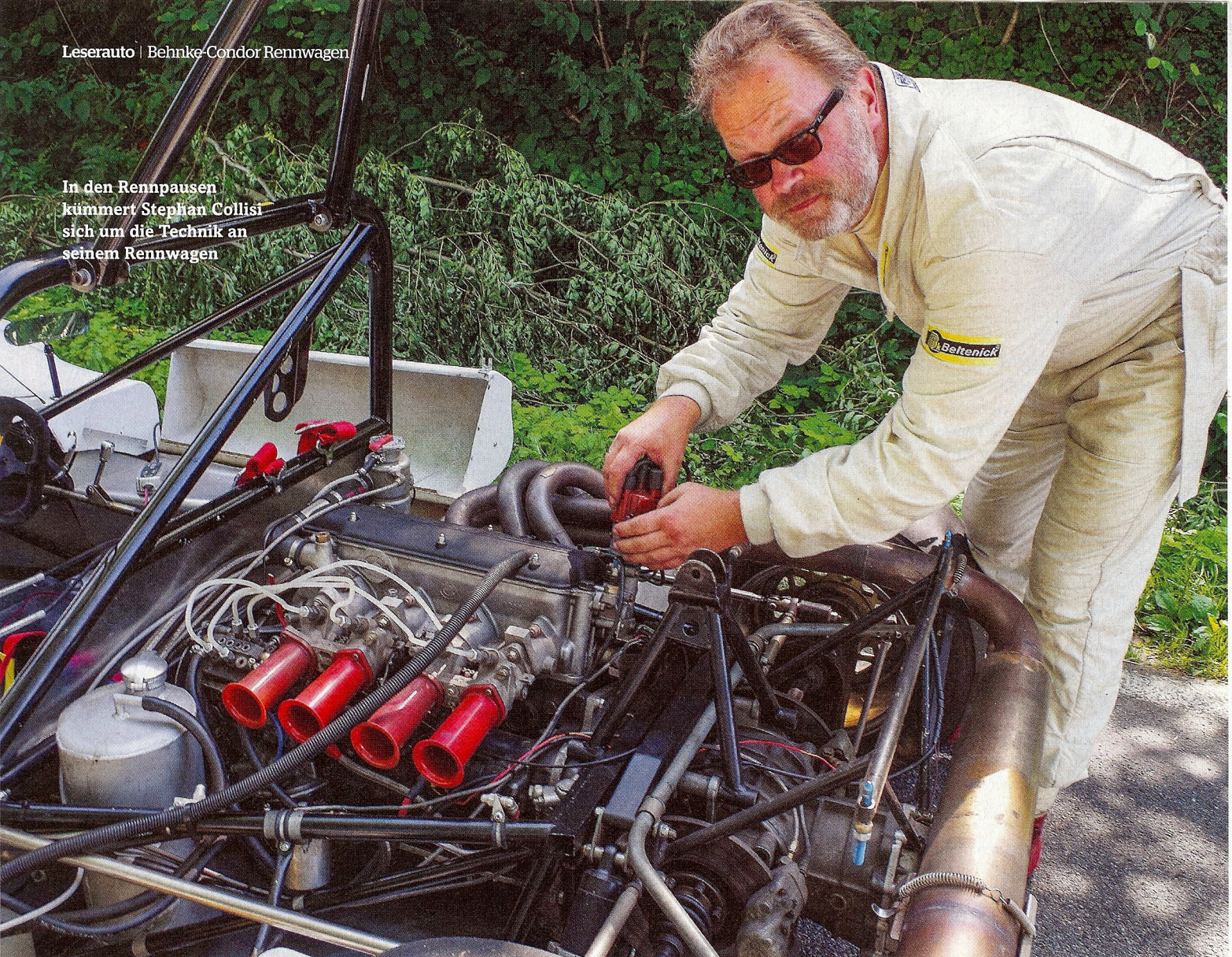


In den Rennpausen kümmert Stephan Collisi sich um die Technik an seinem Rennwagen



Behnke-Condor Rennwagen

Ein halbes Jahrhundert auf der Piste

Wo steht eigentlich geschrieben, dass sich das Oldtimer-Hobby auf gemütliche Sonntagsfahrten beschränken muss? Immer mehr Klassikerfreunde bewegen sportive Oldies auch in Wettbewerben. Eine ganz spezielle Rarität gehört Stephan Collisi aus dem unterfränkischen Collenberg

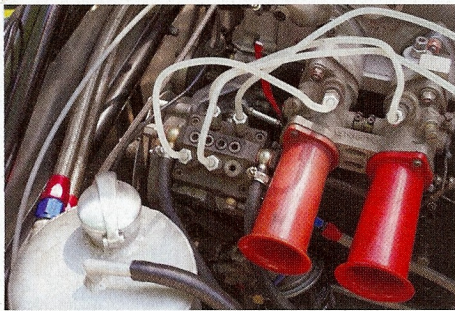
Die Rennszene in Deutschland strebte ab den 1960er-Jahren auf einen Höhepunkt zu. In Gestalt von zahlreichen lokalen Rundstreckenrennen sowie Bergrennwettbewerben über das ganze Land verteilt, wurde der Automobilsport volkstümlich. In dieser Zeit beherrschten selbst getunte Fahrzeuge oder vollständige Eigenbauten die Szene. Mit Mecha-

nergeschick und Enthusiasmus eiferten nicht wenige Privatfahrer einem Colin Chapman nach, aus dessen kleinen Anfängen Anfang der 50er-Jahre die Marke Lotus entstand. Einer davon war Peter Behnke aus München. Von Mitte der 60er-Jahre bis 1974 entstanden in seiner Werkstatt insgesamt 17 Rennwagen, die sich unter der Typenbezeichnung Behnke-Condor

in der deutschen Rennszene einen Namen machten. Einer davon gehört seit drei Jahren Stephan Collisi. „Dieses Fahrzeug ist schon mein viertes Chassis eines Condors“, erläutert der 48-Jährige. Das heißt aber nicht, dass der Hobbyfahrer ein Bruchpilot ist, der in den 16 Jahren seiner Bergrennkarriere schon drei der Raritäten verschlissen hat. Der Grund liegt in



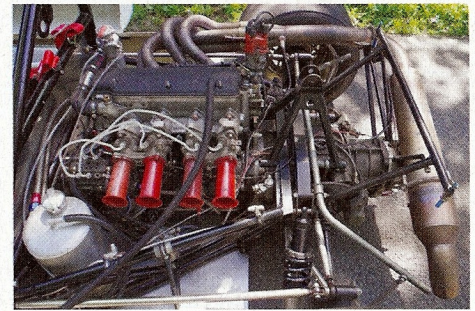
Der Behnke-Condor hat äußerlich und am Rahmen konstruktive Ähnlichkeiten mit einem Lotus 23



Die mechanische Kugelfischer-Einspritzung befeuert den BMW im Condor und sorgt gemeinsam mit anderen sorgfältigen Tuningmaßnahmen für etwa 200 PS



Der zweite Sitz neben dem Fahrer ist eher theoretisch nutzbar, muss aber dem Reglement nach ebenso vorhanden sein wie die Türen, die keiner wirklich braucht



Die Vierzylinder-Maschine stammt original aus einem BMW 2002Tii. Auch Collisi Condor war ursprünglich mit solch einem Triebwerk bestückt

seinem guten Kontakt zum einstigen Hersteller. „Die Behnke-Söhne Peter und Michael sind auch heute noch mit der Firma Behnke Motorsport und den Fahrzeugen ihres Vater aktiv und da tauschen wir alle paar Jahre mal, je nach Bedarf und Absprache“, fasst Collisi zusammen.

Immer ein Einzelstück

Das Autohaus Behnke in München war in den 60er-Jahren der offizielle Lotus-Importeur für Deutschland, weshalb das Fahrgestell sehr stark an den Aufbau des Rahmens eines Lotus 23 erinnert. An Motoren und Getrieben kamen verschiedenste Kombinationen zum Einsatz, vom kleinen DKW über BMW-Motoren, unter-

schiedlichste Ford-Aggregate mit und ohne Turbolader bis zum Porsche-Boxer und dem exotischen Martin-V8 mit zwei Liter Hubraum. Da nicht alle Fahrgestelle rennfertig mit Karosserie ausgeliefert wurden, haben die einstigen Eigen-

Peter Behnke hat in seinen Condor-Rennwagen Motoren von DKW bis Porsche verbaut

tümer ihre Sportgeräte häufig selbst fertiggestellt oder nach ihren Vorstellungen modifiziert. Der Condor von Stephan Collisi stammt aus dem Baujahr 1968 und ist, wie einst, mit einem BMW-M10-Vierzylinder bestückt, der seinerzeit im 2002 Tii verbaut war. Das prägende Merk-

mal war die mechanische Kugelfischer-Einspritzung, die schon die Serienfahrzeuge auf 130 PS brachte. Das Gesamtpaket kommt im Behnke auf etwa 200 PS, was je nach Übersetzung für Geschwindigkeiten bis 260 km/h taugt. „Die

kann mit wenigen Handgriffen getauscht werden“, erklärt der 48-jährige Franke. „Hinten müssen nur zwei Schrauben losgemacht werden. Alles in allem dauert das eine gute halbe Stunde.“ Das Hewland-Getriebe sitzt in einem Gehäuse aus dem VW Käfer. „Die haben aus Kostengründen immer versucht, auf Großserienteile zurückzugreifen.“ Weil es nach hinten verbaut ist, muss es zudem auf dem

Das leichte GFK-Kleid kann problemlos von einem Mann angehoben werden



Kopf stehen. „Sonst hätte ich fünf Rückwärtsgänge“, lacht der Hobbyfahrer. Die Antriebswellen stammen von einem Porsche 911, die Bremsscheiben sind direkt am Getriebe angeflanscht; das optimiert die beweglichen Massen. Die hintere Aufhängung stammt aus einem Brabham. Stephan Collisi kann das Sammelsurium erklären: Die Behnke-Leute gingen früher selbst zu Rennen und wenn es etwa verwertbare Reste verunfallter Rennwagen gab, kauften sie dort Teile. Andere Komponenten, wie etwa die Dreieckslenker, sind Eigenbau. Daher gleicht kein Behnke ganz dem anderen.

Die Deutsche Meisterschaft als Hobby

In der Klasse bis zwei Liter Hubraum startet der Behnke-Condor im DMSB Bergpokal für Rennsportfahrzeuge der Deutschen Meisterschaft in der Gruppe E2 (CN/C3). Diese als Sportprototypen bezeichneten Boliden brauchten keine Homologation, es war keine Mindestanzahl identischer gebauter Fahrzeuge oder die Verwendung irgendwelcher Serienteile zwingend erforderlich. Einzige Vorschrift ist, dass die Räder von der Karosserie überdeckt werden. Als Sportwagen ist aber immer noch ein zweiter

Peter Behnkes Söhne kümmern sich bis heute um Wartung und Restaurierung der Behnke-Condor Rennwagen

Sitz im Cockpit vorgeschrieben, der natürlich schon in den 1960er-Jahren sehr rudimentär war. Außerdem müssen zwei Türen vorhanden sein. Schon für den Piloten ist der Platz eher knapp bemessen. Mit einer Größe von fast 1,90 Metern ist für den 95 Kilogramm schweren

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	<i>Peter Behnke, München</i>
Modell	Condor
Chassis/Karosserie	offener Zweisitzer, Gitterrohrrahmen, GFK-Karosserie, zwei Türen
Motortyp	BMW M10 auf Basis BMW 2000/02Tii, 4-Zyl., ohc, mechanische Kugelfischer-Einspritzung
Hubraum (ccm)	1.990
Leistung (PS)	ca. 200
Getriebe	Hewland Mk.5 (in VW-Käfer-Gehäuse), 5-Gang H-Schaltung, unsynchronisiert
Antrieb	Heckantrieb
Fahrwerk v/h	Einzelradaufhängung, doppelte Dreieckslenker
Reifen v/h	225 x 13/265 x 13
Bremsen v/h	Scheibe/Scheibe
Höchstgeschw. (km/h)	200-270, je nach Übersetzung
Leergewicht (kg)	600 inkl. Bleigewichten für Starterlaubnis Gruppe C3
Bauzeit	1966-74**
Stückzahl (alle Variant.)	17
Besitzer	Stefan Collisi, 97903 Collenberg, www.sc-motorsport.com

Franken das Limit im mit GFK verkleideten Gitterrohrrahmen definitiv erreicht.

Gebaut wurden die zumeist offenen Fahrzeuge speziell für Sprintprüfungen wie Bergrennen, sie konnten aber auch in Rundstreckenrennen eingesetzt werden. „Für die Bergrennen in der Klasse C3

ist der Wagen an sich zu leicht. Um die 600 Kilogramm Mindestgewicht zu erreichen, musste ich einiges an Blei verbauen“, fasst Collisi zusammen. Auch wenn das Reglement der Motortechnik nur wenige Grenzen setzt, ist die Leistung des fast 50 Jahre alten Behnke natür-

lich limitiert. „Er dreht wohl bis 8.000 U/min, aber ab 7.000 kommt nicht mehr so viel“, weiß sein Fahrer. Und in seiner Klasse muss er ohnehin gegen eine deutlich modernere Konkurrenz antreten. Aber das verdirbt dem Franken keineswegs den Spaß. „Mein Motto lautet: *Historic autoracing – keeping the spirit alive!*“ Und das macht Stephan Collisi mit Energie und Ausdauer. „Mittlerweile bin ich der Fahrer mit den meisten Rennen auf einem Behnke-Condor“, freut sich der 48-Jährige. Vor nunmehr 16 Jahren folgte der kaufmännische Angestellte mit dem Rennsport einem Wunsch seiner Frau: „Die wollte nicht, dass ich auf der Straße so schnell fahre“, lacht er. *Bodo Wistinghausen*