

# Die Schwester des Carel Godin de Beaufort

*Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.*

13/05/2016 Cornelie Petter-Godin de Beaufort war Köchin, Zeitnehmerin und Schwester eines der letzten echten Amateure des internationalen Rennsports – ein Wiedersehen mit dem 718 RSK Spyder, dem einstigen Begleiter ihres Bruders.

Jetzt bricht tatsächlich Licht durch die Wolken über dem Schlosspark, findet seinen Weg durch die alten Bäume, durch die ausladenden Äste einer mächtigen Rotbuche. Das Blätterdach schützt vor den Strahlen der Gegenwart, es wirkt wie ein natürlicher Weichzeichner. Der Porsche 718 RSK Spyder, der auf dem Kies steht, wird in goldenes Licht getaucht, fast scheint er zu glühen. Und mit einem Mal ist sie da: die Magie, das ganz besondere Etwas, das ein historischer Rennwagen ausstrahlt. Es ist eine Magie, der sich niemand entziehen kann. Die Herrin des Schlossparks, Cornelie Petter-Godin de Beaufort, ist nun schon zum zweiten Mal um den Wagen herumgelaufen. Das Auto belebt sie, öffnet ihren Blick zurück in eine andere, ferne Zeit.

Cornelie Petter-Godin de Beaufort ist 84 Jahre alt, ihre Bewegungen sind vorsichtiger geworden, ihre Augen sind hellwach. Behutsam setzt sie ihre Schritte, die Hände hat sie tief in den Jackentaschen vergraben, als müsste sie sich schützen, den Wagen zu streicheln: „Autos waren für mich eigentlich immer nur Mittel zum Zweck", sagt sie. „Für mich waren sie ein Versprechen auf Freiheit. Für meinen Bruder waren sie mehr, viel mehr." Wir sind zu Besuch auf Schloss Maarsbergen in den Niederlanden, dem Stammsitz der holländischen Adelsfamilie Godin de Beaufort. Carel Godin de Beaufort, der Bruder von Cornelie, war ein legendärer Rennfahrer, der die Geschwindigkeit, das Risiko und seinen Porsche über alles liebte. Er war vielleicht nicht der berühmteste Motorsportler seiner Zeit, aber ganz bestimmt einer der ehrlichsten. Er hatte Mut, Stil und Klasse und wird bis heute als einer der letzten großen Haudegen und echten Amateure des Rennsports verehrt.

## Eine Zeitreise zurück in die goldenen Jahre des Rennsports

Mit dem Porsche 718 RSK Spyder, Baujahr 1957, der im Schlosspark vom Herbstlicht erleuchtet wird, ist Godin de Beaufort einst Straßen- und Bergrennen gefahren. Es ist ein Nachfolgemodell des legendären 550 Spyder – und die zweisitzige Version jenes Formel-2-Monopostos, mit dem Carel beim Training 1964 auf dem Nürburgring mit nur 30 Jahren sein Leben ließ. Der Besuch im Schloss ist also auch eine Zeitreise: zurück in die goldenen Jahre des Rennsports, als auf den Straßen und Rennstrecken keine Profis mit Millionenverträgen unterwegs waren, sondern Besessene, die für ihr Hobby nicht nur den letzten Cent gaben, sondern leider oft auch das Leben. Dieser Geist ist spürbar, wenn man den Rennwagen betrachtet. Wenn man sich im Schloss umsieht.

Cornelie Petter-Godin de Beaufort hält diesen Geist lebendig. Sie ist nicht nur die Schwester von Carel. Sie war auch seine Teammanagerin, Zeitnehmerin, Beifahrerin, Köchin, die beste Freundin, die engste Vertraute, eine Schwester im Geiste. Cornelie hält den Kopf leicht schief, ihr Blick gilt jetzt nicht mehr dem Vintage-Porsche – ihr Blick geht nach innen. Wer weiß, welche Bilder in diesem Moment vorbeiziehen? Die langen Nächte von Le Mans, als sie ihrem Bruder während der 24 Stunden im Pit assistierte? Die Fahrten zur Mille Miglia? Die rauschenden Feste nach den Formel-1-Rennen in Zandvoort, als die Rennfahrerelite der späten 50er- und frühen 60er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts auf Schloss Maarsbergen ein- und ausging? Cornelie gibt sich nur für ein paar Sekunden der Vergangenheit hin, der Nostalgie, vielleicht auch der Trauer. Dann ist sie wieder im Hier und Jetzt, ein Lächeln umspielt ihren Mund, eine Präsenz, ein feiner Humor.

## „Carel ist tatsächlich in Socken Auto gefahren"

„Übrigens sah das Auto damals nicht so gut aus. Es war nie so gepflegt, so sauber. Aber das darf ich ja jetzt nicht so sagen, oder?" Carel Godin de Beaufort war als Jonkheer von Maarsbergen eher ein Leben vorbestimmt, das sich der Pflege seiner Ländereien widmete, ein bisschen Landwirtschaft, ein wenig Aktienhandel, ein paar Abende im Herrenclub. Aber das alles war Carel viel zu gediegen, zu langsam, zu langweilig. Die Sehnsucht nach unbedingter Hingabe, nach purer Geschwindigkeit, machte ihn zu einem Rennfahrer. Und es ist kein Zufall, dass Carel vor allem seinen Porsche liebte. Der Wagen, vor dem

Cornelie nun schon so lange steht, ist auf das Wesentliche reduziert. Und wirkt gerade deswegen wie eine Blaupause für alle Porsche-Modelle, die pure Idee von Geschwindigkeit, Reduktion und Reinheit.

Unter der Aluminiumhaut verspannt sich der Gitterrohrrahmen aus nahtlosem Stahl. Auch im Inneren des Autos folgt der Eindruck absoluter Reduktion dem Bild. Zwei Sitze, drei Pedale, eine nackte Handbremse und der Schalthebel. Sehr pur. Und: sehr eng. „Carel ist tatsächlich in Socken Auto gefahren", erzählt Cornelie, „Er war sehr groß, die wenigen Zentimeter haben viel ausgemacht. Es war natürlich heiß und unangenehm." Cornelie löst den Blick vom Auto und bittet ins Hausinnere. Das Porträt des Rennfahrers steht zwischen Bildbänden über den Grand Prix Zandvoort und den Porsche 718. Im Zwielicht schimmern Rüstungen. Die de Beauforts sind eine große Familie mit großer Geschichte. Seglern ist der Name geläufig. Die Beaufortskala zur Klassifikation von Windgeschwindigkeiten ist nach Sir Francis Beaufort benannt, einem Urahn von Cornelie und Carel.

## „Er sagte: Ich werde seekrank auf einem Pferd"

Cornelie klopft den Staub von einem schweren, schwarzen Album und schlägt es auf. Eine Seite zeigt ihren Vater, einen erfolgreichen Springreiter. Eine andere Carel als jungen Knaben. Sie erzählt von Bubenstreichen. Wie Carel das Fahrzeug eines hohen Besuchs aus Amsterdam unbemerkt mit schweren Gummibändern an einem Baum festband, die den Wagen nach dem Start abbremsten und schließlich gegen den Stamm schleuderten. Es gibt Geschichten über Carel, wie er Sportwagen bis auf die letzte Schraube demontierte und wieder zusammenschraubte – nur um sie dann bei der Probefahrt endgültig zu zerlegen. „Er hat sich sehr früh für Autos interessiert. Nicht für Pferde, wie sein Vater." Die alte Dame schließt das Album. „Er sagte: Ich werde seekrank auf einem Pferd." Der Vater starb im Jahr 1950. Nach seinem Tod gab es niemanden mehr, der die Autobegeisterung des Adligen bremste.

Er sammelte erste Rallye-Erfahrungen, der Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein wurde auf das Talent aufmerksam. 1956 fuhr Carel das erste Mal für Porsche die 24 Stunden von Le Mans. Es folgten Rennen auf dem Nürburgring, aber auch in Venezuela. Carel fuhr Siege in Innsbruck und Spa ein, gewann als Porsche-Werksfahrer mit von Hanstein die 12 Stunden von Sebring. Die meisten Einsätze hatte Carel jedoch mit seinem privaten Rennstall „Ecurie Maarsbergen". Und der bestand im Wesentlichen aus ihm, seiner Mutter und Cornelie. Die Nummer vier in der Ecurie Maarsbergen, der Mechaniker Ari Ansseems, kam eher zufällig ins Team. „Wir waren in Le Mans. Carel hatte einen jungen Mann, der als Mechaniker fungieren sollte, und eine junge Frau dabei. Auf einmal waren die beiden verschwunden. 24 Stunden Le Mans ist eine Menge Arbeit, das kann ich Ihnen versichern. Carel hat geflucht und geschrien. Das hat jemand oben auf dem Pit gehört. Und der rief dann runter: Kann man Ihnen helfen? Der war Mechaniker, eigentlich als Zuschauer dort. Er hat uns diese Nacht geholfen. Und dann jahrelang immer wieder."

## Königswellen-Vierzylinder-Boxermotor - ein mechanisches Meisterwerk

Für einen Mechaniker ist der 718 bis heute ein Traum. Das Innenleben ist womöglich noch aufregender als die äußere Hülle. Cornelie schraubt das Auto aber nicht selbst auf, für diesen Job ist Roy Hunter zuständig, der den Wagen für die Heritage-Racing-Sammlung von Albert Westerman betreut. Roy sieht selbst ein wenig wie aus der Zeit gefallen aus. In elegantem Dunkelblau, die Haare im Stil der 50er-Jahre nach hinten gekämmt, öffnet er den Motorraum mit einem übergroßen, einfachen Schraubenzieher und präsentiert den Blick auf den Königswellen-Vierzylinder-Boxermotor, der bis heute als ein mechanisches Meisterwerk gilt.

Die vier Gitterschlitze an den hinteren Kotflügeln, die der Mechaniker ebenfalls mit einer routinierten halben Umdrehung des Handschraubenziehers öffnet, verschaffen den Trommelbremsen Kühlung. Das für Sportwagen vorgeschriebene Reserverad befindet sich in einer versteckten Kiste unter der Vorderabdeckung. Die Abdeckung des Bugs selbst ist ein selten gesehenes Meisterstück: Dass ihre Oberfläche sich in der Beschaffenheit vom silbernen Lack des restlichen Wagens unterscheidet, ist wie alles am RSK technische Notwendigkeit. Die Abdeckhaube wird sehr heiß, sie funktioniert tatsächlich als Kühler.

## Der Motor brüllt

Zeit für eine Testfahrt. Im unteren Umdrehungsbereich knattert die Maschine, ein Stakkato von Einzelzündungen. Aber schon beim ersten kurzen Zwischengas schwillt der Klang zu einem trockenen, angriffslustigen Röhren. Das Wendemanöver ist überraschend langwierig: Der Rückwärtsgang ist verriegelt, aufgrund der außergewöhnlichen Anordnung der Gänge wäre die Gefahr sonst zu groß, vom ersten direkt in den Rückwärtsgang zu schalten.

Dann ein vorsichtiges Rollen über den Kies des Schlossparks. Ein kurzer Druck aufs Gaspedal, zweiter Gang, dritter Gang, die 148 PS röhren auf. Vierter Gang: 260 Stundenkilometer könnte der Wagen fahren, wir erreichen nicht ansatzweise diese Geschwindigkeit. Und dennoch: 3000, 4000, 6000, 7000 Umdrehungen. Der Motor brüllt. Man spürt jeden Kiesel, ist gefangen in der engen Karosserie, und weiß irgendwann gar nicht mehr, wo man selbst aufhört und wo der Wagen beginnt.

„Das Sportliche an der Sache hat mich begeistert“, erinnert sich Cornelie Petter-Godin de Beaufort. Und damit meint sie weit mehr als nur das Bedürfnis, sich im Wettkampf zu messen, sondern die wahrhaft sportliche Haltung, sich mit Mut und Pioniergeist einer großen Aufgabe, einer Gefahr oder auch nur der eigenen Begrenztheit zu stellen – und das mit Würde und freundschaftlicher Zuneigung auch dem Gegner gegenüber. „Carel war sehr extrovertiert. Großzügig. Alles an ihm war groß. Er hat alle eingeladen. Er konnte auch sehr schwierig sein, sehr, sehr schwierig. Wenn ihm etwas nicht gefiel oder nicht gut lief. Auch darin war er sehr extrem.“ Die Gegner wussten ihn zu nehmen und wurden im Lauf

der Jahre zu engen Freunden: Wolfgang Graf Berghe von Trips, der deutsche Ritter im Rennwagen. Gerhard Mitter, Jim Clark. „Ich glaube, die Freundschaft war damals viel größer. Die Fahrer, wir alle, wir waren wie eine geschlossene Gemeinschaft." Es ist der einzige Moment, an dem die alte Dame sehr still wird. „Das waren sehr besondere Menschen."

## Ein letzter Blick

Von Trips, Mitter, Clark – sie haben wie ihr Bruder ihre Leidenschaft mit dem Leben bezahlt. Cornelie Petter-Godin de Beaufort hat nicht nur Vater und Bruder früh verloren. Auch ihren Ehemann, den sie kurz nach Carels Tod kennenlernte, ein begnadeter Springreiter und Elitesoldat. Er starb wenige Wochen nach der Hochzeit, noch vor der Geburt der gemeinsamen Tochter. Auch dieser Tod wirkt wie aus der Zeit gefallen. Der Gatte sprang bei einer Übung auf einen jungen Rekruten, der eine Granate zu steil abgefeuert hatte, und rettete diesem das Leben – was er mit seinem eigenen bezahlte.

Am Ende des Besuchs begleitet die Dame den Gast noch zur Tür hinaus. Und schlendert noch einmal um den 718 herum. Ein letzter Blick. Die mittlerweile wieder geschlossenen Seitenklappen, die fest geschlossene Motorhaube. Man hat den Eindruck, als würde das Auto lauern, als würde es auf etwas warten, als würde seine große Zeit überhaupt erst kommen. Cornelie nickt. Fast verwundert, als hätte sie das über all die Jahre vergessen. „Ja", sagt Cornelie, „das ist schon ein sehr schönes Auto."

**Linksammlung**

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/porsche-carel-godin-de-beaufort-718-rsk-spyder-schloss-maarsbergen-12321.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/377c3b08-d2f5-4817-afdb-795b891658f2.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/