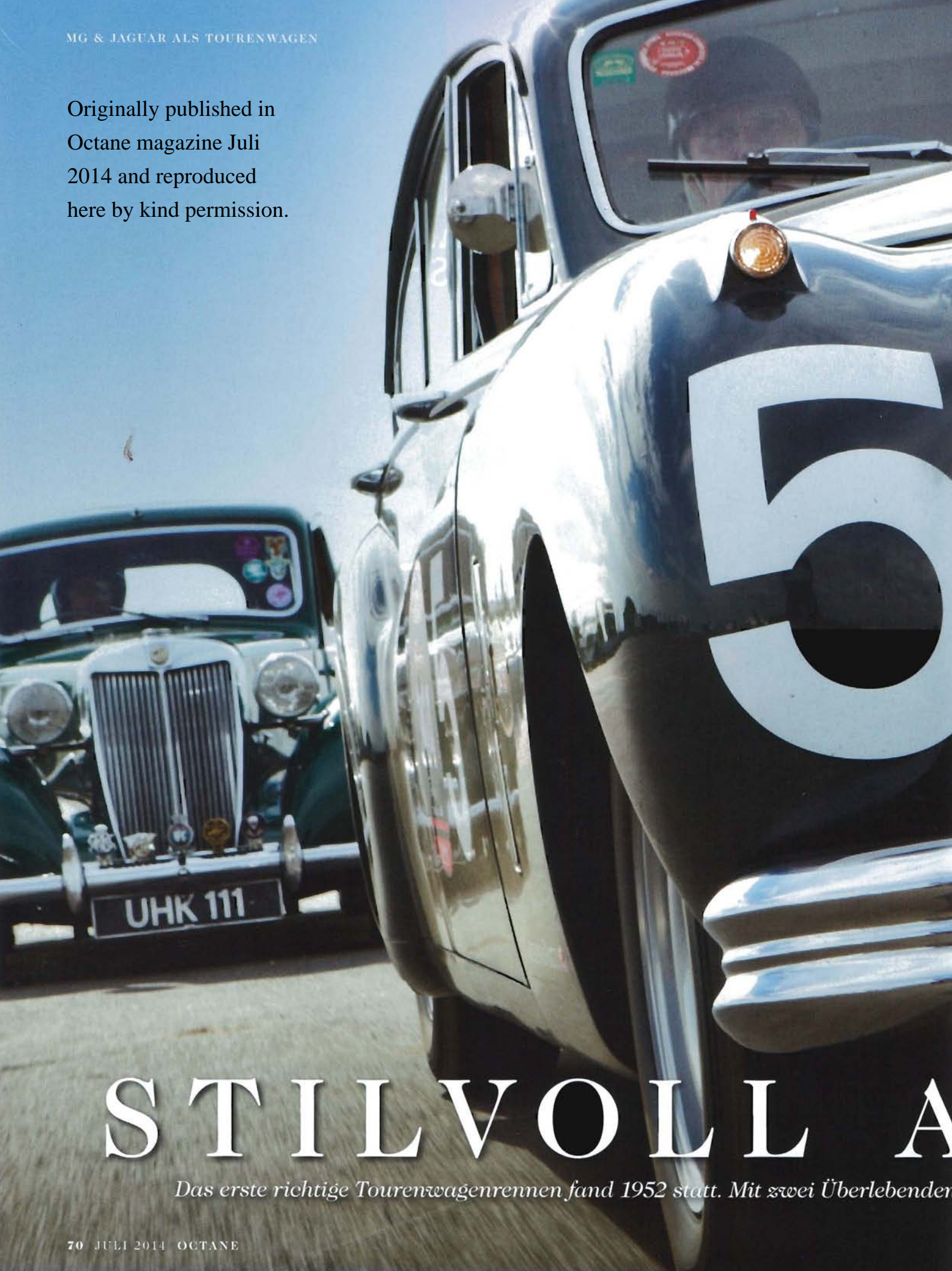


Originally published in
Octane magazine Juli
2014 and reproduced
here by kind permission.



STILVOLL A

Das erste richtige Tourenwagenrennen fand 1952 statt. Mit zwei Überlebenden



DIE FEINE ENGLISCHE ART

Auf der Rennstrecke aus heutiger Sicht wie ein verstörter Anachronismus. Als sei der MG auf der Flucht, 1952 fuhr er den meisten vor der Nase herum – der Motor schwer modifiziert, das Cockpit noch nicht so sehr



MG YB

BAUJAHR 1952 (im Renntrimm von 1954) **MOTOR** 1250 ccm Vierzylinder, seitliche Nockenwelle (Kette), zwei Halbfallstromvergaser SU

MOTORLEISTUNG 90 PS bei 6900 U/min
KRAFTÜBERTRAGUNG 4-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb

LENKUNG Zahnstangenlenkung

FAHRWERK Vorne Einzelradaufhängung mit Trapez-Dreieckquerlenker, Schraubenfedern, Kolben-Stoßdämpfer; hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern, Kolben-Stoßdämpfer

BREMSEN Trommeln

LEERGEWICHT 1041 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT ca. 160 km/h, 0–100 km/h in 19 Sekunden





Dass normale »Gebrauchswagen« um eine Grand-Prix- Strecke gejagt wurden, war für die Zuschauer mehr als unterhaltsam

Als man nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland zum normalen Alltag zurückkehren konnte, fuhren 1946 beim Ruhestein-Bergrennen »Sportwagen« in diversen Kubikklassen sowie »Rennwagen«. In den Jahren darauf starteten bei Autorennen außerdem »Kleinstrennwagen«, später auch »serienmäßige Sportwagen«. Vergleichsweise Profanes wie »Personenwagen« fuhren kurz darauf beim Bergrennen zum Schwarzwaldring (in vier Klassen), »serienmäßige Tourenwagen« 1957 beim Bremer Flughafen-Rennen. Doch das waren Ausnahmen. Mit ausgeklügelteren Rennformeln ging die Professionalisierung einher, es kam die Kostenspirale ... und Tourenwagen traten in unseren Breiten kaum mehr in Erscheinung – bis zur DTM 1984.

Auf der anderen Seite des Ärmelkanals wurde das erste Serientourenwagenrennen auch eher nebenbei abgehalten: am 10. Mai 1952 im Rahmenprogramm der *Daily Express International Trophy* vor großem Publikum in Silverstone. Dem British Racing Drivers' Club war es vor allem darum gegangen, die Besucher zwischen den richtigen Rennen zu unterhalten. Dass normale »Gebrauchswagen« um eine Grand-Prix-Strecke gejagt wurden, fanden die Zuschauer aber mehr als unterhaltsam: Sie waren völlig aus dem Häuschen.

Wie gebannt sahen alle zu, wie Stirling Moss in seinem Jaguar Mk VII den Healey von Ken Wharton und den Allard von Firmenchef Sydney Allard bezwang. Sie beobachteten auch den hier abgebildeten MG YB, in dem der damalige MG-Händler Dick Jacobs mit den Jowett Javelin in der Klasse unter 1500 ccm um den Gesamtsieg kämpfte. Alle waren, schrieb die Zeitschrift *Autosport*, von »Jacobs' fantastischer Fahrt in seinem braunen 1,25-Liter-MG begeistert«.

Immer wieder konnte sich Jacobs in der Stowe-Kurve frech vor die 1,5-Liter-Javelin von Marshall und Bennett setzen, nur um auf der langen Geraden hinauf zur Abbey-Kurve wieder von ihnen überholt zu werden. Doch er gab nicht auf, und er gab auch nicht klein bei: Zur großen Freude der Zuschauer gelang es ihm schließlich, die beiden Javelin abzuhängen und die Jagd auf den Führenden, Bert Hadley in einem weiteren Javelin, aufzunehmen. Als Hadleys Motor in einer Rauchwolke aufging, hatte Jacobs den Klassensieg in der Tasche. Nicht nur aus Sicht der Engländer ist jener Tag im Mai als Initialzündung für richtige, ernsthafte Tourenwagenrennen zu deuten.

Für Puristen war es nur eine amüsante Showeinlage, für die Fahrer Teil des Geschäfts, Werbung: Jacobs wollte als MG-Händler Autos verkaufen, für Jaguar war das Rennen die perfekte Gelegenheit, die Überlegenheit des Mk VII – der seine Rivalen mühelos besiegte – vorzuführen. Alle waren happy, also nahm der BRDC die Tourenwagen auch 1953 und 1954 ins Programm von Silverstone. Jedesmal gewann ein Jaguar Mk VII, Jacobs gelang mit seinem MG in jedem Lauf der Klassensieg.

Der MG hat die sechzig folgenden Jahre intakt überlebt, wenn auch in einem anderen Farbleid. Er gehört heute Marc Hanson, der uns den Hinweis auf Tony Rolts Werks-Mk VII gab, der sich auch in hervorragendem Zustand und nun im Besitz von Peter Burton befindet. Hanson hielt es für eine nette Idee, die beiden Autos wieder auf einer Rennstrecke zusammenzubringen.

Eine sehr schöne Idee – fanden auch wir. Doch auf einer Rennstrecke wie Silverstone geht es heute nicht mehr so gemächlich zu wie damals. Umso dankbarer sind wir dem BRDC und vor allem Stuart Pringle mit seinem Team für die Gelegenheit, die beiden Autos über den Grand-Prix-Kurs zu bewegen und ein klassisches Foto in der Copse Corner nachzustellen – übrigens der einzigen Kurve, die seit 1954 unverändert geblieben ist.

Auf der Strecke wird schnell deutlich, dass beide Autos extrem gut gewartet sind. Noch dazu sind sie erstaunlich original – fast so, wie Jacobs und Rolt sie damals gefahren waren. Auf meiner ersten Runde im MG wird mir plötzlich →

Tourenwagenrennen hatten sich als Serie durchgesetzt. 1958 schrieb Ken Gregory die erste Britische Tourenwagenmeisterschaft des BRSCC aus. Es gab vier Klassen – unterteilt nach Motorleistung – und strikte Modifizierungsregeln. Zwar wurde immer noch gewitzelt, die Fahrer könnten jetzt mit Familienautos Rennen bestreiten und mit demselben zum Briefkasten fahren, doch die Serie kam gut an. Auch bei den Buchhaltern: immer mehr Hersteller beteiligten sich.

Marc Hansons MG YB und Peter Burtons Jaguar Mk VII sind wohl die ältesten Überlebenden dieser frühen Rennen. Dick Jacobs hatte seinen direkt von der MG-Fabrik erworbenen YB Ende 1954 verkauft. Danach hatte der Wagen eine Reihe von Besitzern, die ihn kaum benutzten. Während einer relativ einfachen Restaurierung vor zwanzig Jahren erhielt er eine zweifarbige Lackierung in Grün, wurde im Großen und Ganzen aber belassen, wie er war. 2009 hat ihn Hanson bei der Auktion im Rahmen der Silverstone Classic ersteigert. Er ließ den Motor beim MG-Spezialisten Peter Edney überholen und die Aufhängung in einen fabrikneuen Zustand versetzen. Jetzt nimmt er mit ihm an Veranstaltungen wie den Brighton Speed Trials, dem Jersey International Motoring Festival und den Sprintrennen in Goodwood teil. Dabei hat er schon einige Pokale abgeräumt – die ersten, wie er sagt, seit über sechzig Jahren.

Die Historie von Peter Burtons Jaguar ist noch besser bekannt. 1954 war der Jaguar Mk VII der Dienstwagen von Arthur Whittaker, einem der Direktoren von Jaguar Cars Ltd. Dieser hatte seit 1924 – als er im Alter von zwanzig Jahren bei der Swallow Side Car Company anheuerte – mit William Lyons zusammengearbeitet. Der Firmengründer von Jaguar wurde für seine besonderen Verdienste 1955 zum Ritter geschlagen, doch als Burtons anfang – 1954 – war er noch Mister Lyons. Zu gern malt man sich aus, wie das verlief, als da also Sir Lyons seinem Angestellten verkündet hat: »Whittaker, Ihren Wagen überlassen wir Major Rolt für das Serienwagenrennen in Silverstone.«

Das Auto wurde in die Rennabteilung gebracht und dort mit Motorteilen des Jaguar C und einem modifizierten, eng abgestuften Getriebe ausgerüstet. Die Aufhängung wurde versteift, die Hinterradverkleidungen verändert. Nach dem Rennen wurde das Auto verkauft. Es blieb jedoch immer in einwandfreiem Zustand. Burton besitzt es seit rund drei Jahren. Er hat damit die Mille Miglia bestritten und plant, am Goodwood Revival teilzunehmen.

Als einzigem heute noch existierendem ehemaligem Werks-Mk VII, der als Neuwagen an einem bedeutenden Rennen teilgenommen hat, gebührt diesem Jaguar ebenso wie dem MG ein Ehrenplatz in der Geschichte des Tourenwagensports – selbst wenn sie eher wie Limousinen aussehen. Dafür kann man damit allerdings auch zum Briefkasten fahren. Stilvoll und relativ schnell.

SCHNELL WIE LE MANS
Der Start auf Französisch,
die Touren mit den Wagen
im englischen Stil



**Fahrer konnten jetzt
mit Familienautos
Rennen bestreiten
und mit demselben
zum Briefkasten
fahren**

