

HERBST 1996

3. AUSGABE - DM 8,50

STARS & CARS

Powered by Mercedes-Benz



FORMEL 1
Das passiert
in der Stunde
des Qualifying

DTM & ITC
32 Siege mit
der C-Klasse,
50 mit dem 190

INDYCAR
Im Vergleich
mit C-Klasse
und Formel 1

CLASSIC
Caracciola
als Star der
Mille Miglia



HERBST '96



FORMEL 1
ITC
INDYCAR



DAS MAGAZIN VON MERCEDES-BENZ MOTORSPORT

STARS & CARS

BLICK

**JEDES BILD EINE
GESCHICHTE** 4

**DREI KLASSEN -
EIN FAHRER** 12

BREMSWEGE 20

**DIE STUNDE DER
AKROBATEN** 26

**DTM/ITC:
GUTE ZEITEN** 34

SCHWARZ AUF WEISS 52

**SLK: DIE
ITALIENISCHE REISE** 62

DER BODY-CHECK 68

DER PROFESSOR 74

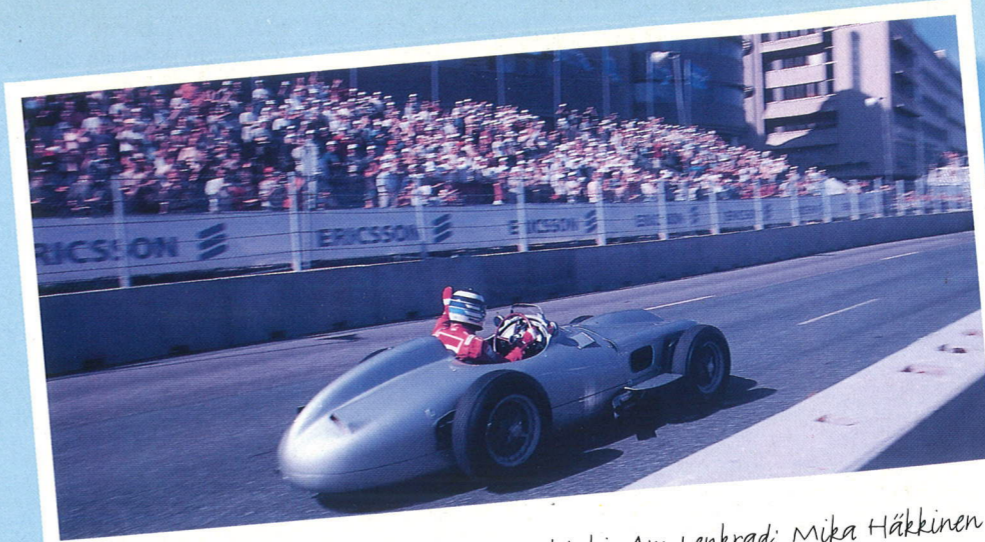
**MEIN LEBEN IST
DIE FORMEL 1** 80

**CARACCIOLA:
ALLEIN GEGEN
ALLE** 84

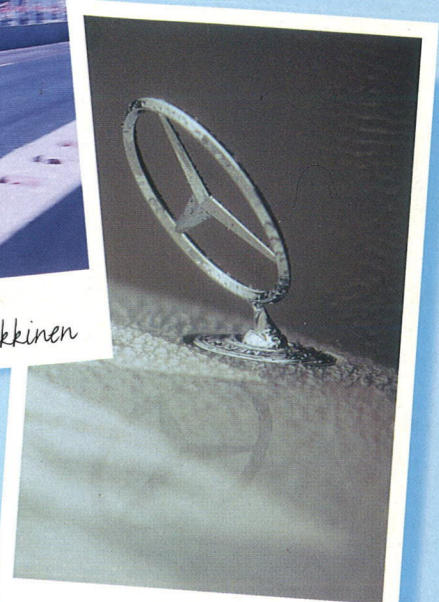




Spitzensportler unter sich. Tennis-As Boris Becker, auch erfolgreicher Mercedes-Händler, trifft David Coulthard in Hockenheim, unmittelbar vor dem Start zum GP Deutschland

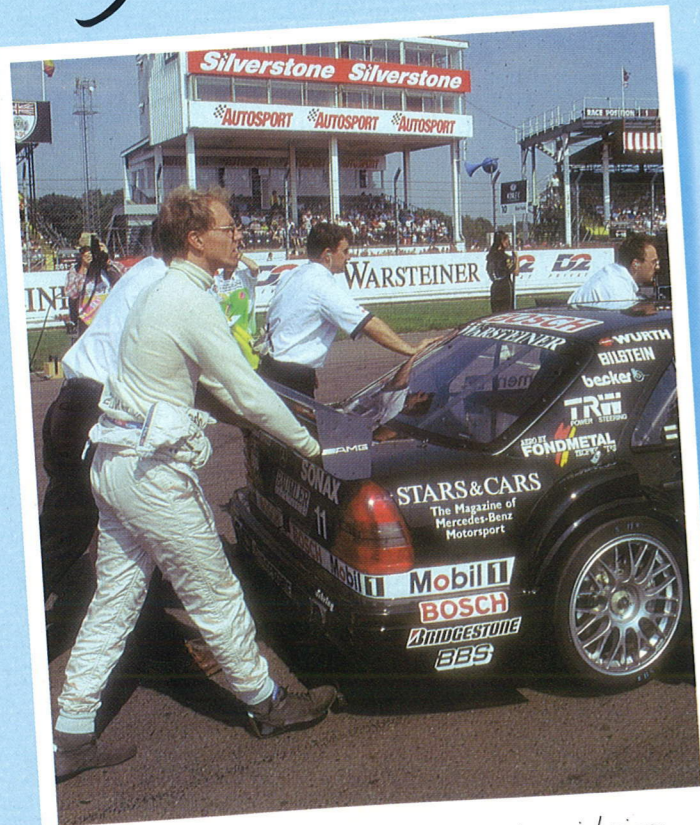


Ein Silberpfeil in den Straßen von Helsinki. Am Lenkrad: Mika Häkkinen

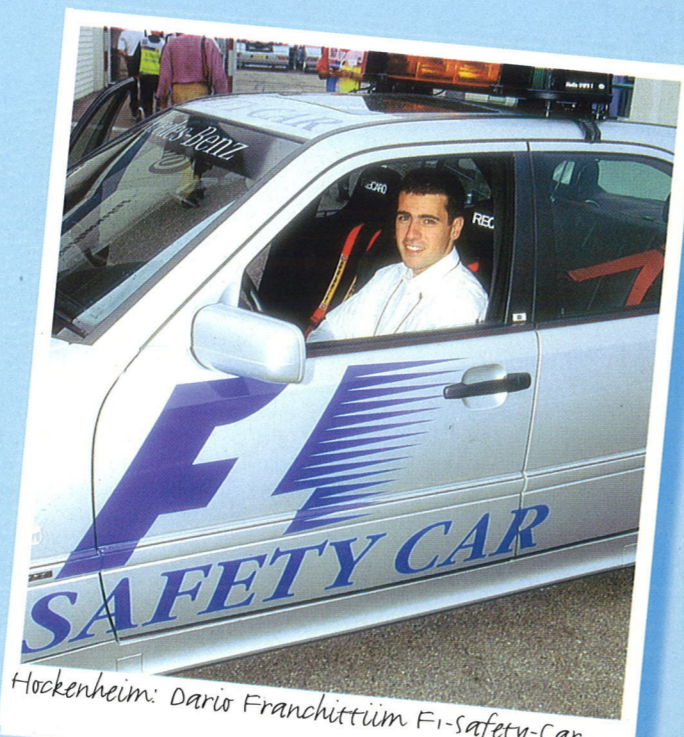


Sterne funkeln immer

Jedes Bild eine Geschichte



Im Rennsport hängt einiges von den richtigen Sponsoren ab. Jörg - powered by Stars & Cars!



Hockenheim: Dario Franchitti im F1-Safety-Car



Jan Magnussen wird vor seinem ersten IndyCar-Rennen in Mid-Ohio mit gebührendem Zeremoniell in die Szene aufgenommen. Das Team singt ihm die Hymne der USA

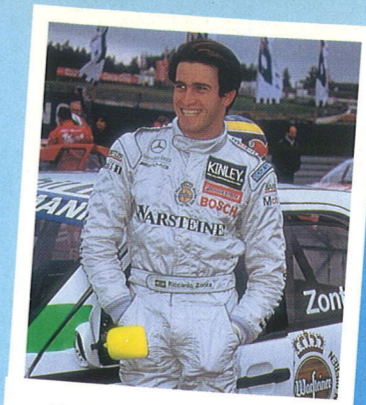


RÜCKBLICK

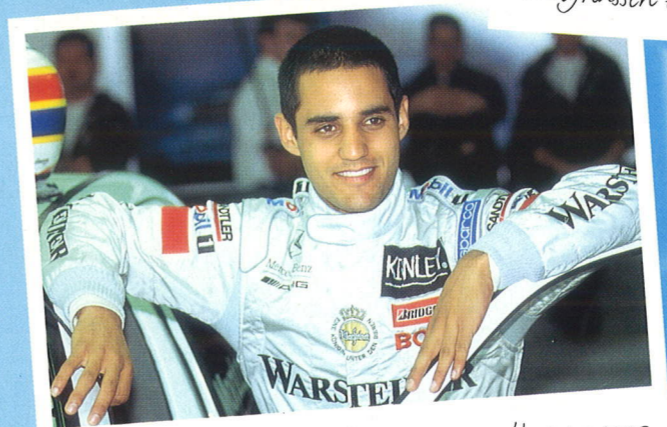


Auf die Dauer hilft nur Power: sachkundige Motorenmontage bei Mercedes-Benz

Jedes Bild eine Geschichte



Riccardo Zonta springt am Nürburgring für Jan Magnussen ein



ITC-Premiere in Silverstone: Juan Pablo Montoya



Ein Sunny-Boy aus Schottland



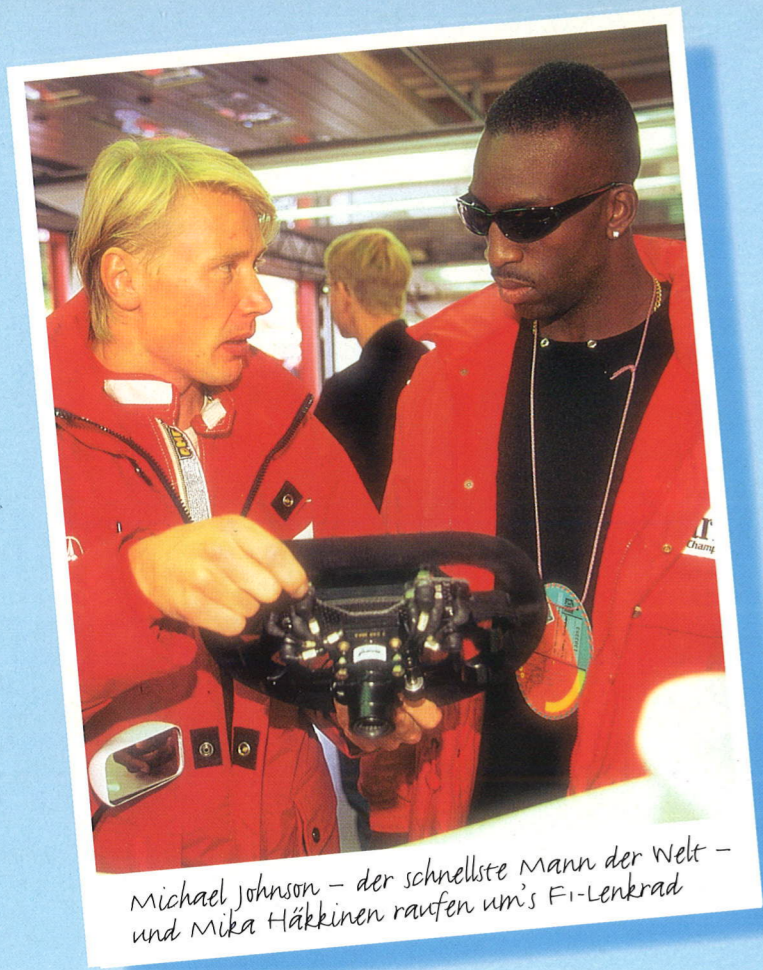
Als Mika und David zu Besuch waren, gab es in Untertürkheim eine verlängerte Mittagspause



Schön und schnell - D2 Silberpfeil mit Bernd Schneider



Oliver Bierhoff, der Star der Fußball-EM, besucht seinen Schwager Bernd Schneider in Diepholz und ist dabei, als der Pole-Position und Doppelsieg holt



Michael Johnson – der schnellste Mann der Welt – und Mika Häkkinen raufen um's F1-Lenkrad



Greg Moore – schon in der Formel 1?



Christian Fittipaldi erklärt „Onkel Emmo“ die Technik der C-Klasse



Guest-Pilot in Brasilien: Christians Auto dankt Emerson für 30 Jahre Motorsport

Jedes Bild eine Geschichte



Jeder tut, was er am besten kann: Greg Moore beim Überholen



Die McLaren-Mercedes-Kart-Champions: Andrew Delahunty, Lewis Hamilton, und Gary Paffett



Gute Zeiten in spa: Doppelführung durch Coulthard und Häkkinen

Drei Mercedes-



Motoren- Öl



Mercedes-Benz vertraut dem besten Motorenöl der Welt - die Mercedes-Motoren in der Formel 1, der IndyCar World Series sowie in den Klasse-1 Tourenwagen laufen mit Mobil 1.

Für das Marlboro-McLaren-Formel-1-Team baute Mercedes einen 3-Liter-V10-Motor, der Drehzahlen von über 15 000 U/min erlaubt. Mercedes entschied sich für Mobil 1, um die insgesamt 901 beweglichen Teile bei Temperaturen von über 300°C optimal zu schützen.

Auch das Marlboro Penske-Team verläßt sich in der IndyCar World Series ebenfalls auf Mobil 1. Der 2,65-Liter-V8-Turbomotor von Mercedes-Benz ermöglicht mit seinen 800 PS Spitzengeschwindigkeiten von 390 km/h. Mit Mobil 1-Motorenöl erzielten die Penske-Mercedes 1995 mehr Siege als jedes andere IndyCar-Team.

Die Mercedes C-Klasse fuhr 1995 sowohl in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) als auch in der International Touring Car Series (ITC) zum Titelgewinn. Die vom Tuner AMG gebauten Tourenwagen verkörpern Mercedes-Technik pur, das macht sie so unverwechselbar. Selbstverständlich laufen auch diese 2.5-Liter-V6-Motoren mit Mobil 1.

Egal welche Motorsport-Kategorie - Mercedes stellt höchste Ansprüche. Das gilt auch für das Motorenöl. Exakt das gleiche Mobil 1, das Mercedes für seine Rennmotoren benutzt, gibt es auch für Ihr Auto. Bei einer großen Anzahl von Mercedes-Benz Werkstätten und an Aral-Tankstellen sowie im Zubehörhandel.

Welches Auto Sie auch immer fahren: Es ist höchste Zeit für einen Ölwechsel zu Mobil 1.



Mobil 1

Das weltweit führende Motorenöl



Mercedes-Junior Jan Magnussen,
ITC-Pilot und Formel 1-Testfahrer
bei McLaren, stieg im August bei
den Indycars ein



INDY

DREI KLASSEN - EIN FAHRER

Mercedes-Benz



„Jan ist bereits eine reife, starke Fahrer-Persönlichkeit. Seine Formel 1-Testerfahrten und seine ITC-Rennpraxis waren eine große Hilfe“

Tom Brown, Renningenieur, Hogan-Penske



Links: Magnussen fand sich gut im Penske-Mercedes zurecht.
Oben: Bekannt aus Formel 1 und ITC - der Helm des Mercedes-Fahrers Jan Magnussen. Unten: Gurtpflicht! Jan Magnussen paßte mit seiner Statur gut ins Cockpit des rund 900 PS starken Penske-Mercedes



Jan Magnussen, 23, Mitglied des Mercedes-Benz-Juniorteam, wurde am Ende der Saison 1996 zum vielbeschäftigten Mann. Jan war gleich in mehreren Motorsport-Disziplinen aktiv. Spannend war das für den jungen Dänen allemal - er fuhr 1996 Formel 1, ITC und schließlich Indycar.

Magnussen begann das Jahr natürlich mit dem Ziel, in der ITC erfolgreich zu sein. Zusätzliche Würze sollten Testfahrten für das McLaren-Mercedes-Team bringen. Ein geordnetes Berufsleben also. In der Internationalen Tourenwagen-Meisterschaft lief zunächst alles nach Plan, als Jan die neue AMG Mercedes C-Klasse gleich beim Saisonauftakt in Hockenheim zum Sieg führte. Eine darauffolgende Pechsträhne mit Ausfällen und Unfällen warf den jungen Dänen jedoch bald aus dem Rennen um die ITC-Krone, aber hinter jeder noch so dunklen Wolke gibt es bekanntlich auch Silberstreifen. In Magnussens Fall kam das Wetterleuchten

in Form eines Telefonanrufs von Mercedes.

„Mir wurde vielsagend erklärt, ich solle bei McLaren anrufen,“ berichtet Jan, „weil Ron Dennis mir was zu sagen hat. Also rief ich ihn an. Ron bewahrt ja in jeder Situation absolute Ruhe, und er fragte mich daher auch ganz beiläufig, ob ich nicht die letzten vier Saisonrennen der IndyCar-Serie fahren möchte. Ich war völlig perplex.“

Jans erster Gedanke: „Hoffentlich gibt's keine Ovale mehr. Nicht weil ich diese grundsätzlich ablehne, aber ich hatte noch keinen Meter auf einem Oval getestet, und ich fahre nirgends gern, ohne vorher getestet zu haben.“

Magnussens Einsatzmöglichkeit ergab sich überraschend, nachdem Paul Tracy vom Penske-Mercedes-Team und Emerson Fittipaldi, Star der Partner-Organisation Hogan-Penske, nach Unfällen auf dem Hochgeschwindigkeits-Oval von Michigan aussetzen mußten.

„Wir sind sehr eng mit Mercedes-Benz verbunden, und als wir nach einem Ersatzfahrer für Emmo suchten,

kontaktierten wir sofort Stuttgart, und von dort kam auch die Empfehlung, es mit Jan zu versuchen,“ erzählt Carl Hogan, Penske-Co-Bewerber für Fittipaldis Penske-Mercedes mit der Startnummer 9.

„Jan machte gleich einen sehr guten Eindruck. Das Team schätzte sich glücklich, Jan verpflichtet zu haben.“

Magnussens IndyCar-Karriere startete mit einer ersten Sitzprobe im Penske-Hauptquartier in Reading, Pennsylvania. Von dort ging es direkt nach Sebring/Florida, zur ersten Schnupperstunde mit dem PC25-Mercedes. Am Wochenende darauf folgte das erste Rennen in Mid-Ohio. Eine Beziehung zu dem rund 900 PS starken Turbo-Rennwagen war jedoch rasch hergestellt, und es wurde für Jan eine völlig neue Erfahrung im Vergleich zur AMG-Mercedes C-Klasse in der ITC, oder zum Formel 1-McLaren MP4/11.

„Mein erster Eindruck war, daß so ein IndyCar vergleichsweise gutmütig reagiert,“ berichtet er. „Man kann sehr hart



„Natürlich war ich glücklich, in Road America im Warm-up der Schnellste zu sein, aber dafür gibt's keine Preise. Nur das Rennen zählt“

Jan Magnussen

INDY

fahren und auch mal übers Limit gehen und das Auto trotzdem noch einfangen, ohne abzufliegen. Das hat Spaß gemacht! In einem Formel-1 Auto ist der Grenzbereich extrem schmal.“

Magnussen fühlte sich in seiner neuen Umgebung schnell zu Hause, und es dauerte nicht lange, bis er Vertrauen gefaßt hatte und auf der Strecke von Sebring immer näher ans Limit ging.

„Nach zehn Runden begann ich zu attackieren,“ erklärt er. „Ich fühlte, daß es dem Team nicht behagte, daß ich so früh Gas gab. Sie dachten wohl, daß ich mich jetzt übernehme. Dem war nicht so, ich hatte einen guten Test. Al Unser jr. hat mir viel geholfen, obwohl er selbst sehr beschäftigt war, um neue Dinge für das nächste Rennen zu probieren.“

Der ursprüngliche Plan sah vor, daß Jan Fittipaldis Auto bei den drei verbleibenden Rennen der Saison in Road America, Vancouver und Laguna Seca fahren sollte. Nachdem Tracy als Folge seines Unfalls in Michigan aber noch immer außer Gefecht war, entschied das Penske-Team nach dem guten Sebring-Test, Jans IndyCar-Debüt vorzuverlegen. Magnussen reiste direkt nach Mid-Ohio und fuhr Tracys Penske-Mercedes mit der Startnummer 3 beim Miller 200.

Eine schwierige Feuertaufe folgte. Magnussen hatte wohl sein Können auf der verhältnismäßig einfachen Strecke von Sebring gezeigt, aber der gewundene und hügelige Kurs von Mid-Ohio hatte ganz andere Herausforderungen parat.

„Ich sah die Strecke zum ersten Mal und konnte mich auch nicht erinnern, wenigstens im Fernsehen jemals ein Rennen hier gesehen zu haben,“ sagt er. „Es ist eine der schwierigsten Strecken, die ich je kennengelernt habe. Ein bißchen wie Oulton-Park in England vielleicht, aber viel extremer. Wäre ich in einem mir vertrauteren Auto gesessen, das ich schon ein Jahr lang gekannt hätte, wäre es wohl anders ausgefallen. So aber mußte ich das Limit des Autos studieren, während ich mich gleichzeitig auch mit der Strecke anfreundete. Der Kurs war herausfordernd und gut; ich brauchte bloß etwas mehr Vertrauen zum Auto.“

Die Fortschritte wurden sichtbar. Am Freitag verbesserte er sich um mehr als eine Sekunde. Das gelang aber auch den Konkurrenten, daher machte die Verbesserung in der Startaufstellung nur einen Platz aus. 18. statt 19. Startplatz. Immerhin wurden einige Unzulänglichkeiten des Penske-Chassis insofern transparent, als Teamkollege



Oben: Magnussen mußte viel lernen und fand in der offenen Indycar-Szene hilfsbereite Instrukturen. Unten: Racefans gleichen sich auf der ganzen Welt. Links: Jan fand die Ideallinie

Unser jr. in der Startaufstellung auch nur drei Plätze weiter vorne stand.

Das Rennen selbst lief gut. Mit zunehmendem Selbstvertrauen kam Magnussen zügig nach vorn. Kurz nach Halbzeit des Rennens überholte er Al Unser jr. auf ziemlich beeindruckende Weise und war damit in den Top-Ten. Gleich danach folgte aber ein Dreher nach einer Berührung mit Blundell, mit dem er sich ein rundenlanges Duell geliefert hatte.

„Mein erstes Indycar-Rennen war ganz OK,“ resümierte Magnussen, nachdem er wieder ins Rennen gegangen war und 14. wurde. „Es gab eine Menge Parallelen zu meinem ersten Formel 1-Rennen – außer den vielen Gelbphasen natürlich. Es war mir neu, daß man ins Kiesbett rutschen kann, geborgen wird und das Rennen fortsetzen darf. Alles in allem hat es Spaß gemacht, ich habe eine Menge gelernt.“

Die gemachten Erfahrungen standen ihm eine Woche später gut zu Gesicht, als er auf dem extrem schnellen 4 Meilen-Kurs von Road America im ländlichen Wisconsin ins Indycar-Cockpit zurückkehrte. Dieses Mal jedoch im

Fittipaldi-Auto des Hogan-Penske-Teams.

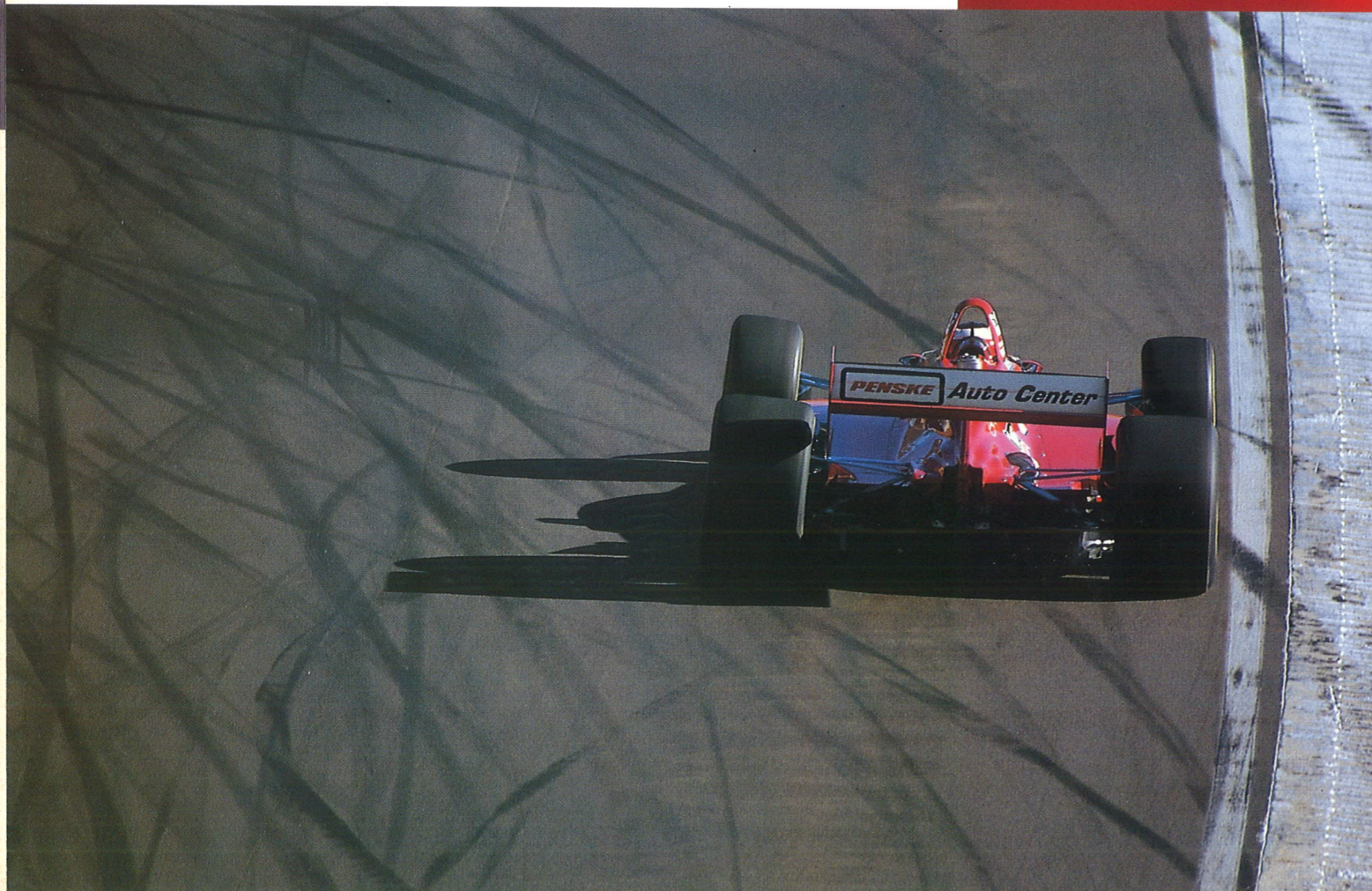
„An diesem Wochenende fühlte ich bereits einen großen Unterschied, obwohl das Team und alles andere auch neu war,“ sagte er nach dem ersten freien Training.

Magnussen lieferte beim Hogan-Penske-Renningenieur Tom Brown auf Anhieb eine gute Diagnose des Autos ab. Folglich erzielte man gemeinsam deutliche Abstimmungs-Fortschritte.

„Wir haben am ersten Tag nicht eine einzige Schraube verändert, sondern gaben ihm nur etwas mehr Flügel, um ihm über den höheren Abtrieb mehr Sicherheit zu geben und in Ruhe den Kurs kennenlernen zu lassen,“ faßte Brown das Programm zusammen.

„Am nächsten Tag verbesserten wir das Auto und veränderten das Set-up grundlegend. Man konnte sehen, wie Jans Augen mit jeder Veränderung, die wir am Auto vornahmen, größer wurden. Wir konnten problemlos von den Zeiten und den Telemetriedaten ablesen, was zu tun war.“

Magnussens Testerfahrungen aus der Formel 1 und die Rennpraxis aus der DTM





„Ich mußte ins eiskalte Wasser springen und zwar dort, wo es am tiefsten ist. Der Lernprozeß war spannend und intensiv“

Jan Magnussen

INDY

und ITC kamen ihm dabei zu Hilfe.

Kurz vor Trainingsende spendierte Brown ein frisches Set Goodyear-Reifen. Der Däne reagierte darauf mit der viertschnellsten Zeit.

„Wir wußten, daß es ein Prestige-Erfolg war,“ gab Brown zu, „aber was soll's, es war halt ein kleines Geschenk, das Jans Potential zeigte.“

Beim abschließenden Qualifying verhinderte wärmeres Wetter für die meisten Fahrer eine Verbesserung der Freitag-Zeiten. Magnussen fuhr in die zehnte Startposition, zwei Plätze hinter Paul Tracy, der in Road America immerhin schon dreimal Pole-Position hatte, und lag zwei Plätze vor dem zweifachen Indycar-Champion Al Unser jr. Er befand sich also durchaus in guter Gesellschaft.

„Das Auto fühlte sich besser an, aber die Strecke war sehr rutschig,“ berichtete Jan, nachdem er eine Runde in 1:43,292 Minuten und mit einem Schnitt von 224 km/h absolviert hatte. „Das hatte ich meiner guten Crew zu verdanken,“ sagte Jan artig und bescheiden.

Am nächsten Morgen überraschte Magnussen dann alle: Im halbstündigen Warm-up vor dem Rennen war er der Schnellste, in Rennabstimmung und mit der üblichen Ladung Methanol an Bord. „Natürlich war ich glücklich, aber fürs Warm-up gib'ts bekanntlich keine Preise. Nur das Rennen zählt.“

Dort kam Magnussen nicht sehr weit -



nur bis zur dritten Kurve. Da kollidierten Alex Zanardi und Gil de Ferran, beide aus der ersten Startreihe, und Jan mußte sich mit einem Ausweichmanöver in Sicherheit bringen. „Da war dichter Staub, und ich mußte nach außen ziehen,“ sagte Magnussen, dessen Renntag dadurch mit gebrochener Aufhängung im Kiesbett endete. „Leider war ich zur falschen Zeit am falschen Ort. Ich wich aus, um ein Problem zu vermeiden, und schuf mir damit ein neues; irgendjemand fuhr über mein Vorderrad.“

Trotzdem hatte Magnussen einen sehr guten Eindruck hinterlassen, den er bei den letzten Saisonrennen in Vancouver und Laguna Seca bestätigte. Er war bei beiden Rennen in den Top-Ten und fuhr teilweise schnellere Rundenzeiten als seine weitaus erfahreneren Teamkollegen.

„Mein Ziel war immer die Formel 1,“ faßt Magnussen seine US-Erfahrungen zusammen. „Aber ich gebe zu, seit meinem

Ausflug nach Amerika hat sich meine Einstellung geändert. Ich habe die IndyCar-Szene wirklich sehr genossen. Die Leute drüben waren alle äußerst hilfsbereit, und ich fühlte mich von allem Anfang an herzlich willkommen.“

Jan Magnussen besitzt damit einen ziemlich raren Erfahrungsschatz im internationalen Motorsport. Er ist der einzige Fahrer, der aktuelle Erfahrungen in der Formel 1, bei den IndyCars und in der Internationalen Tourenwagen-Meisterschaft ITC mitbringt. Seine Lehrjahre sollen 1997 belohnt werden: Jan erhält einen Platz im Jackie Stewarts neuen Formel 1-Team Stewart-Ford und seine Mercedes-Freunde drücken ihm die Daumen für gute Ergebnisse. ■

Oben: Jan traf in Amerika auch Mark Blundell, seinen früheren Teamkollegen beim McLaren-Mercedes Formel 1-Team. Unten: Mit vollem Einsatz in Vancouver



DREI RENNWAGEN IM VERGLEICH

Formel 1, IndyCar und ITC-Tourenwagen sind drei grundverschiedene Kategorien innerhalb des Mercedes-Benz-Motorsport-Programms. Von allen Werksfahrern ist der 23-jährige Däne Jan Magnussen dank seiner Erfahrungen in allen drei Kategorien qualifiziert, die Eigenheiten und die speziellen Anforderungen dieser Rennwagen zu beschreiben. Er fährt seit 1995 in der ITC, ist Testfahrer bei McLaren-Mercedes (mit einem Grand Prix-Einsatz in Aida 1995), und absolvierte Ende 1996 vier Rennen in einem Penske-Mercedes-IndyCar. Wie kann man nun die drei Rennwagen vergleichen?

„In Sachen IndyCar hat man mir eine Menge vom berühmten Turboloch erzählt, und wie schwer diese Autos zu fahren wären. Das war für mich aber kein Problem, das Drehmoment des Formel 1-Motors im unteren Drehzahlbereich ist durchaus vergleichbar. Danach geht es bei beiden Triebwerken progressiv ans Drehzahl-Limit. Im Vergleich zum Mercedes V10 in der Formel 1 hat der Mercedes-IndyCar-Motor einen breiteren, nutzbaren Bereich. Er ist weniger giftig und daher leichter zu fahren. Leistungsmäßig kann man IndyCar und F1 durchaus vergleichen.“

Es ist immer schwer, zwei unterschiedliche Konzepte zu vergleichen,“ fährt der junge Däne fort, „aber mein größtes Problem in der Formel 1 waren immer die Bremsen. Ich hatte nie ein Problem, mich an die enorme Power oder den Grip zu gewöhnen; es waren immer nur die Carbon-Bremsen. Ihre Verzögerung wirkt auf mich so, als würde man unmittelbar nach Betätigung des Bremspedals

gegen eine Wand fahren. Bei den IndyCars ist dieser Effekt weniger dramatisch, weil Stahlbremsen verwendet werden, und durch das höhere Gewicht sind die Bremswege relativ länger. Es gibt etwa 130 Kilo Gewichtsunterschied, dafür hat aber ein Indy Car mehr PS als ein Formel 1.“ Magnussen weiter: „Eine andere Sache, an die ich mich gewöhnen mußte, war die konventionelle Gangschaltung, bei den Indy Cars. Sowohl Formel 1- als auch ITC-Auto haben ja eine Schaltwippe am Lenkrad. Anfangs war das etwas irritierend, weil man in der Kurve eine Hand vom Lenkrad nehmen muß. Auch die Lenkung empfand ich im Indy Car schwergängiger als im Formel 1.“

Magnussen über den Umstieg zurück in die C-Klasse: „Man meint, daß die Rückkehr aus einem 900 PS starken Monoposto in ein ITC-Auto schwierig wäre. Ich habe aber zwei Jahre Erfahrung mit der AMG Mercedes C-Klasse, und kenne das Auto gut. Es gibt keine großen Überraschungen mehr. Die Renn-C-Klasse hat weniger Leistung und auch nicht ganz die Bremskraft der beiden Formel-Autos. Während der ersten Runden muß man sich halt wieder daran gewöhnen, man findet aber rasch wieder die Ideallinie.“

Magnussens persönliches Fazit: „Die IndyCars bieten von den dreien zweifellos den meisten Fahrspaß. Der Motor-Schub ist sehr beeindruckend. Ich fühlte mich schon nach wenigen Runden wohl und hatte volles Vertrauen. Mit dem Formel 1-Auto darf man nie übers Limit gehen. Mit dem IndyCar kann man es hingegen auch ein wenig übertreiben, ohne dramatische Konsequenzen. Das Auto ist wesentlich gutmütiger, und man verliert nicht soviel Zeit, wenn man ein wenig driftet.“ ■



Der Pazifik GP '95 im McLaren-Mercedes war Jans erstes Formel 1-Rennen





Durch Bremsen schneller? In der
Tat besteht der Stoff, aus dem die
besten Rundenzeiten gemacht sind,
zu einem guten Teil aus Verzögerung

TECHNIK

BREMSWEGE



PÜNKTLICH.
ZUVERLÄSSIG.
JEDESMAL.
DIE WORLDWIDE
EXPRESS
GELD-ZURÜCK-
GARANTIE VON UPS.



Bisher haben Sie uns vertraut.
Jetzt gibt es dafür noch einen Grund mehr.
UPS gibt Ihnen die Geld-zurück-Garantie auf internationale Express-Sendungen. Denn wir sind so überzeugt von unserer Logistik, von unseren Mitarbeitern und unserem weltweiten Zustellnetz, daß wir Ihnen die termingerechte Zustellung von Express-Dokumenten und -Paketen versprechen – in Tausende von Städten und Geschäftsmetropolen auf der ganzen Welt.
Pünktlich. Zuverlässig. Jedemal.
Oder Sie bekommen Ihr Geld zurück. Mit Zustellung nach einem exakten Zeitplan, auf den Sie sich verlassen können. Damit andere sich auf Sie verlassen können. Wir geben Ihnen unser Wort.
Damit Sie Ihr Wort halten können.



Weltweiter
Olympischer Sponsor



Als ob Sie es selbst hinbringen

Für weitere Informationen rufen Sie uns bitte bundesweit an unter: 01 30 - 66 30

Die Brems-Kapazität eines
Formel 1-Autos übersteigt
schon seit langer Zeit die
Reaktionsfähigkeit des
menschlichen Gehirns



TECHNIK



*Oben: Mit
glühenden
Bremsseiben
demonstriert der
AMG-Mercedes
sein erstaunliches
Brems-Potential*

Im Rennsport gilt das gleiche, wie im Straßenverkehr. Beschleunigen ist keine große Kunst, gefühlvoll und rechtzeitig bremsen aber schon. Der AMG Mercedes C36 ist eines der ausgewogensten Straßenautos unserer Tage, das aber auch in Fragen der Sicherheit Maßstäbe setzt. Dazu gehören natürlich Hochleistungsbremsen samt ABS, um das Auto auch aus Tempo 250 problemlos und schnell zum Stillstand zu bringen. Auch in diesem Bereich hat bei Mercedes-Benz und AMG der Technologie-Transfer vom Rennsport in die Serie stattgefunden. Wir versuchen, die Bremsleistung des C36, des McLaren MP4/11, des Penske-Mercedes-Indy Cars und der AMG Mercedes Renn-C-Klasse zu beschreiben.

Die einzige Möglichkeit, die phantastischen Bremskräfte im Rennsport erleben zu können, bietet sich bei den Mitfahrgelegenheiten, die Mercedes-Benz mit den ITC-Tourenwagen anbietet. Auch wenn man davon ausgeht, daß die "Taxifahrer" Lohr, Grau, Schneider, Thiim, van Ommen, Franchitti, Magnussen und Mayländer mit ihren Gästen auf dem Beifahrersitz nicht ganz ans Limit gehen, ist es ein atemberaubendes Erlebnis. Die

fast 500 PS des wunderbaren Sechszylinders entwickeln zwar auch ein sensationelles Gefühl der Beschleunigung, aber der wahre Hammer fällt mit der enormen Verzögerung. Wenn der Chauffeur auf dem Kurs von Hockenheim, ungefähr beim Passieren der Start- und Ziellinie, den sechsten Gang einwirft, beginnt der unerfahrene Fahrgast leicht zu transpirieren. Dem Tribünenverlauf ist nämlich klar zu entnehmen, daß es in Kürze stark nach rechts geht, das Fahrzeug beschleunigt jedoch ungeniert. Selbst Passagiere, denen der moderne Rennsport zumindest theoretisch vertraut ist, werden angesichts der rasch näher kommenden Kurve steif wie ein Brett und würden ihren gesamten irdischen Besitz für ein Bremspedal geben.

Auch dem Laien dämmert, daß dies niemals das Tempo eines Autos sein kann, das in Kürze nach rechts abbiegen soll.

Dank ABS liegt bei modernen Renntourenwagen der Bremspunkt jedoch dort, wo die Vorstellungskraft der Fahrgäste nicht mehr hinreicht.

Beim europäischen ITC-Finale in Hockenheim erreichten Jan Magnussen und Jörg van Ommen mit der AMG Mercedes C-Klasse im Qualifying auf der



Oben: Ein Rauchwölkchen steigt von den Reifen des IndyCars auf, als die Bremsen richtig zupacken Unten: Eine ITC-Bremsscheibe



schnellen Waldgeraden erstmals die 300 km/h-Schallmauer. So schnell war ein Tourenwagen noch nie gewesen. Die erste Schikane verträgt etwa Tempo 80 an der Einfahrt und wird im ersten Gang gefahren. Jan und Jörg sagen, daß sie erst kurz vor der 100-Meter-Marke den Fuß vom Gaspedal nahmen. Innerhalb von knapp 150 Metern wurde in rasender Abfolge vom sechsten in den ersten Gang geschaltet und gleichzeitig, dank ABS, von 300 auf 80 km/h verzögert!

Der McLaren-Mercedes MP4/11 kann in 6,3 Sekunden von 0 auf 160 km/h beschleunigen und wieder zum Stillstand kommen. Beim Grand Prix von Deutschland fiel ebenfalls auf der langen Waldgeraden vor der ersten Schikane ein Geschwindigkeitsrekord. David Coulthard erreichte mit dem McLaren-Mercedes im Qualifying 357,032 km/h! Das war dort die schnellste, je mit einem Formel 1-Auto erzielte Geschwindigkeit. Gebremst wurde für die Schikane noch um einen Hauch später als im Tourenwagen. Möglich ist das durch Carbon-Bremsscheiben - vorstellbar ist es nicht mehr. Die Analyse des Bremsvorgangs durch die Fahrer hört sich so an: "Die Bremskräfte in der Formel 1 haben das Reaktionsvermögen des menschlichen Gehirns längst ausgebremst. Man prägt sich im freien

Training an den entscheidenden Stellen Bezugspunkte für den spätest möglichen Bremspunkt ein. Das kann eine Blume sein oder ein Wechsel im Grauwert des Asphalts. Wenn es dann aber im Qualifying um die entscheidenden Zehntel- oder gar Tausendstelsekunden geht, muß man sich zwingen, auch diesen Punkt noch zu verschieben, um wirklich schnell zu sein."

Die Indy Cars müssen mit Stahlbremsen auskommen. Sie haben, so wie auch die Formel 1, kein ABS, sind aber um rund 130 kg schwerer. Dadurch gibt es relativ lange Bremswege, die aber auch einen positiven sportlichen Affekt haben: Auf den attraktiven Stadtkursen und den permanenten Kursen finden mehr Ausbrems- und Überholmanöver statt, weil außerdem auch die Aerodynamik weniger aggressiv ist, als in der Formel 1. Auf den Hochgeschwindigkeits-Ovalen kommt es bei Tempo 370 und darüber auf die Bremsen überhaupt am allerwenigsten an.

Der AMG Mercedes C36 kommt auf trockener Fahrbahn aus 250 km/h in 6,7 Sekunden auf 190 Metern zum Stillstand. Das ist zwar etwas länger als in der Formel 1, in der ITC oder bei den Indy Cars, aber immer noch ein Bestwert für sportliche Straßenlimousinen. ■

BREMSWEGE VON TEMPO 250 AUF NULL



80m/2.5 seconds



170m/2.5 seconds



125m/3.9 seconds



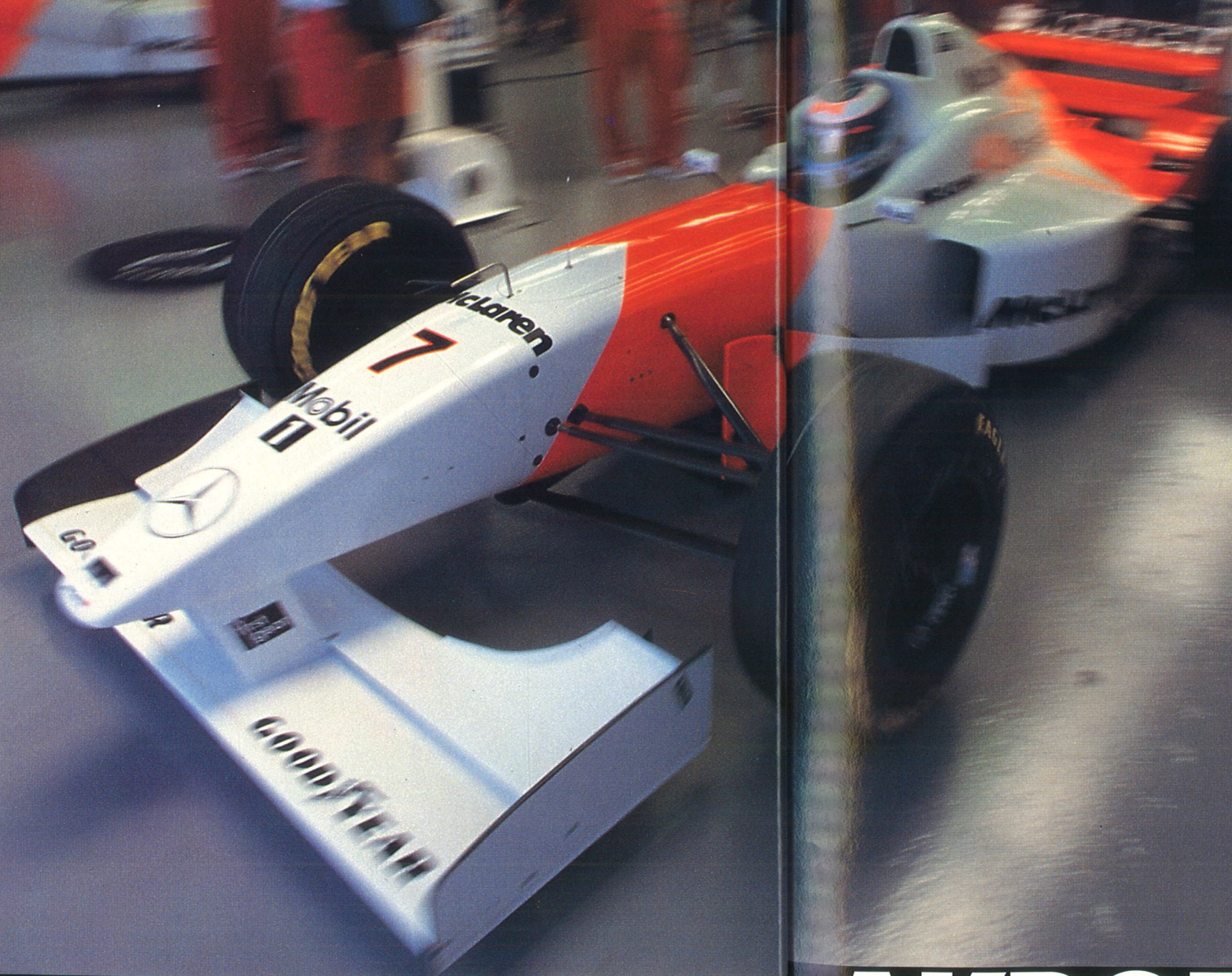
190m/6.7 seconds

ORANGINA®

A LA PULPE D'ORANGE



F1



DIE STUNDE DER AKROBATEN

Das Qualifying: 60 Minuten und 12 Runden stehen zu Verfügung. Das Ziel

dieser Stunde: So weit wie möglich vorne stehen



F1



Während des Qualifyings glüht die Box vor Aktivität. Fahrer und Ingenieure studieren gemeinsam die Telemetrie-Daten, die Mechaniker setzen die gewonnenen Erkenntnisse um, und dann geht's in die nächste schnelle Runde

Der Kampf um die Startaufstellung ist in der Formel 1 längst genauso wichtig geworden wie das Rennen selbst. Es geht um jede einzelne Tausendstelsekunde, die einen Platz weiter vorn in der Startaufstellung bedeuten kann. Die Fahrer haben 60 Minuten Zeit. In dieser Stunde werden 12 Runden absolviert, einschließlich Einlauf- und Auslaufrunden. Es ist eine faszinierende Stunde voller Adrenalin, psychischer Belastungen und schierer Akrobatik.

Am Samstagnachmittag geht es für Fahrer, Teamchefs und Mechaniker ausschließlich darum, in dieser Stunde gemeinsam so perfekt wie möglich zu sein. Mit den heutigen, hochentwickelten Formel

1-Autos ist das Überholen sehr schwer geworden, daher ist ein guter Startplatz schon der halbe Erfolg. In der extrem angespannten Atmosphäre der Boxengasse sind jene, die es am Samstag gut hinkriegen, zumeist auch am Sonntag vorne zu finden. Wir waren beim Qualifying in Estoril mit dabei.

12 Uhr 57: Noch drei Minuten bis zur grünen Ampel und dem Beginn des Qualifyings. Spannungsgeladene Stille breitet sich in der McLaren-Mercedes-Box aus. Glänzend ruhen die beiden Rennwagen auf den Wagenhebern. Die Fahrer sind in Konzentration versunken. Am beeindruckendsten ist diese alles

überlagernde Stille. Das letzte, was man in einer Formel 1-Boxengasse wenige Sekunden vor dem Qualifying erwarten würde, ist, daß man das Fallen einer Stecknadel hören kann.

13:00 Uhr: Die Heizdecken, die die Reifen auf ihre optimale Arbeitstemperatur gebracht haben, werden abgenommen. David Coulthard bekommt von seinem Renningenieur David Brown das Zeichen zum Motorstart. Bei Grün ist David als einer der ersten draußen. Der Wetterbericht hörte sich nicht sehr gut an, daher gehen die meisten Fahrer sofort auf eine schnelle Runde und auf Nummer Sicher, falls einsetzender Regen eine gute Zeit später



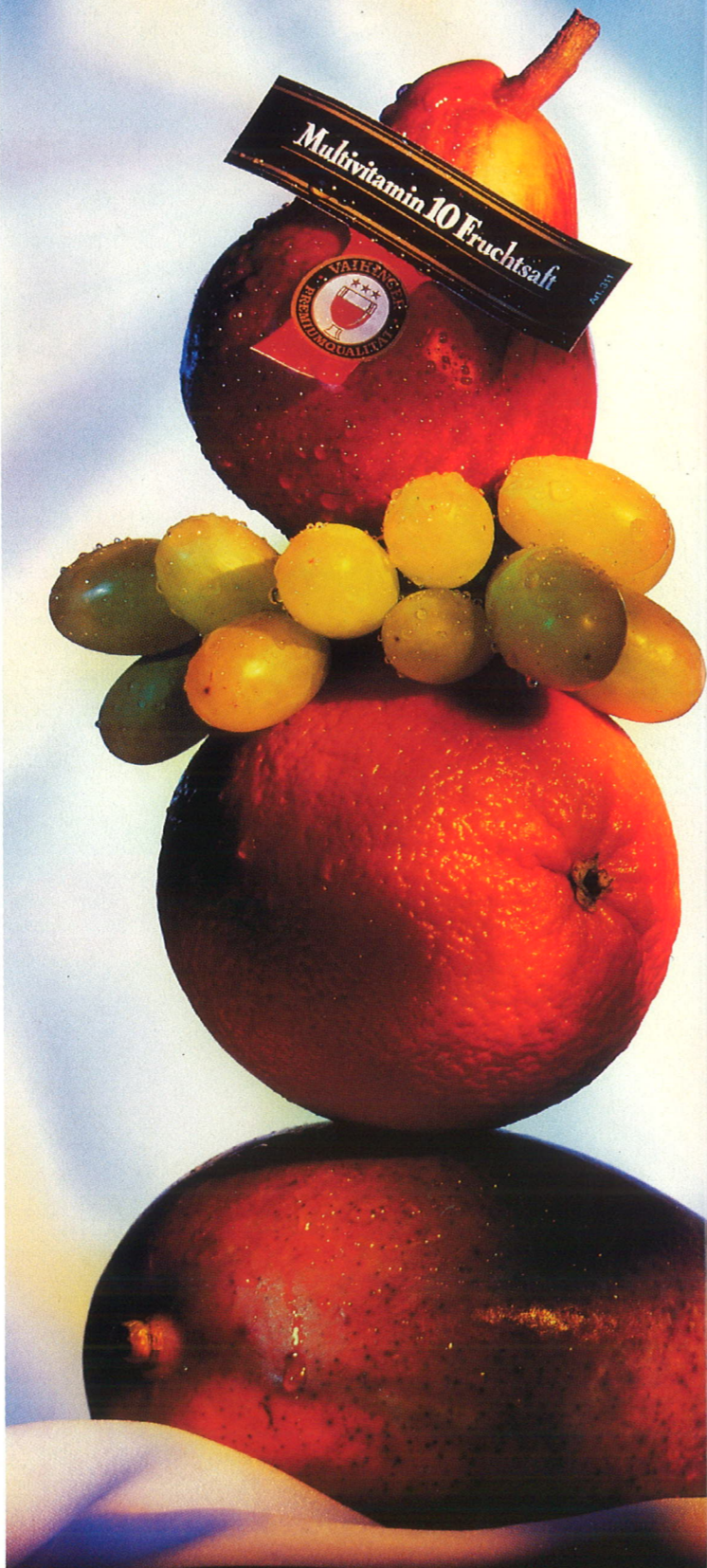
**SIND SIE ZU STARK,
BIST DU ZU SCHWACH.**

SERIENMÄSSIG
MIT ZEHN
AUSGESUCHTEN
VITAMINEN.

DER SAFTIGE UNTERSCHIED
Vaihinger

Gesunder Genuß ist weniger eine sportliche Angelegenheit, als eine Frage der persönlichen Vernunft. Denn auch wer den harten Alltag meistern will, sollte bei dem, was er täglich zu sich nimmt, auf Reinheit, erlesene Rohstoffe und die notwendigen Vitamine achten.

Vaihinger bietet Ihnen eine Vielfalt an 100prozentigen Fruchtsäften, die ihresgleichen sucht. Suchen Sie sich einfach Ihren Lieblingsaft aus. Und tanken Sie auf.



Leonhardt & Kern



Es sind minimale Veränderungen im Set-up, die bei jedem der vier Qualifikations-Versuche Zehntelsekunden bringen sollen

ganz verhindern sollte. Mika Häkkinen folgt seinem Teamkollegen eine Minute später mit der gleichen Taktik.

13 Uhr 05: Der erste Versuch des Finnen, dem Motor und dem Chassis jedes einzelne Zehntel abzurufen. Monitore registrieren die Rundenzeiten, die per Split in drei Sektoren aufgeteilt werden. Häkkinen fährt auf seiner ersten schnellen Runde die drittbeste Zeit. Seine Mechaniker fixieren den TV-Schirm, schauen ihrem Fahrer gebannt bei seinem Balanceakt am Limit zu. Keiner spricht ein Wort.

An der Boxenmauer stecken Teamchef Ron Dennis, Mercedes-Benz Motorsport-Chef Norbert Haug und der technische Berater des

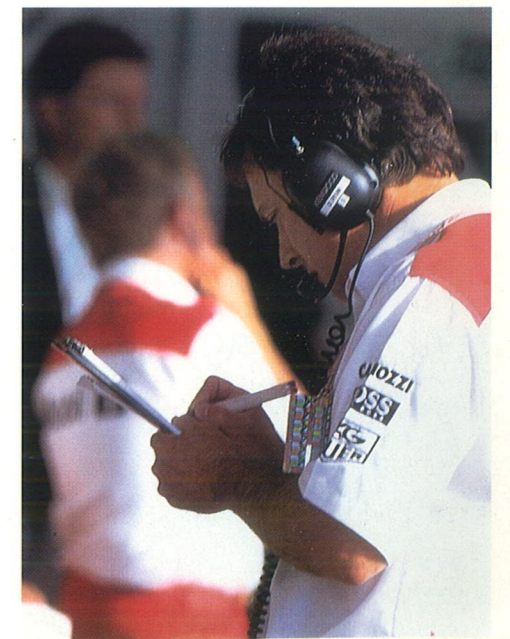
Teams, Ex-Weltmeister Alain Prost, die Köpfe zusammen. Drei Minuten später kehrt Häkkinen zurück. Das Auto wird in die Box geschoben und alles beginnt von vorne.

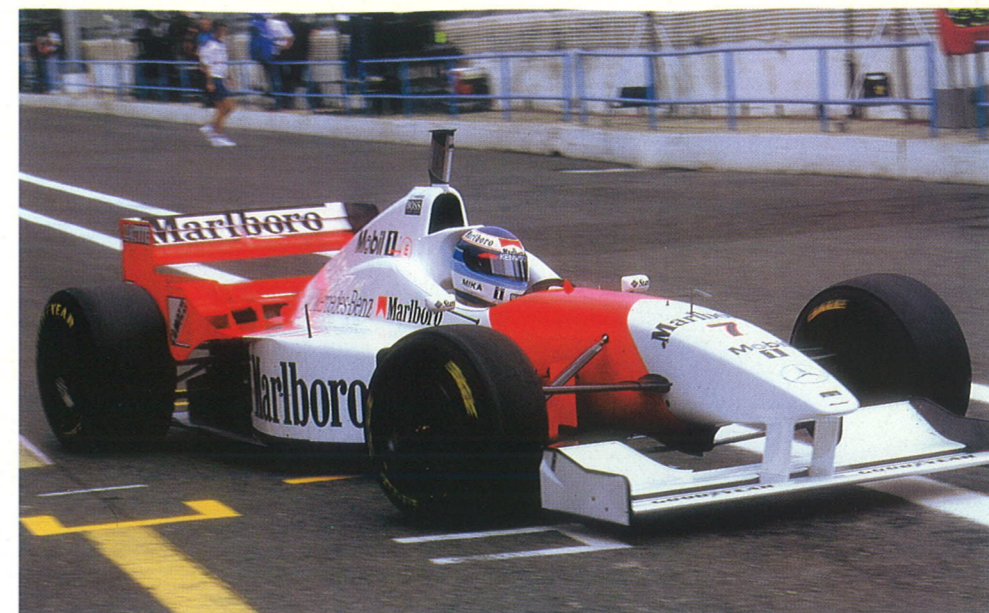
13 Uhr 10: Häkkinens Renningenieur Steve Hallam spricht mit Mika via Intercom. David Coulthard, der mittlerweile auch zurückgekehrt ist, hat ein kleines technisches Problem. Das Auto wird aufgebockt, die Motorabdeckung kommt runter, der Ölstand des Mercedes V10 wird kontrolliert, das Problem lokalisiert. Auch dem stillen Beobachter leuchtet ein: Wenn hier nicht alles reibungslos, das heißt perfekt, läuft, werden Auto und Fahrer nie zu jener Harmonie finden, die man am Limit

braucht. Und manchmal reicht auch Perfektion nicht aus, so gering sind die Toleranzen in diesem Spiel. Wenn die Voraussetzungen nicht stimmen, würden die Fahrer zu diesem frühen Zeitpunkt keine zusätzlichen Energien mobilisieren oder unnötige Risiken eingehen. Bei nur vier ernsthaften Versuchen in 60 Minuten wäre jetzt ein Dreher oder gar ein Unfall eine Katastrophe.

13 Uhr 11: Ron Dennis geht über die Boxengasse, um mit seinen Piloten zu reden. Keine lange Konversation - nur eine Bestätigung, daß alles OK ist. Vielleicht noch ein paar taktische Empfehlungen vom Teamchef oder von Alain Prost, wie man

Rechts oben: Sobald Arbeit ansteht, legen die Mechaniker los. Rechts unten: Coulthard, Dennis und Prost beim Kriegsrat Ganz rechts: Nichts bleibt unbemerkt, jedes Detail wird festgehalten





Rechts: Nach seiner schnellsten Runde kehrt Mika Häkkinen in die Box zurück

Häkkinen ist im ersten Sektor der Schnellste. Seine Mechaniker drängen sich näher um den Monitor und hoffen auf Fortsetzung

den nächsten Versuch anlegen soll. Zwei Minuten später wird der Luftdruck des neuen Goodyear-Reifen-Sets geprüft. Dann zündet Häkkinen den Mercedes V10 und rauscht aus der Box.

13 Uhr 15: Die erste fliegende Runde dieses Versuchs, und Häkkinen ist im ersten Sektor der Schnellste. Sofort spürt man die Erregung in der Box. Seine Mechaniker drängen sich noch näher um den Monitor und drücken die Daumen, daß der Finne den Vorsprung bis zur Ziellinie halten kann.

Vielleicht wird es die Pole! Obwohl sich Mika um zwei Zehntel verbessert, reicht es nicht ganz.

13 Uhr 17: Während Häkkinen an die Box rollt, startet gerade sein Teamkollege den nächsten Versuch. Coulthard war die ganze Zeit, die er in der Box verbrachte, angeschnallt im Cockpit geblieben. Außer für kleine Änderungen am Set-up mit seinem Renningenieur David Brown hat er kaum die Augen vom Zeiten-Monitor genommen. Er hat sich neu konzentriert und für die nächste Attacke psychisch fit gemacht.

13 Uhr 20: Während Coulthard auf seine fliegende Runde geht, werden die alten Reifen aus der Box gerollt. Etwas über eine Minute später und nach sechs bisher absolvierten Runden hat David seine Zeit

verbessert und liegt nur einen Platz hinter Häkkinen an achter Stelle.

13 Uhr 23: Wieder Häkkinen - dritter Versuch. Coulthard studiert mit seinen Technikern Telemetrie-Ausdrucke. Die detaillierten Graphiken, die über jeden gefahrenen Meter Aufschluß geben, sind eine entscheidende Hilfe, um das Auto immer exakter zu justieren.

13 Uhr 28: Häkkinen beendete seinen dritten Anlauf und bleibt Siebenter, David ist als Achter qualifiziert. Die letzten 30 Minuten sind angebrochen, und die Spannung steigt merklich. Die Sonne ist herausgekommen, und da die Gefahr von

Regen endgültig gebannt zu sein scheint, konzentriert man sich bei McLaren und den anderen Teams auf die allerletzten Minuten des Qualifyings. Vielleicht gelingt im letzten Moment der entscheidende Kraftakt.

13 Uhr 35: Coulthard ist ausgestiegen und vertritt sich ein wenig die Beine. Er ist jetzt locker, plaudert mit seiner Freundin Andrea und mit Greg Moore. Der Mercedes-Junior aus der IndyCar-Serie ist ein äußerst interessierter Zuschauer. Häkkinen bereitet sich darauf vor, mit dem Reserveauto weiterzumachen, weil es mit dem Einsatzauto ein kleines Problem zu geben scheint

13 Uhr 42: Coulthard und Brown

überlegen, ob man wieder auf die Strecke gehen soll. Die Mechaniker haben den jüngsten Wetterbericht abgerufen, und das Barometer beginnt rapid zu fallen - es könnte nun doch noch Regen geben.

13 Uhr 49: Ein Schluck Orangensaft, und Coulthard ist wieder im Auto, Häkkinen bereit, das Ersatzauto in Betrieb zu nehmen, das natürlich mittlerweile mit dem Einsatzauto auf einem Stand ist.

13 Uhr 55: Nur noch fünf Minuten - der Höhepunkt der Session. Dies ist der beste Moment, um eine Zeit auf die Bahn zu knallen, auf die keiner mehr eine Antwort hat. Die ultimative Selbstüberwindung mit

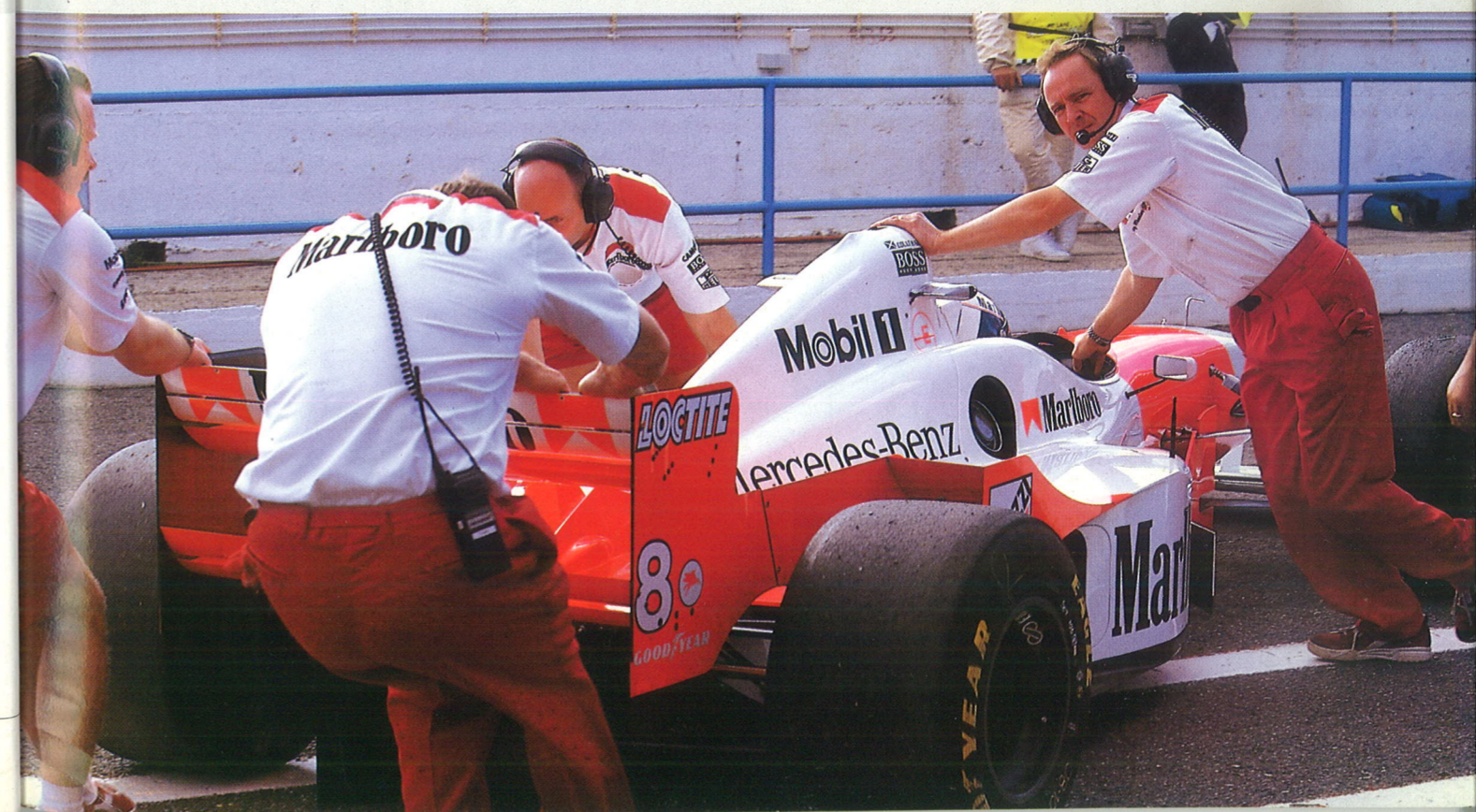
100 Prozent. Der Mercedes V10 brüllt auf, eine Stichflamme aus dem Auspuff und Coulthard ist draußen.

13 Uhr 57: Die Natur mischt sich in den letzten Minuten ein. Coulthard nimmt gerade Anlauf auf die alles entscheidende Runde, Häkkinen ist im Begriff rauszugehen. Da beginnt es leicht zu nieseln, schließlich zu schütten. Coulthard muß die Runde abbrechen und damit ist das Qualifying gelaufen.

14:00 Uhr: Die Spannung löst sich, die Arbeit ist getan. Auf der Strecke zumindest. Platz sieben für Mika Häkkinen, Platz acht für David Coulthard. ■



Oben: Ruhe in der McLaren-Box. Links: Coulthard konzentriert sich auf den nächsten Versuch. Darunter: Auf der Suche nach dem letzten Zehntel. Daneben: Mit Heizdecken werden die Reifen in der Box auf Betriebstemperatur gebracht





DTM
ITC



DTM
ITC



50 Siege mit dem 190E, 32 mit der Rennversion der C-Klasse. Rückblick auf ein Jahrzehnt voll Spannung, Atmosphäre und Flair in der DTM und der ITC

GUTE ZEITEN



DTM
ITC

Rechts: In der zweiten Evolutionsstufe machte AMG dem 190er auch mit einem ordentlichen Heckspoiler Beine. Die dazugehörigen Siege blieben nicht aus



Oben und rechts: Gruppenbild 1991 mit Gastfahrer Michael Schumacher, der am Norisring und in Diepholz das heiße Lenkrad des 190ers ergriff



Die Rennversion der C-Klasse war von Anfang an ein würdiger Nachfolger auf der Rennstrecke, wo es der 190E in seiner DTM-Karriere auf stolze 50 Siege gebracht hatte

Mercedes-Benz kehrte 1988 offiziell in den Motorsport zurück. Man engagierte sich parallel in der Gruppe C und in der aufstrebenden Deutschen Tourenwagen Meisterschaft. Der Mercedes 190E errang fortan in seiner DTM-Karriere 50 Siege. Anfang 1994 übernahm die C-Klasse in der DTM und brachte es in drei Jahren auf stattliche 32 Erfolge. Diese Bilanz machte Mercedes-Benz zum erfolgreichsten Hersteller in DTM und ITC. Statistisch gesehen hat eine AMG Mercedes C-Klasse bisher fast jedes zweite Rennen gewonnen. Bei den 227 DTM imd ITC-Starts seit 1986 standen bis heute insgesamt 82 Siege zu Buche, und 51 mal blinkte der Stern auf der Pole-Position. Hinter dieser eindrucksvollen Statistik stehen große menschliche Leistungen und eine Menge schöner Erinnerungen.



Etwas sehr Markantes war zum Beispiel der helle, satte Sound des Vierzylinder-Saugmotors im 190E 2,5-16 Evo 2, wie sein voller Name lautete. Besonders gut kam diese Akustik auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings rüber, etwa ganz früh am Morgen beim freien Training. In der Stille des Waldes konnte man schon kilometerlang das Röhren der Motoren vernehmen, wenn Könnner wie Bernd Schneider, Klaus Ludwig, oder Kurt Thiim auf der Suche nach der Zeit waren. Beim Näherkommen wußten Kenner der Materie zu jeder Sekunde, in welchem Streckenabschnitt und in welcher Kurve sich der im Anflug befindliche

Renntourenwagen gerade befand. Und dann dieses unmittelbare Erlebnis, wenn der reine Ohrenschaus durch die optische Sensation angereichert wurde. Die Kompression von Auto und Fahrer bei Tempo 250 in der Fuchsröhre, das abrupte Wegkippen im Karussell, das Transformieren einer S-Kurve zu einer Geraden am Wippermann und natürlich der heikle Sprung am Pflanzgarten.

Klaus Ludwig hatte den ganzen Ring, diesen unglaublichen, psychedelischen 25-Kilometer-Ritt damals längst durch die Telemetrie seiner Sinne intus. Bis in die Fingerspitzen. Ludwig und der 190er am absoluten Limit auf der Nordschleife, das gehörte sicher zum Besten, was es im

Motorsport je gab und wird auch ewig als DTM-Highlight in Erinnerung bleiben.

1992 wurde in vielerlei Hinsicht zu einem markanten Jahr für Mercedes. Als Symbol der Entschlossenheit, nun zielstrebig auf den Meistertitel zuzusteuern, hatte man dem 190er in Evolutionsstufe II mit großem markantem Heckspoiler über den Winter bei AMG entschlossen Beine gemacht. Außerdem gelang es Mercedes und AMG, den früheren Formel 1-Weltmeister Keke Rosberg für ein Comeback im Tourenwagensport zu gewinnen. Ebenso, wie der heute zweifache Formel 1-Weltmeister und damalige Mercedes-Junior Michael Schumacher, der 1991 am

Nice to meet you.



Warsteiner Brauerei, D-59564 Warstein, Telefon (0 29 02) 8 80.

DAS EINZIG WAHRE  **WARSTEINER**

Spitzen-Pilsener der Premium-Klasse

Auf höchstem Niveau auch WARSTEINER PREMIUM LIGHT und alkoholfreies WARSTEINER PREMIUM FRESH

Formel 1-Weltmeister Keke Rosberg lernte rasch, wie man mit Tourenwagen umgeht. Auch auf der Nordschleife des Nürburgrings wo er 1992 mit dem „Berlin 2000“-Auto eine Zeit lang in Führung lag

Norisring und in Diepholz probeweise das heiße Lenkrad eines 190E ergriff, mußte auch Rosberg zur Kenntnis nehmen, daß die Trauben in der DTM hoch hängen. Der Finne lernte allerdings schnell und erfrischte das Publikum, wie seinerzeit in der Formel 1, durch Draufgängertum, sagenhafte Überholmanöver und einen Fahrstil, den er sich bei seinen Kollegen, den fliegenden Rallye-Finnen abgeschaut hatte. Der Tourenwagen-Lehrling gewann bereits am Flugplatz von Wunsdorf, das war das sechste Rennen seiner zweiten Karriere im Rennsport.

Wenig später mußte Rosberg einsehen, daß Mercedes auch eine schnelle Dame beschäftigt, die beim Überholen gar nicht zimperlich ist. Auf dem kleinen Kurs von Hockenheim besiegte Ellen Lohr ihren großen Teamkollegen nach rundenlangem Duell mit einem perfekten und umjubelten Ausbremsmanöver, das in die ereignisreiche DTM-Geschichte eingegangen ist. Es war zugleich der erste Sieg einer Frau im Top-Tourenwagensport.

Ellen und Keke fuhren 1992 die sogenannten „Berlin 2000 Autos“, mit denen der Daimler-Benz-Konzern die Olympia-Bewerbung der Stadt Berlin für die Jahrtausendwende unterstützte. Die

Klaus Ludwig hatte die ganze Nordschleife, diesen unglaublichen psychedelischen 25-Kilometer-Ritt längst durch die Telemetrie seiner Sinne intus

silbernen Autos trugen die Unterschriften von vielen Prominenten aus Sport, Politik und Kultur, die dadurch der Berlin-Bewerbung Unterstützung gaben. Im Lauf der Saison kamen noch namhafte Persönlichkeiten dazu. Etwa der große Juan Manuel Fangio, der am Norisring zu Besuch war und unterzeichnete. Durch die sympathische Aktion mit den Berlin-Autos, die es auch als limitierte Serien-Edition gab, sorgte Mercedes-Benz für eine bis dahin kaum gekannte Breitenwirkung der DTM in der Bevölkerung und in den Medien.

Zahlreiche Podiumsplätze, 16 Saisonsiege und eine geschlossene Mannschaftsleistung der AMG-Truppe brachten Klaus Ludwig fünf Siege und Mercedes den DTM-Meistertitel 1992. Im darauffolgenden Jahr wurde der erfolgreiche 190E 2,5-16 Evo2 nochmals weiterentwickelt und gemäß den Spielregeln der neuen Klasse 1 adaptiert. Eine erfolgreiche Titelverteidigung war mit diesem Interimsfahrzeug gegen den



Die Fans haben die unvergleichliche Atmosphäre der DTM und der ITC ganz wesentlich mitgestaltet, indem sie sich ins Spektakel integrierten und auch auf den Tribünen eine sehr aktive Rolle spielten





Nach dem Regen-Sieg am Nürburgring wurde diese Regel neu geschrieben: man kann bei Nässe auch ohne Allrad gewinnen



Oben: DTM-Meisterfeier 1992 in Hockenheim. Darunter: Die technische Vielfalt der C-Klasse machte auch vor der Lackierung nicht halt. Mal blau, mal grün, je nach Lichteinfall. Links: Neue Junioren braucht das Team: Franchitti, Grau und Magnussen

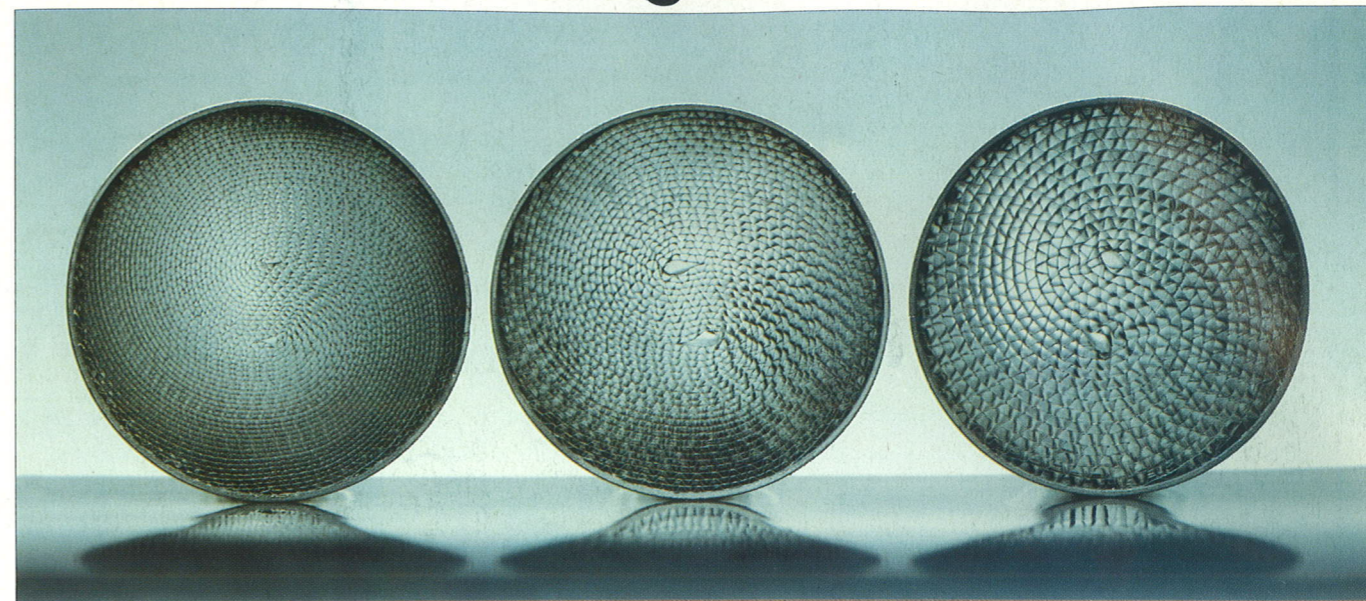
reinrassigen Klasse 1-Alfa Romeo mit Allradantrieb und Sechszylinder-Motor nicht mehr möglich. Dennoch gab es auch 1993 acht Siege, und auf der Avus gelangen, dank einer klugen Boxenstrategie bei Regen und später auf trocknender Bahn der 49. und der 50. Sieg des 190ers, bevor er endgültig in die Box geschoben wurde und einen Ehrenplatz im Mercedes-Benz-Museum in Untertürkheim erhielt. Mercedes war mit Roland Asch, Bernd Schneider und Klaus Ludwig Zweiter, Dritter und Vierter in der Meisterschaft.

Der Nachfolger des 190 war bereits erfolgreich auf den Straßen der Welt unterwegs und die Rennversion der C-Klasse von Mercedes-Benz war auf Anhieb ein würdiger Nachfolger auf der Rennstrecke. Die Harmonie des Designs, auch als Tourenwagen, ergab ein ausgesprochen schönes Auto. Elegant und dezent vom Front- bis zum Heckflügel, jedoch äußerst effektiv als Rennwagen.

Nach dem verregneten Saisonauftakt in Zolder war am kleinen Kurs von Hockenheim volles Haus und volles Programm mit Mercedes-Benz, Alfa Romeo und Opel samt einer phantastischen Atmosphäre, wie sie in dieser Dichte nur im Motodrom spürbar wird. Trotz erfolgreicher Tests, trotz hervorragender Daten und einem guten Saisonbeginn bei Allradwetter bangte man bei den Mercedes-Teams noch der Beantwortung

Umweltschutz im Rennsport:

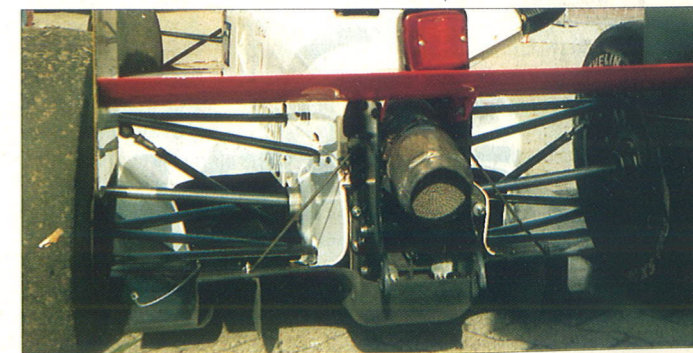
Emitec Hochleistungskats sind erste Wahl



Metall-Kats für Hochleistung, gesteigerte Effektivität und für unsere Umwelt.

Im Rennsport trennt sich die Spreu vom Weizen. Nur Hochleistungs-Komponenten kommen ins Ziel. Deshalb dominieren hier Metallkat-Systeme von Emitec. Denn sie sind extrem belastbar, arbeiten mit geringstem Leistungsverlust und hoher Effektivität.

Eine Alternative zu Metall-Katalysatoren, vom Tourenwagen- bis zum Formel 3-Sport, gibt es derzeit nicht. So bleibt uns beides erhalten: Die Faszination des Sports und unsere Umwelt.



Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH · Hauptstr. 150 · 53797 Lohmar · Tel. (0 22 46) 1 09-0 · Fax (0 22 46) 1 09-1 09

DTM
ITC

Das Meisterauto von 1994. Die Harmonie des Designs ergab ein ausgesprochen schönes Rennfahrzeug. Dezent vom Front- bis zum Heckflügel und effektiv als Rennwagen

der Frage entgegen: Wie gut wird der Neue wirklich sein?

Es war dem Dänen Kurt Thiim vorbehalten, darauf eine schnelle Antwort zu finden. Schon im ersten Rennen von Hockenheim gab es den ersten Sieg für die Rennversion der C-Klasse. Dieser erlösende Erfolg, gleich am Saisonbeginn, machte bei Mercedes enorme Emotionen frei. Damit war klar, daß man ein gutes Auto hatte und daß alle Beteiligten gut gearbeitet hatten.

Zwei Wochen später räumte Mercedes am Nürburgring auch mit der landläufigen und weit verbreiteten Ansicht auf, daß man im Regen ohne Allradantrieb nicht gewinnen kann. Klaus Ludwig konnte. Und weil damit ja auch eine Ideologie auf dem Treppchen stand, war es auch zugleich einer der schönsten Siege mit der AMG Mercedes C-Klasse. Einer zum Erinnern und einer fürs Geschichtsbuch.

Außer Thiim und Ludwig steuerten 1994 auch Bernd Schneider und Jörg van Ommen Siege bei. Kurt Thiim avancierte zum ungekrönten König des Top-Qualifyings. Der Däne stand bei den zehn Saison-Veranstaltungen nicht weniger als sechsmal auf der Pole-Position, und Bernd

Schneider drehte in 20 Rennen siebenmal die schnellste Runde. Die C-Klasse wurde elfmal als Sieger abgewunken, was für ein neues Auto beeindruckend war. Klaus Ludwig errang seinen dritten Meistertitel und wechselte danach zu Opel.

1995 kam das Konzept der AMG Mercedes C-Klasse zu voller Blüte, und das auf einer noch internationaleren Bühne. Die DTM wurde parallel auch zur ITC, und die drei involvierten Hersteller verpflichteten sich vertraglich, diese große deutsche Rennserie gemeinsam mit der FIA in den nächsten drei Jahren zum „Global Player“ zu machen. Am Ende sollte aus der nationalen DTM eine offizielle FIA-Tourenwagen-Weltmeisterschaft werden.

Mercedes verjüngte die Mannschaft an Lenkrad und Gaspedal deutlich. Der Däne Jan Magnussen, damals 21 und der gleichaltrige Schotte Dario Franchitti kamen neu ins Team und setzten mit Alexander Grau die Junioren-Tradition bei Mercedes-Benz fort. Franchitti stellte sich dem deutschen Publikum und seinen neuen Teamkollegen in Hockenheim gleich gebührend vor. Er fuhr bei seinem ersten Einsatz auf der C-Klasse im Top-



Links: Ellen Lohr siegte 1992 auf dem kleinen Kurs von Hockenheim vor ihren Teamkollegen Keke Rosberg und Bernd Schneider

Qualifying Bestzeit und fuhr auch im Rennen aufs Podium.

Trotz weiterer guter Franchitti-Aktivitäten wurde 1995 zum Jahr von Bernd Schneider. Insgesamt gab es 16 Siege für die C-Klasse, davon gingen nicht weniger als elf an Bernd, der in Sachen Meistertitel ohnehin längst überfällig war. Innerhalb der Schneider-Fangemeinde ist sein Vater auch der treueste Anhänger. Bei fast allen Rennen war und ist er, in bunte Schneider-Devotionalien gehüllt, an vorderster Front dabei, und bei einigen Siegen wäre er vor lauter Aufregung und Freude beinahe über die Boxenmauer gesprungen.

Absoluter Saison-Höhepunkt war bei den europäischen Bewerben das Rennen auf dem Stadtkurs von Helsinki, das von den Finnen „ITC-Thunder“ genannt wurde. Gut 100.000 begeisterte Zuschauer machten daraus ein Fest, das den Glauben an eine starke internationale Rennserie bei allen festigte. In Magny-Cours holte sich Bernd Schneider die erstmals vergebene ITC-Krone, und wenige Wochen später war er auch ein strahlender und würdiger Deutscher Tourenwagen Meister. Dieser

DTM
ITC

MERCEDES IN DTM UND ITC 82 SIEGE: VON 1986 BIS 1996

1986	Volker Weidler (D) Volker Weidler (D)	Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.3-16	Nürburgring Berlin		
1988	Dany Snobeck (F) Dany Snobeck (F) Johnny Cecotto (YV) Johnny Cecotto (YV) Johnny Cecotto (YV) Johnny Cecotto (YV)	Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.3-16	Nürburgring Brünn Berlin Berlin Budapest Budapest		
1989	Klaus Ludwig (D) Roland Asch (D) Kurt Thiim (DK) Kurt Thiim (DK) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D)	Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.5-6 Mercedes 190E 2.3-16 Mercedes 190E 2.5-16 Mercedes 190E 2.5-16 Mercedes 190E 2.5-16 Mercedes 190E 2.5-16 Mercedes 190E 2.5-16	Hockenheim Mainz-Finthen Mainz-Finthen Norisring Diepholz Diepholz Nürburgring Nürburgring		
1990	Kurt Thiim (DK) Kurt Thiim (DK) Klaus Ludwig (D) Frank Biela (D) Kurt Thiim (DK)	Mercedes 190E 2.5-16 Evo Mercedes 190E 2.5-16 Evo Mercedes 190E 2.5-16 Evo Mercedes 190E 2.5-16 Evo Mercedes 190E 2.5-16 Evo2	Zolder Zolder Hockenheim Nordschleife Diepholz		
1991	Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D) Kurt Thiim (DK) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D)	Mercedes 190E 2.5 Mercedes 190E 2.5 Mercedes 190E 2.5 Mercedes 190E 2.5 Mercedes 190E 2.5	Nürburgring Nürburgring Norisring Nürburgring Nürburgring		
1992	Kurt Thiim (DK) Kurt Thiim (DK) Roland Asch (D) Jörg van Ommen (D) Keke Rosberg (SF) Bernd Schneider (D) Ellen Lohr (D) Roland Asch (D) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Klaus Ludwig (D)	AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E	Zolder Zolder Nürburgring Wunstorf Wunstorf Berlin Hockenheim Hockenheim Nordschleife Nordschleife Diepholz Diepholz Singen Singen Nürburgring Nürburgring		
DTM-SIEGER	Klaus Ludwig (D)		228 Punkte		
1993	Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Klaus Ludwig (D) Kurt Thiim (DK) Roland Asch (D) Bernd Schneider (D) Roland Asch (D) Roland Asch (D)	AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E AMG Mercedes 190E	Hockenheim Hockenheim Nürburgring Wunstorf Diepholz Singen Berlin Berlin		
1994	Kurt Thiim (DK) Klaus Ludwig (D) Kurt Thiim (DK) Jörg van Ommen (D) Klaus Ludwig (D) Klaus Ludwig (D) Bernd Schneider (D) Jörg van Ommen (D) Jörg van Ommen (D) Kurt Thiim (DK) Bernd Schneider (D)	AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class	Hockenheim Nürburgring Mugello Gold Cup Mugello Gold Cup Nürburgring Diepholz Diepholz Nürburgring Nürburgring Hockenheim Hockenheim		
DTM-SIEGER	Klaus Ludwig (D)		222 Punkte		
ITR GOLD CUP	Jörg van Ommen (D)		228 Punkte		
1995	Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Kurt Thiim (DK) Bernd Schneider (D) Dario Franchitti (GB) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Jan Magnussen (DK) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Kurt Thiim (DK) Kurt Thiim (DK) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D)	AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class	Hockenheim DTM Hockenheim DTM Berlin DTM Mugello ITC Mugello ITC Norisring DTM Donington ITC Donington ITC Estoril ITC Estoril ITC Nürburgring DTM Nürburgring DTM Singen DTM Singen DTM Magny-Cours ITC Magny-Cours ITC		
DTM-SIEGER	Bernd Schneider (D)		138 Punkte		
ITC-SIEGER	Bernd Schneider (D)		155 Punkte		
1996*	Jan Magnussen (DK) Jörg van Ommen (D) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D) Bernd Schneider (D)	AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class AMG Mercedes C-Class	Hockenheim Nürburgring Diepholz Diepholz Mugello		
* bis Suzuka					
			SIEGE INSGESAMT 82		
			POLE POSITIONS INSGESAMT 51		



In den drei Jahren ihrer DTM- und ITC-Karriere kehrte die AMG Mercedes C-Klasse insgesamt 32 mal als Sieger an die Box zurück; und die Hälfte dieser Siege errang Bernd Schneider



DTM
ITC



Bernd Schneider wurde 1995 letzter DTM-Meister und zugleich auch erster ITC-Champion. Die kombinierte DTM- und ITC-Bilanz für AMG Mercedes: 227 Starts, 82 Siege und 51 mal blinkte der Stern auf der Pole-Position

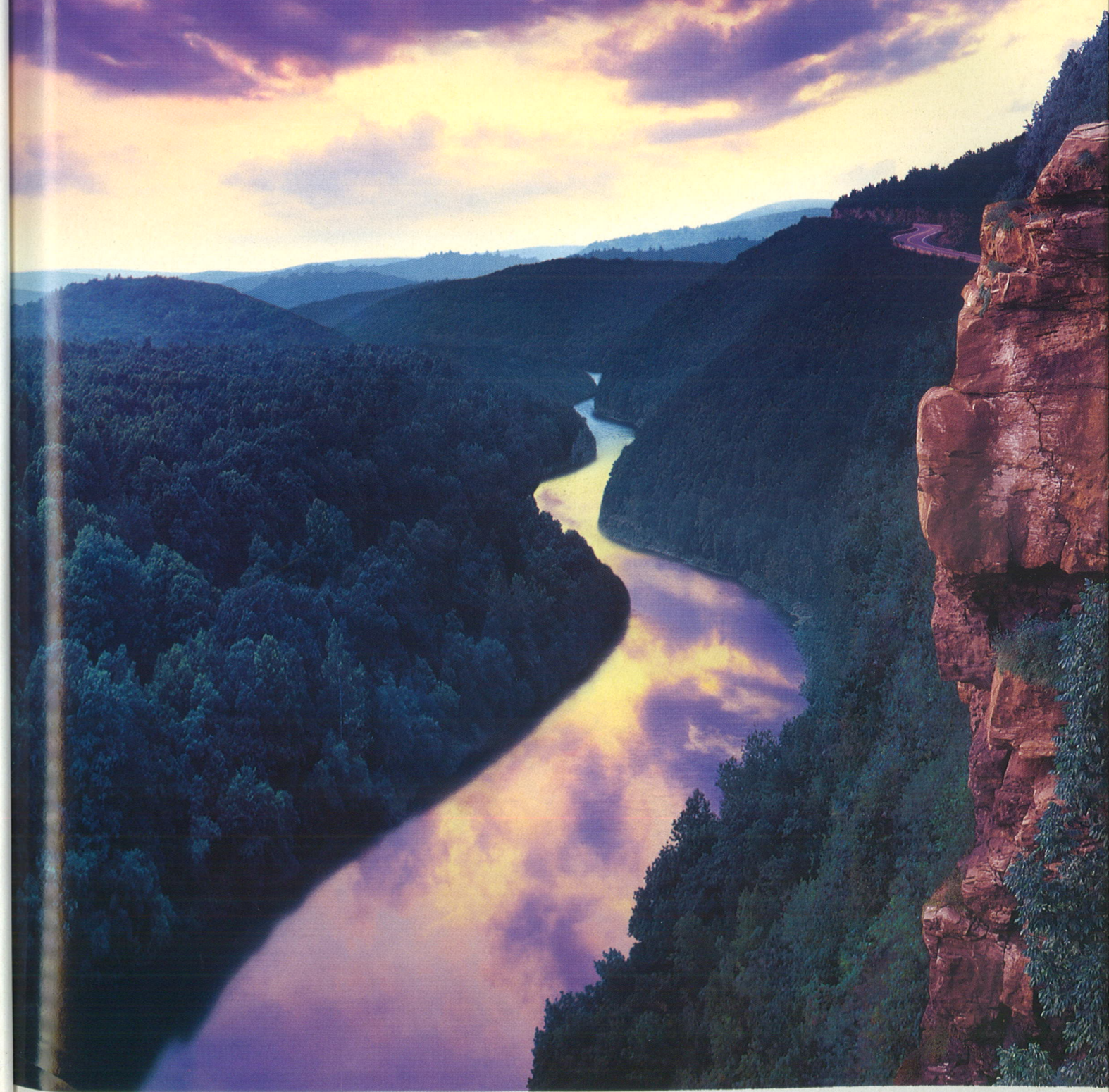
begehrte Titel wurde allerdings zum letzten Mal vergeben, denn von nun an sollte die ITC weltweit Karriere machen. Jene, die mit ganzem Herzen hinter dem Erfolg der DTM gestanden waren, gaben bewußt Großes auf, um etwas noch Wertvolleres daraus zu machen.

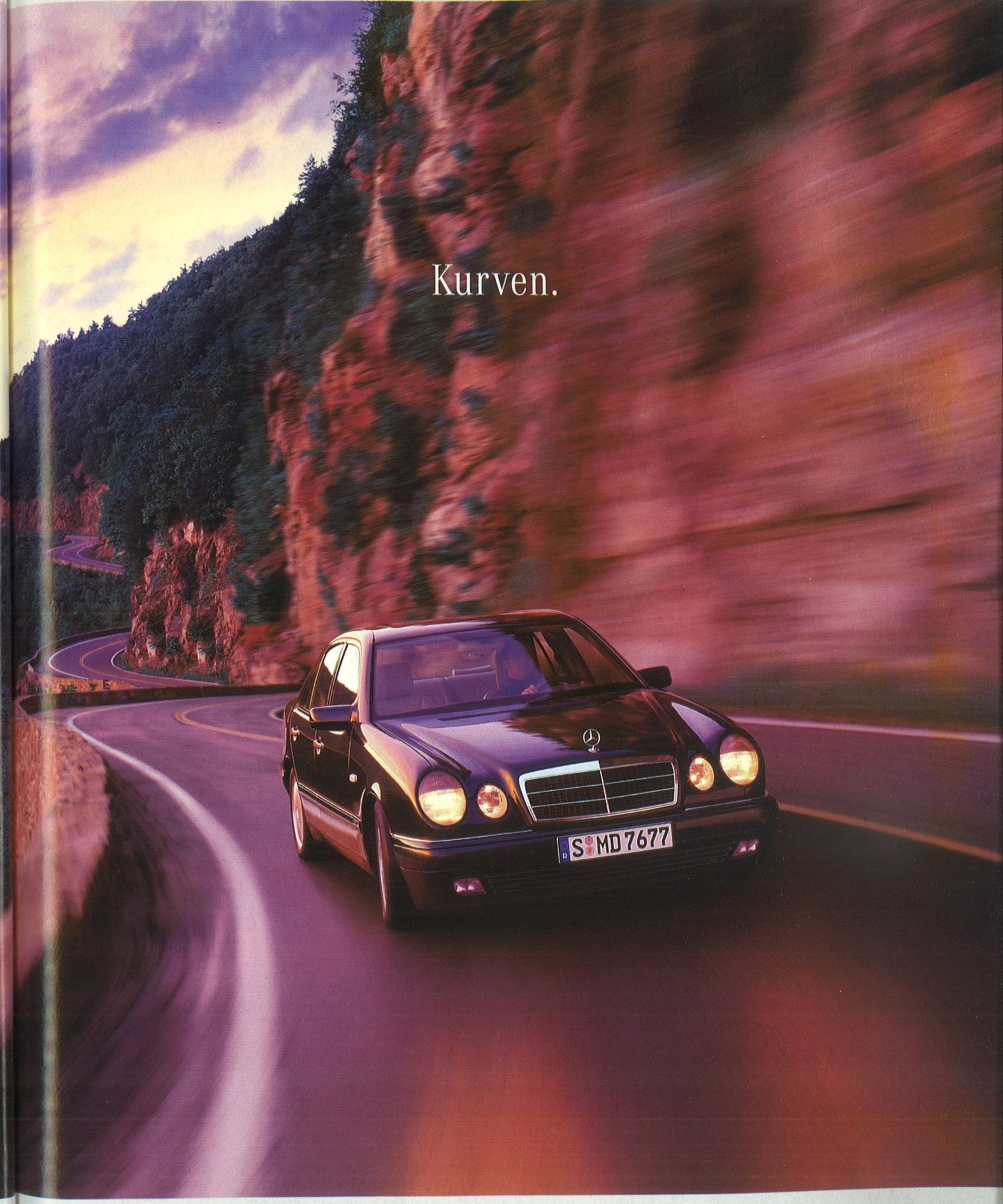
Die offene, freundliche und bunte Szenerie im DTM- und anschließend auch im ITC-Fahrerlager war eine der großen Stärken dieser Rennserie. Autogramm- und Souvenirjäger waren im Paradies, und die Fans kreierte damit eine ganz eigene Atmosphäre. Bernd Schneider, Ellen Lohr, Manuel Reuter, Nicola Larini, Alessandro Nannini, Hans Joachim Stuck, Keke Rosberg, Dario Franchitti oder JJ Lehto, um nur ein paar zu nennen, haben die Liebe der Fans stets retourniert, und es sind Typen, die man gerne sieht und hört.

Sportlich war 1996 vom Feinsten. Die Serie präsentierte sich frisch und verjüngt. Acht von 24 Fahrern sind unter 25 Jahren, dementsprechend unbekümmert wurde auch Gas gegeben. Nie zuvor gab es eine derartige Dichte des Wettbewerbs, daher mußte sich auch die Mercedes-C-Klasse, ihre Fahrer, Ingenieure und Mechaniker im dritten Jahr ihrer Karriere mächtig ins Zeug legen. Zwei Ausfälle in Hockenheim statt möglicher 22 Punkte und Slicks statt Intermediates auf der feuchten Bahn von Sao Paulo beendeten Bernd Schneiders und Mercedes' Chancen auf den Titel-Hattrick. ■



In harter Arbeit haben Flüsse etwas
Wunderbares geschaffen.





Kurven.

Die E-Klasse. So aufregend kann eine Limousine sein.

Mehr Informationen gebührenfrei unter 0130/0140.



Mercedes-Benz



ITC

Die Tür ist zu und für Kurt Thim kehrt unter dem Helm totale Stille ein. Eine Voraussetzung, um zu meditieren und die Sinne für diese eine Qualifikationsrunde zu schärfen. Alle Emotionen bündeln sich zu einer Exkursion in den Grenzbereich

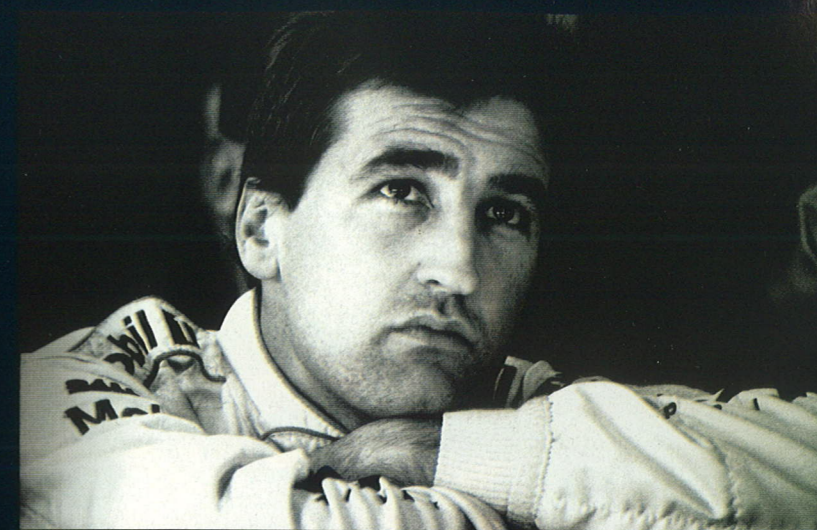


SCHWARZ AUF WEISS

Die ITC ist eine spannende Rennserie voller Action und Dramatik. Wir folgten dem AMG Mercedes-Team nach Magny-Cours in Frankreich und versuchten, die Emotionen und die Arbeit eines Rennwochenendes im Hundertstelsekunden-Bereich mit der Kamera festzuhalten. Die Atmosphäre der ITC auf der Rennstrecke, daneben und hinter den Kulissen

IN DER BOX

Das Team muß auf jede Eventualität vorbereitet sein. Für den Fall der Fälle liegt in der Box pro Auto eine neue Fronthaube bereit, selbstverständlich korrekt beklebt und lackiert. Nichts ist dem Zufall überlassen. Sprungbereit lauern die Motorhauben auf ihren Einsatz, der hoffentlich nicht kommen wird



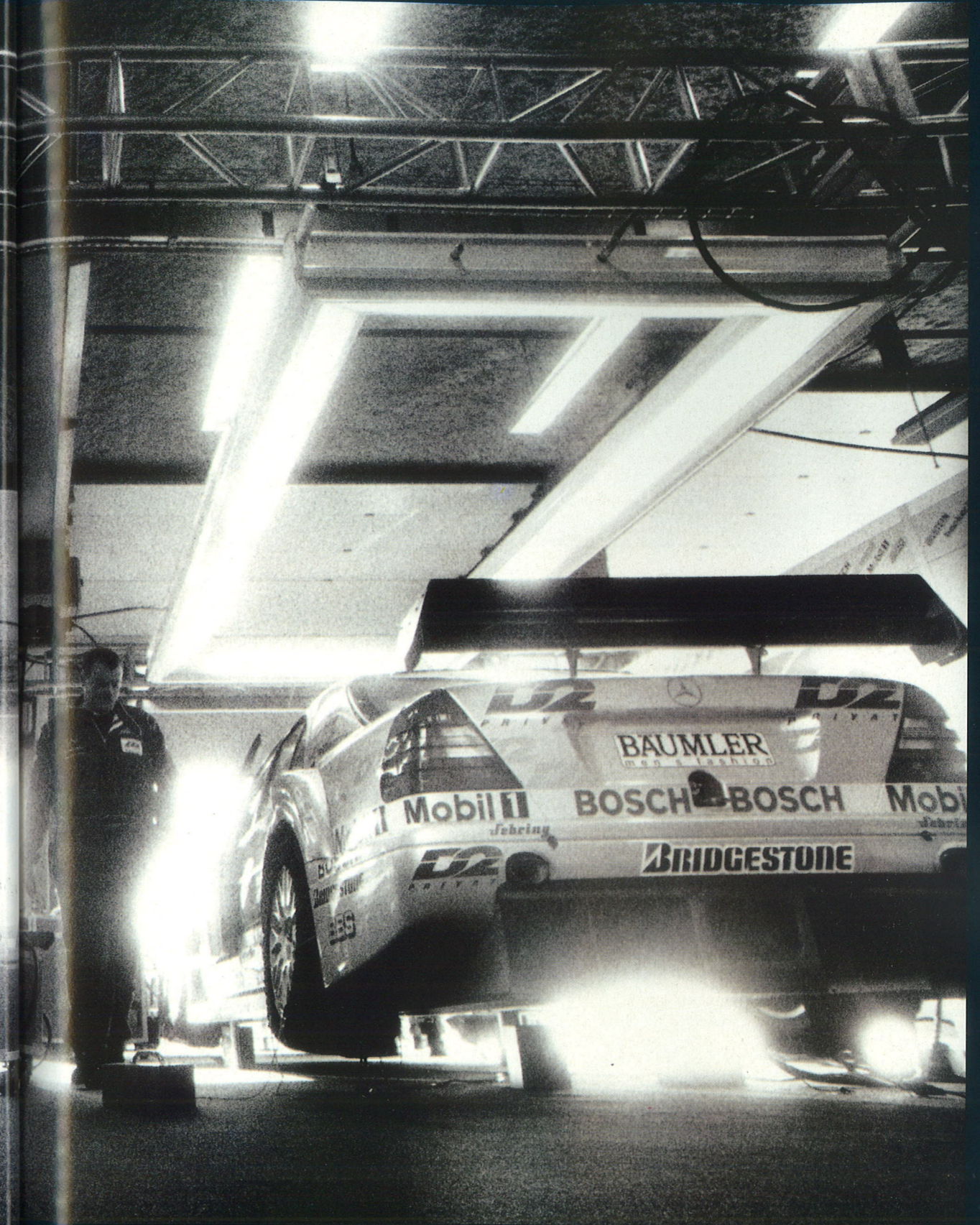
Die Ruhe vor dem Sturm. Bernd Schneider, DTM- und ITC-Champion 1995, studiert während einer kurzen Trainingspause die Zeiten seiner Gegner



ITC



ITC

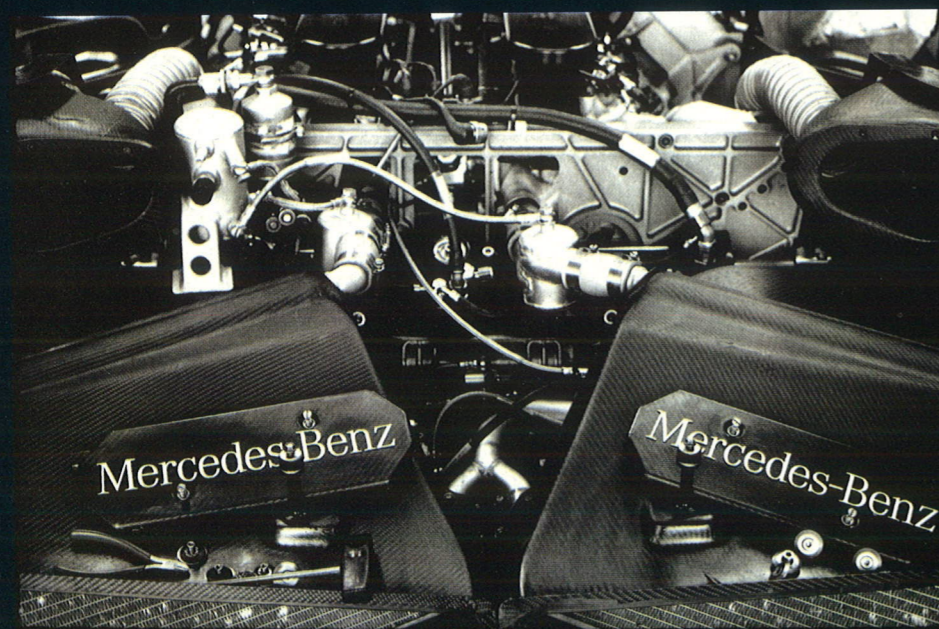


RUND UM DIE UHR

Neonlicht statt Rampenlicht. Nicht nur die Fahrer müssen in der ITC alles geben, auch von den Mechanikern werden stets Bestleistungen erwartet. In den Boxen von Hockenheim bis Sao Paulo arbeiten diese Jungs ständig im Renntempo

PRÄZISION IN DER SCHIKANEN

Bei Tempo 200 engt sich der Spielraum für noch korrigierbare Fahrfehler stark ein. Jörg van Ommen fädelt seine AMG Mercedes C-Klasse perfekt in die schnelle dritte Schikane von Magny-Cours ein. Eine der schwierigsten Kurven auf der französischen Rennstrecke



Der 2,5 Liter V6 Motor der C-Klasse steht für die Perfektion und den Standard, den jedes Mercedes-Team bei seiner Arbeit anstrebt



ITC



ITC

KONZENTRATION UND HINGABE

Dario Franchitti
bereitet sich vor: Es
geht um eine Runde
im Qualifying, nur
diese ist möglich und
diese muß passen





Die Italienische Reise: Die Toskana-Tour im neuen SLK wurde für Bernd und Nicole Schneider zum Schaulaufen. Für die autobegeisterten Italiener bedeutete der SLK: Liebe auf den ersten Blick

SLK

SLK





SLK



Für die Weltpremiere des SLK im Frühsommer traf Mercedes-Benz eine geschmackvolle Wahl der Örtlichkeit. Florenz und die landschaftliche Schönheit der Toskana paßten zum jüngsten Mitglied der Mercedes-Familie wie ein aufgeweckter Chianti zu den bodenständigen Köstlichkeiten dieser Region.

Interessant war auch, wie man in Italien, dem wohl fruchtbarsten Nährboden für unkonventionelles Design und automobiler Formgebung, auf die neueste Stuttgarter Kreation reagieren würde. Auch Ende September war der SLK auf den Straßen

der Welt noch so rar wie ein Rendezvous mit Claudia Schiffer.

Als die ITC im Herbst in den nördlichen Toskana-Ausläufern unweit von Florenz, in Mugello gastierte, verursachte einer der begehrten Mercedes-Roadster im Fahrerlager beträchtliches Aufsehen. Auch Bernd Schneider und seine Frau Nicole waren vom hinreißenden Auto hingerissen. Samt Kaufvertrag, versteht sich! Allerdings war trotz DTM- und ITC-Meistertitel auf der AMG Mercedes C-Klasse auch die Begehrlichkeit und die SLK-Liebe der Schneiders bisher platonisch verlaufen.

Noch kein eigenens Auto!

Manchmal ist das Leben gerecht, dachten die anderen im Fahrerlager, die vom SLK träumten.

Da sich Bernd Schneider aber im Qualifying von Mugello gerade auf spektakuläre Weise in die erste Startreihe gefahren hatte, lag er natürlich auch im harten Kampf um den SLK-Schlüssel ganz vorn. Tatkräftig unterstützt von seiner Nicole, die schon das nervenaufreibende Zeittraining im entsprechenden Roadster-Outfit verfolgt und damit den Herrn der Schlüssel auf ihre Seite gebracht hatte.

Bernd und Nicole wollten nach der traditionellen „Sternstunde“ - der samstägigen Mercedes-Benz-Pressekonferenz - mit dem silbernen SLK noch eine kleine italienische Reise machen. Toscana in der Abendsonne hieß das romantische Programm. Offen natürlich, denn es war ein schöner Herbsttag mit noch angenehmen Temperaturen.

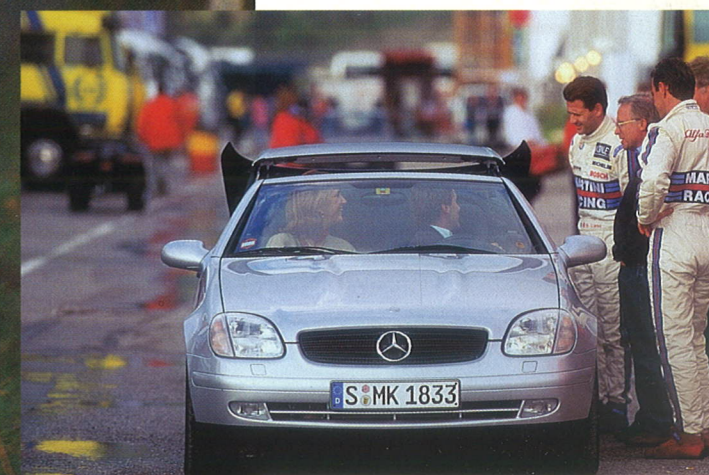
Weit kamen die beiden jedoch vorerst nicht, denn am Ende des Fahrerlagers verstellten die Alfa-Stars Nicola Larini und Alessandro Nannini entschlossen den Weg. Beide - man ahnt es, hatten den SLK bestellt und noch nicht erhalten und,

begehrten nun eine Demonstration des Faltdachs, von dem sie schon soviel gehört hatten. Das Stahldach des SLK öffnet und schließt sich ja bekanntlich in weniger als 30 Sekunden und macht den Roadster so zum vollwertigen Ganzjahres-Auto. Der raffinierte Vorgang wurde außerdem rasch zum Publikumshit. Beweis: Im Nu entvölkerte der SLK die Alfa-Hospitality.

Der Verdeckmechanismus ist jedoch nur einer von vielen Vorzügen des neuen Autos, wie sich im weiteren Verlauf der Reise zeigte. An der Rennstreckenausfahrt kamen zwei jüngere Carabinieri derart zügig näher, daß eine größere



Oben, links: Bei herrlichem Spätsommerwetter offen durch die Toskana - da lacht das Herz. Unten: Auch Nannini und Larini sind zukünftige SLK-Fahrer: „Los, Bernd, zeig uns schon mal, wie das Dach funktioniert.“





SLK



Die beiden Polizisten gingen sprachlos eine schnelle Runde um den SLK, dann rief einer der beiden: „Madonna!“

Amtshandlung zu befürchten war. Es handelte sich jedoch nur um eine gleichermaßen bekannte wie liebenswerte Eigenschaft italienischer Polizisten, die die Autorität ihres Amtes auch dazu einsetzen, um neue, verlockend erscheinende Automobile einfach anzuhalten und sie genauer unter die Lupe zu nehmen. Die beiden gingen sprachlos eine schnelle Runde um den SLK, dann rief einer der beiden: „Madonna!“

Im Vokabular eines italienischen Autokritikers zweifellos ein Superlativ, der sonst wohl hauptsächlich neuen Ferraris vorbehalten ist. Behördliches Lob also für

Form und Linie des SLK, daher gab Pilot Bernd Schneider auch hier wunschgemäß die mittlerweile bekannte Dachnummer, die von Amts wegen unter Rufen des Entzückens entgegengenommen wurde.

Endlich auf der Landstraße!

Nur in einem offenen Auto kann man Landschaften und Jahreszeiten auch erschnuppeln und die herbstliche Toskana verströmte wahrlich betörende Gerüche. Dazu kam noch das warme, flache Abendlicht, das die Farben des Herbstes und des silbernen Autos so richtig zum Leuchten brachte. Nicole, die Bernd mittlerweile beim Wettlauf um den

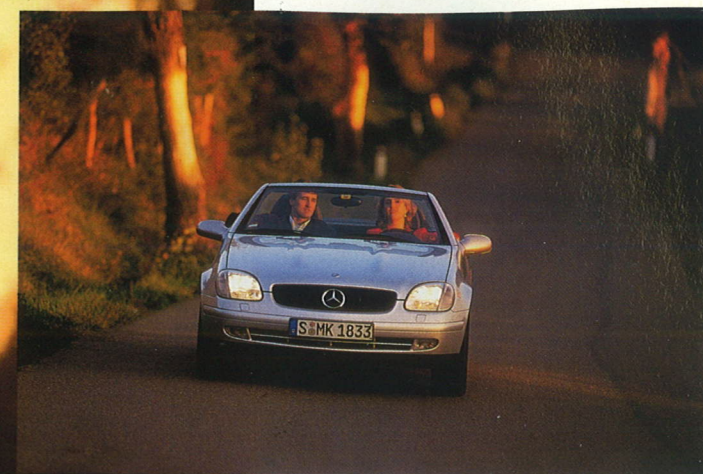
Fahrersitz ausgebremst hatte, war angenehm überrascht, wie gemütlich man mit dem Kompressor-Motor dahinbummeln kann, wenn man will. „An erster Stelle steht für mich jedoch die Optik eines Autos, und in dieser Disziplin ist der SLK ganz vorn,“ schwärmt Nicole. „Außerdem mag ich die vielen klugen Ablagen und Stauräume, von denen kann man ja in einem offenen Auto nie genug haben. Daß das Windschott und die angenehme Sitzposition den störenden Luftzug im Genick abhalten, den es in offenen Autos üblicherweise gibt, ist samt der intakt bleibenden Frisur auch ein großes Plus.“

Fahrerwechsel!

Natürlich interessierte den Rennfahrer Bernd Schneider primär die Motorleistung und das Fahrverhalten des Mercedes-Roadsters. Nach Fototermin und Fahrerwechsel nahm Bernd Schneider daher den SLK ein wenig zur Brust, und war von Motor und Handling restlos begeistert: „Das Auto liegt fantastisch auf der Straße und erinnert mit seiner Wendigkeit an ein Go-Kart. Dazu kommt, daß der Kompressor schon im untersten Drehzahlbereich ordentlich zupackt. Das ermöglicht vor allem auf gewundenen Bergstraßen einen zügigen, aber völlig

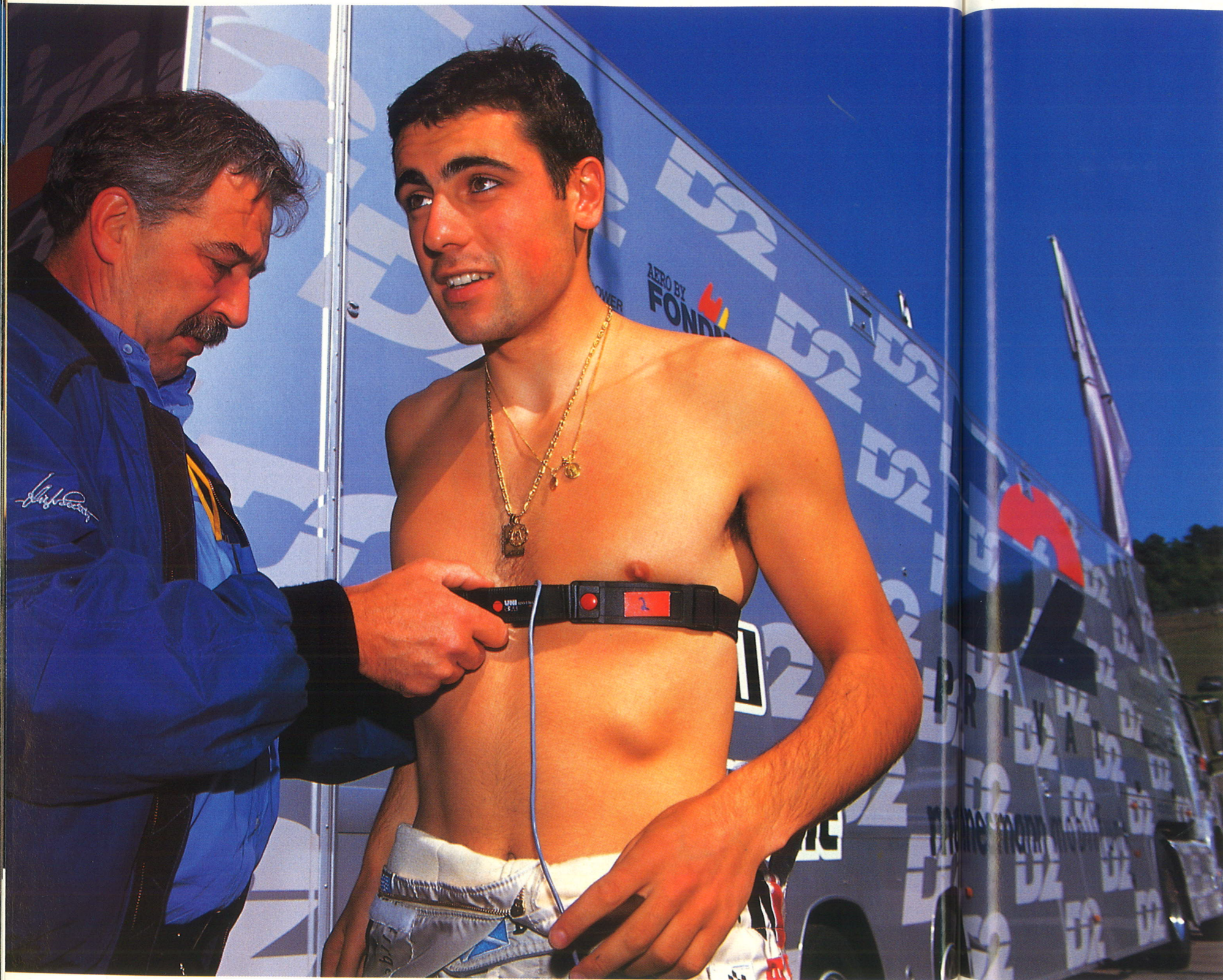
unaufgeregten Fahrstil. Der Motor hängt immer gut am Gas, Lenkung und Bremsen sind vorzüglich. Das Auto bereitet einen Fahrspaß, den es heutzutage selten gibt.“

Soweit das kompetente Urteil und die emotionalen Eindrücke des regierenden DTM und ITC-Champions Bernd Schneider und seiner Frau Nicole über den Mercedes SLK, der durch sein jugendliches, frisches und dynamisches Auftreten auch für vieles von dem steht, was Mercedes-Benz mit seinem weltweiten Engagement im Motorsport zum Ausdruck bringen möchte. Schön, wenn jemand etwas zu sagen hat. ■



Die herbstliche Toskana verströmte wahrlich betörende Gerüche. Dazu kam noch das warme, flache Abendlicht, das die Farben des Herbstes und des silbernen Autos so richtig zum Leuchten brachte





Oben: Dario wird verkabelt, um Stars & Cars via Monitor seine erstaunliche Fitneß darzustellen
Rechts: Zur Saisonvorbereitung wandert Mercedes-Fitneß-Guru Toni Mathis mit seinen Schützlingen täglich durch die verschneiten Berge

DER BODY-CHECK

Sie erledigen ihre Aufgabe bei Temperaturen, bei denen unsereins schon aus der Sauna flüchten würde. Kein Wunder, daß Rennfahrer heutzutage zu den fittesten aller Sportler gehören



ITC

Jeder Sportler, der im internationalen Wettbewerb vorne sein will, muß fit sein, und das gilt auch für Rennfahrer. Ausdauer, Stärke, schnelle Reaktionen, geringes Körpergewicht und mentale Fitneß sind ein absolutes Muß.

Gibt man einem durchschnittlichen Autofahrer eine C-Klasse für eine 200 Kilometer-Reise, so wird er am Ziel der Reise frisch, entspannt und keinesfalls überanstrengt sein. Steckt man ihn aber in eine Renn-C-Klasse um ein 200-Kilometer-Rennen zu absolvieren, so wird er sehr wahrscheinlich schon nach ein paar Runden wegen Erschöpfung, Müdigkeit und Dehydrierung aus dem Auto kippen.

In Bezug auf Fitneß können sich heutige Rennfahrer viel eher an Spitzenathleten messen, als die Rennstars vergangener Tage. In der Tat sind David Coulthard, Mika Häkkinen, Bernd Schneider und Dario Franchitti auf ihre Weise außergewöhnliche Sportler. Sie müssen ihre Muskeln aufbauen, um die physischen Belastungen zu bewältigen, denen sie im Auto ausgesetzt sind. Die körperliche Widerstandskraft und Ausdauer muß trainiert werden, um mit den Anforderungen einer langen Renndauer zurechtzukommen, und sie brauchen mentale Stärke, um mit dem Streß fertig zu werden, der im Rennen entsteht. Tatsächlich reicht es heute nicht mehr aus, einfach nur schnell zu sein, um Rennen zu gewinnen.

Man braucht nur Toni Mathis, den Mercedes-Fitneß-Spezialisten zu fragen, der bereits mit Rennfahrern wie Nigel Mansell und Michele Alboreto zusammengearbeitet hat. „Ich glaube, daß Rennfahrer heute die größten Allroundtalente sind, die es gibt,“ erklärt er. „Nehmen wir einmal die Langstreckenläufer. Sie dürfen nicht viel wiegen, und sie müssen ganz spezielle Muskeln ausbilden, um die langen Distanzen durchzuhalten.“

Wenn wir nun einen Sprinter hernehmen, so ist der massiger und kann auch starke Muskeln aufbauen, weil er sein Gewicht nur über eine kurze Distanz katapultieren muß. Er mag 80 Meter in einer phantastischen Zeit laufen, aber in einem Formel 1-Auto würde er nicht weit kommen.

Rennfahrer hingegen müssen mehr drauf haben. Sie brauchen ein gutes Balancegefühl, sie müssen in den Beinen und im Oberkörper kräftig sein und physisch stark genug, um zwei Stunden in einem Rennauto

durchzuhalten. Dazu kommt, daß sie ihre Muskeln nicht allzuviel aufbauen dürfen, denn das schlägt sich auf ihr Gewicht nieder, und fünf Kilo mehr können den Unterschied zwischen Sieg und Niederlage ausmachen.“

In der Tat ist Toni - der seit sechs Jahren für Mercedes arbeitet und im österreichischen Feldkirch ein eigenes Fitneß-Zentrum führt - davon überzeugt, daß die Fahrer hart für ihren guten Allgemeinzustand arbeiten müssen. Und das für fast jeden einzelnen Muskel ihres Körpers. Mathis: „Ich arbeite daran, die Mercedes-Fahrer zu guten Allround-Athleten zu machen. Ich glaube, daß die meisten von ihnen auch in anderen Disziplinen hervorragende Sportler abgeben würden, aber sie sind halt nur am Rennfahren interessiert.“

Toni weiter: „Es ist wichtig für die Fahrer, ihre Muskeln auszubilden, sie müssen dabei aber auch lernen, locker zu bleiben und sich nicht zu sehr zu verspannen. Ich kenne viele 400-Meter-Läufer, die viel zu aggressiv sind und dadurch eine Menge Energie verlieren. Wenn hingegen ein Top-Athlet wie Michael Schumacher nach einem ganzen Grand Prix aus dem Auto steigt, ist er noch nicht mal müde. Er ist fit und hat seine Aggressionen kanalisiert.“

Mathis Erfahrung: „Um fit zu werden, müssen die Fahrer eine Menge





ITC

verschiedener Übungen machen, und es müssen Übungen sein, die ihnen Spaß bereiten. Bernd Schneider könnte zum Beispiel zwei Stunden lang Squash spielen, ohne müde zu werden. Es ist aber besser, eine Sache nicht zu lang und zu extrem zu betreiben. Wiederholte Übungen wie Mountainbike fahren, Laufen oder auch das von Dario Franchitti bevorzugte „Rollerskating“ beanspruchen verschiedenste Muskelpartien und das ist sehr gut.“

Da gibt es natürlich auch noch andere Dinge, mit denen Rennfahrer fertig werden müssen - und es sind nicht nur physische Belastungen. „Ich glaube, es gibt insgesamt mehr Druck für einen Rennfahrer als etwa für einen Fußballer oder andere Sportler. Bevor sie überhaupt ins Auto steigen, müssen Rennfahrer Radio, TV und Presse mit Interviews versorgen und einige Team-Besprechungen absolvieren.“

Mathis vergleicht: „Fußball ist ein Mannschaftsspiel, da wirst du nicht in jeder Sekunde überwacht und beurteilt. In ausgesprochenen Solo-Sportarten ist das anders.“

Obwohl einige Fahrer davon reden, daß sie vier Stunden und mehr pro Tag im Gymnastikraum zubringen, um sich für die Rennen fit zu machen, glaubt Mathis nicht, daß solche Anstrengungen unbedingt zielführend sind, außer man hält sie wirklich die ganze Saison lang durch.

„Wenn man von manchen Leuten zu ▶

Seine Fitneß ist Darios Grundlage, um auf der Rennstrecke Leistung zu bringen



WIE FIT SIND SIE DENN NUN, DIE KLASSE 1-PILOTEN?

Um diese Frage zu beantworten beobachteten wir beim ITC Rennen von Mugello im freien Freitags-Training Dario Franchitti im Auto. Natürlich mit Hilfe medizinischer Meßgeräte. Für den Schotten war am Nachmittag ein Dauerlauf über 20 Runden, also eine Renndistanz, vorgesehen. Dabei sollte der Reifenverschleiß geprüft werden, und man wollte sicher gehen, mit dem richtigen Set-up für das Rennen unterwegs zu sein.

Mercedes-Teamarzt Dr. Markus Schmitt versah Dario mit einem Puls-Meßgerät, das die Herzfrequenz des Schotten aufzeichnen sollte, während er die rund 500 PS starke Renn-C-Klasse am anspruchsvollen Kurs von Mugello fuhr. Die Herzfrequenz wird ja unter anderem auch von gewissen Gefühlszuständen und äußeren Umständen bestimmt, wie Konzentration, schnelle Reaktionen,

langsamere Konkurrenten, besonders heikle Streckenpassagen, oder jene großen Momente, die in jedem Rennfahrerleben vorkommen, wenn das Auto nur noch durch blitzartiges und instinktives Handeln auf der Strecke zu halten ist.

Darios Herz schlägt im Ruhezustand mit etwa 50 Schlägen pro Minute. Das ist unter dem durchschnittlichen Normalwert. Je fitter jemand ist, umso weniger muß das Herz arbeiten.

Trotzdem: 15 Minuten vor dem Beginn des einstündigen Trainings ist sein Puls auf 80 und pendelt fortan in diesem Bereich. Acht Minuten vor dem Training wird Dario im Mercedes angegurtert. Sein Puls schwankt zwischen 80 und 103 Schlägen, um innerhalb einer Minute wieder auf 78 zurückzufallen. Das ist ein wesentlicher Hinweis, wie wichtig umfassende Fitneß ist. Die „Erholungsphase“ - jener

Zeitraum, in dem sich die Herzrate wieder normalisiert - ist ein entscheidender Indikator. Je kürzer sie dauert, desto besser funktioniert das gesamte Kreislaufsystem.

Während der nächsten sieben Minuten, bis zu Beginn des Trainings, fällt Franchittis Puls auf 70, außer einer kleinen Spitze auf 85, als der Motor gestartet wird. Auch bei nun laufendem Motor sinkt seine Herzfrequenz kontinuierlich bis auf den Tiefstwert während unseres 100 Minuten währenden Tests: 64 Schläge pro Minute, nur vier Minuten vor Trainingsbeginn. Der Typ ist wirklich cool!

Bei der grünen Flagge werden die Heizdecken abgenommen, und Dario rollt durch die Boxengasse hinaus. Seine Herzfrequenz steigt steil an, doch nach der Hälfte der ersten Runde entdeckt er ein kleines Problem an der Lenkung. Bei 103 Puls geht er vom Gas und kommt zurück an die Box, um das Auto von den Mechanikern nochmals checken zu lassen. Auch jetzt, trotz der Anspannung in diesen Momenten, beruhigt er sich schnell. Als er durch die Boxengasse hereinrollt, ist sein Puls bereits auf 70 abgesunken. Der folgende kurze Ausschlag nach oben ergibt sich bei der Erklärung des Problems an die Ingenieure, dann fällt sein Puls wieder auf 65.

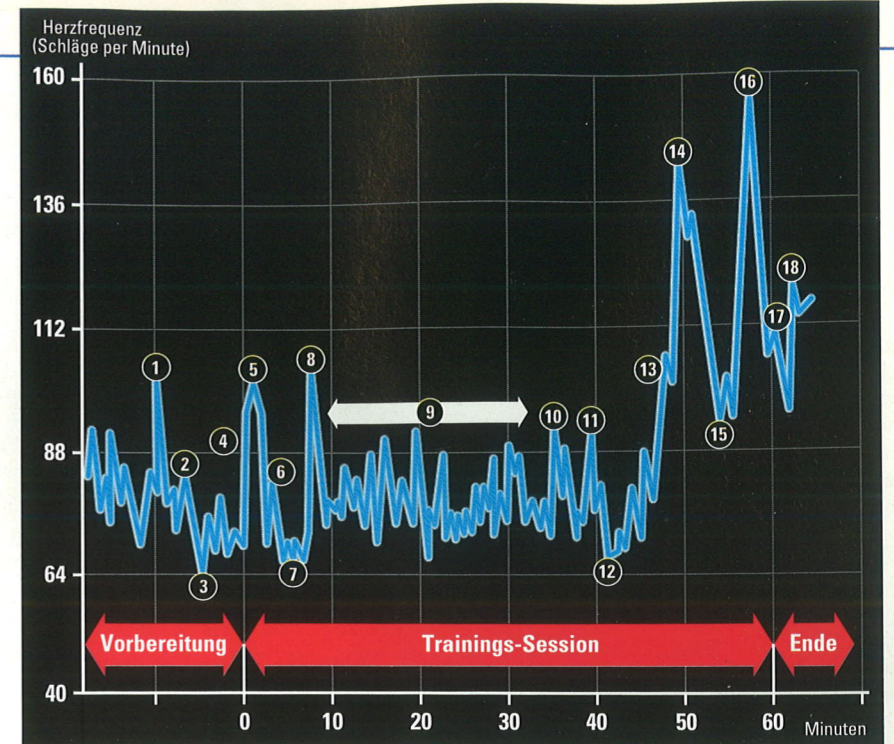
Nach fünf Minuten fällt die Entscheidung, einen Teil der Lenkung zu tauschen. Dario wird ersucht auszusteigen, da die Arbeit etwa 25 Minuten in Anspruch nehmen wird. Das löst weitere Ausschläge - bis Puls 105 - auf dem Computerausdruck aus (höher als draußen auf der Strecke!), um in weniger als vier Minuten wieder auf 70 runter zu gehen.

Dario hängt nun während der nächsten 25 Minuten einfach in der Box herum, sieht sich die Zeiten seiner Konkurrenten an und konzentriert sich dabei besonders auf seinen Teamkollegen Bernd Schneider, der ebenfalls eine volle Renndistanz absolviert, wie es auch für Dario vorgesehen war. Bernds Rundenzeiten sehen gut aus. Er ist konkurrenzfähig und das sind auch „good news“ für Dario. Am Renntag sollten beide bei der Musik sein.

Bei 21 verbleibenden Trainingsminuten steigt der Schotte wieder ins Auto. Die erfahrene Crew legt letzte Hand an. Man kann ruhig sagen, daß zu diesem Zeitpunkt jedermanns Puls höher ist als der des Fahrers mit moderaten 92.

Als noch 14 Minuten übrig sind, wird Dario aus der Box gewunken. Da die Zeit jetzt nicht mehr reicht, um die vorgesehene Renndistanz zu absolvieren, hat das Team die Strategie geändert. Dario wird stattdessen eine Qualifikationsrunde probieren. Während der Aufwärmrunde klettert der Puls auf 106. Seine fliegende Runde ist gut. Sehr gut sogar, und der Name Franchitti erscheint auf dem Zeitenmonitor an erster Stelle, Bestzeit. Seine Herzfrequenz während der 1:49,082 Runde: 140 Schläge.

Er kommt für 90 Sekunden an die Box, in denen das Team neue Reifen montiert und ein paar kleine Änderungen durchführt. Unterdessen ist seine Zeit nur noch für den vierten Platz gut.



- 1 Dario wird angeschnallt
- 2 Er läßt den Motor an und wartet am Boxengassen-Ausgang aufs Grünlicht
- 3 Konzentrationsphase, die Außenwelt wird ausgeschlossen. Herzschlag: 64
- 4 Die Ampel zeigt Grün. Dario fährt los und gibt gleich kräftig Gas
- 5 Nach der Hälfte der ersten Runde bemerkt er ein Lenkungsproblem
- 6 Zurück in der Box erklärt Franchitti dem Team, was los ist
- 7 Während die Mechaniker das Auto checken, bleibt er geduldig sitzen
- 8 Die Reparatur wird dauern, Dario wird gebeten, auszusteigen
- 9 Die 25-minütige Wartezeit verbringt Dario vor dem Zeiten-Monitor
- 10 Der Defekt ist behoben, das Auto wird wieder zusammengebaut
- 11 Dario steigt wieder ein, doch noch wird am Auto gearbeitet
- 12 Startbereit im Cockpit, der Herzschlag beträgt dennoch nur 65 p/min
- 13 14 Minuten vor Trainingsende geht Dario wieder auf die Strecke
- 14 Er gibt richtig Gas, fährt Bestzeit - der Herzschlag steigt auf 140 p/min
- 15 Für 90 Sekunden zurück in der Box, die Reifen werden gewechselt
- 16 Die zweite schnelle Runde, Dario gibt alles: Bestzeit - und 157 Herzschläge
- 17 Trainings-Ende - zurück an die Box - da wird seine Zeit noch unterboten
- 18 Zurück an der Box steigt er aus - und denkt schon ans Rennen

Mit einer Herzfrequenz von 95 Schlägen und nur noch sechs verbleibenden Trainingsminuten rollt der Schotte aus der Box und unternimmt einen zweiten, letzten Versuch. Dieses Mal erreicht Darios Puls einen Spitzenwert von 157 (dreimal höher als normal), und diese Extra-Leistung spiegelt sich auch in der Rundenzeit: 1 Minute 48,242 Sekunden. Das ist um 84 Hundertstel schneller als seine frühere Bestzeit und um 47 Hundertstel die Bestzeit. Als er langsam zur Box zurückrollt, kommt über Funk die Meldung, daß Nicola Larini Darios Zeit in letzter Sekunde noch um ganze acht Tausendstel unterboten hat.

Beim Aussteigen ist seine Herzfrequenz



schon wieder auf 121 und unterwegs in Richtung Ruhepuls. „Was war das Höchste?“ fragt Dario Dr. Schmitt, der ihn von den Meßgeräten befreit. „157 auf deiner schnellen Runde“ antwortet der Doktor. Dario schaut sich die Ausdrücke an, mit allen Höhen, Tiefen und der Dauer der Erholungsphasen. „Die Erholungsphase ist sehr wichtig, weil es ja zwei Rennen gibt. Man muß beim zweiten Rennen noch so frisch wie möglich sein, egal, wie hart das erste war. Unsere Messungen sind nicht ganz repräsentativ, weil es ja nur zwei schnelle Runden im freien Training waren. Im Qualifying lägen die Werte sicher höher, und das Rennen selbst ist sowieso eine andere Sache.“

Interessant ist“, fügt der Arzt hinzu, „wie gut er sich erholt und wie schnell seine Herzfrequenz fällt, sobald die Runde beendet ist. Das zeigt, daß Dario durch sein Training auf dem Fahrrad und durch sein Langstrecken-Laufprogramm sehr fit ist. Seine Ausdauer ist sehr gut.“

Doc Schmitts Fazit: „Es ist bekannt, daß Leute mit hoher Ausdauer und physischer Fitneß lockerer auf Streß reagieren - und das ist entscheidend. Nicht nur für Rennfahrer.“



ITC



hören kriegt, daß sie vier Stunden am Tag trainieren, so möchte ich in Frage stellen, ob das noch viel bringt, wenn die Saison einmal läuft. Wenn man seinen Körper ernsthaft auf Vordermann bringen will, so muß das lange vor den Rennen geschehen sein, sonst bedeutet es gar nichts. Ich glaube, es kann nur im Kopf etwas bewirken, indem man fest dran glaubt, daß es was bringt.“

Toni weiter: „Ein starker Geist ist so wichtig wie ein starker Körper. Eine alte Weisheit. Beim ITC-Rennen in Mugello haben wir erlebt, daß Bernd Schneider am Renntag besser war als Dario Franchitti und Dario sagte nachher selbst: „Heute hatte ich keine Chance, ihn zu schlagen.““

Wie früh in der Saison muß also ein Fahrer mit seinen Vorbereitungen beginnen?
„Wir machen im Januar und im Februar,



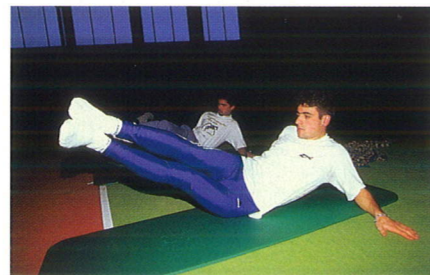
also deutlich vor Saisonbeginn, je ein einwöchiges Trainingslager um herauszufinden, wie fit die Fahrer sind, und überprüfen im Verlauf des Jahres ihre Fortschritte. Wenn jemand ein Problem hat, kann er jederzeit kommen, und wir versuchen, ihm zu helfen, so wie etwa Mika Häkkinen nach Silverstone in diesem Jahr.“

Fitneß ist zu einem großen Teil eine sehr persönliche Angelegenheit und Mathis weiß, daß es den Fahrern letztendlich selbst überlassen ist, ob sie ihr Training durchziehen und darauf achten, was sie essen und vor allem, was sie trinken.

„Ich glaube, daß Alkohol für unsere Zwecke nicht ideal ist,“ lacht Mathis. „Verboten ist er aber auch nicht für alle Zeiten, denn sogar an einem Renn-Wochenende kann es mental hilfreich sein, am Abend ein Glas Wein zu trinken. Mehr aber nicht, das ist das Limit.“

Mathis zum Thema Ernährung: „Die Ernährung spielt natürlich ebenfalls eine große Rolle. Was die Fahrer von Montag bis Freitag essen, das ist die Energie, die sie für das Wochenende haben werden. Es ist wichtig, daß sie Dinge essen, die ihr Magen gut verträgt und die ihnen maximale Energie zuführen, ohne dadurch Gewicht zuzulegen.“

Aber wie ist das nun mit Formel 1,



*Oben: Fitneß hilft - in Mugello darf sich Dario über einen dritten Platz freuen
Unten: Viele Wege führen zu Leistungsgipfel*

Indycar und ITC, jenen drei Motorsport-Disziplinen, in denen Mercedes-Benz vertreten ist. Gibt es für eine davon eine ganz spezielle Form der Fahrerfitneß?

„Ja, ganz sicher. In einem Tourenwagen ist das Hauptproblem die Hitze, und man muß schon sehr fit sein, um nicht davon beeinträchtigt zu werden. In einem Formel 1-Auto spielen hohe Temperaturen weniger eine Rolle, dafür muß man das hohe Tempo, die Kurvenbelastungen und die enormen Bremskräfte vertragen können.“

Es geht da mehr um Reaktionen aber ich glaube, die Nerven reagieren sehr stark. In den Indy Cars sorgen sich amerikanische Fahrer wohl nicht so sehr um ihre Fitneß.“

Und welche der drei Serien produziert die fittesten Fahrer? „Ich glaube nicht, daß man diese Frage so ohne weiteres fair beantworten kann,“ meint Mathis. „Kann man den fittesten Fahrer zumindest definieren? „Wenn einer beim Laufen der Beste ist, ist er dann auch der Fitteste? Wenn ja, dann würde ich sagen Jörg van Ommen. Wenn jemand stundenlang Badminton spielen kann, ohne auch nur leicht zu schwitzen, ist der dann der Fitteste? Wenn ja, dann würde ich sagen Bernd Schneider. Und wenn einer beim Mountainbiken der Beste ist, ist der dann der Fitteste? Falls ja, dann müßte ich sagen David Coulthard.“

Es ist praktisch unmöglich zu sagen, wer denn nun der Fitteste ist. Allerdings meine ich schon, daß die besten Rennfahrer auch rundum die fittesten Athleten sind, die es gibt.“ ■



Augenblick voller Konzentration, gerichtet auf Drehzahl und Horizont. Jetzt! Grün. Tosende Motoren, alle gleichzeitig und hier. Die erste Kurve entscheidet. Und in jeder Sekunde das gute Gefühl, die Kraft total im Griff zu haben. Optimale Traktion in jeder Situation, alles spielt perfekt zusammen, ist präzise abgestimmt. Echte Reserven: im Fahrwerk, in den Dämpfern. Hochleistungs-Gasdruck von Bilstein.

DIREKT AB START DIE KRAFT IM GRIFF.



Keine andere Stoßdämpfer-Marke hat so viele Rennsport-Siege eingefahren wie Bilstein. Wir haben hart daran gearbeitet. Und das Schöne ist: Sie können von unserem Wissen profitieren. Rufen Sie uns an. Wir sagen Ihnen, wie Sie besser fahren. Mit professionell abgestimmten Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfern und Tieferlegungs-Kits.

BILSTEIN

August Bilstein GmbH. Ein Unternehmen der Gruppe Krupp Hoesch Automotive.

Postfach 1151 · D-58240 Ennepetal · Telefon (0 23 33) 98 70 · Telefax (0 23 33) 98 72 53



Als der vierfache F1-Weltmeister Alain Prost eine neue Aufgabe suchte, griffen McLaren und Mercedes zu. Prosts Erfahrungen sollten helfen, das Team zur Siegermannschaft zu entwickeln



DER PROFESSOR

Alain Prost und McLaren - das ist fast schon ein synonymes Verhältnis, eine feste Wortverbindung in der Formel 1, zusammengeschmiedet durch sieben Jahre und 107 Grand Prix miteinander, gipfelnd in 30 Siegen und den drei Weltmeisterschaften 1985, 86 und 89.

Alain Prost und McLaren-Mercedes - die Kombination ist gerade mal ein Jahr alt, ebenso neu wie der Part, den der Franzose darin spielt: „Mein Auftrag ist nicht umständlich definiert. Ich soll alles tun, was dem Team bekömmlich und dienlich ist.“ Das aber ist eine Menge, vor allem, wenn man mit Prosts Dienstauffassung an die Arbeit geht, beinahe schon ein Ethos: „Ursprünglich sollte ich die ersten Rennen der Saison besuchen und mich dann gänzlich aufs Testen verlegen. Aber dann habe ich 1996 nur zwei Grand Prix ausgelassen.“

Die Formel 1 ist mein Leben, eine Leidenschaft, die nie nachläßt.“ Was als Passion beginne, setze sich als Geschäft fort - beides sei für ihn untrennbar miteinander verwoben. Dazu kommt seine charakteristische Hartnäckigkeit: „Wenn ich etwas anfangen, versuche ich, es anständig zu machen. Überdies entwickeln die Dinge ihre eigene Dynamik.“

Eine Rolle als bloßer Betrachter, stellte Prost schon bald nach seiner Frühpensionierung mit dem Ende der Saison

1993 fest, reicht dabei nicht aus: „Gewiß, die Grand Prix fürs Fernsehen zu kommentieren, machte eine Menge Vergnügen. Aber man muß mit dem Herzen dabei sein, und das geht nur, wenn man mitten in einem Team steckt, mit den Fahrern und Ingenieuren arbeitet und sich an deren Ernsthaftigkeit und Hingabe immer wieder neu entzündet.“

Als Insider, gleichwohl weitgehend unabhängig, ermittelt Alain Prost die Diagnosen selbst und entwickelt auch gleich die Therapien, setzt an drei Punkten an: Motor und Chassis, Fahrer, Miteinander und mögliche Symbiose im Team. Den „Professor“ nannten sie bereits den jungen Prost wegen seines methodischen Ansatzes als Pilot - der späte Prost erfüllt den Kriegernamen mit neuem Sinn. Meßbar wird sein Beitrag vor allem im Umfeld der Maschine, und dort sieht er auch seinen Hauptverdienst bislang.

Seine nahezu unvergleichliche Erfahrung mit Triebwerken von Ford, Porsche, Honda, Ferrari oder Renault nütze ihm da wenig: „Man kann nicht einfach deren Vor- und Nachteile auf einem Zettel auflisten und dann vergleichen. Motoren sind Individuen - jeder hat seinen eigenen Charakter.“ Mit dem des Mercedes-Zehnzylinders war Prost zuerst nicht rundum einverstanden: „Im September 1995, als meine Berater Tätigkeit, zunächst noch ohne Kontrakt, begann, sagte ich Mario Illien, daß ich mangelnde Flexibilität bemängle.“ Und auch nachdem man deren

„Ganz bemerkenswert, welche Fortschritte wir in den vergangenen sieben Monaten gemacht haben.“

Alain Prost



„Gibst Du im Auto nur 90%, bleibt Dir Zeit, um nachzudenken und Defizite aufzuspüren. Fährst Du aber mit zehn Zehnteln, bist Du einzig und allein auf eine schnelle Runde bedacht“

dritte Entwicklungsstufe FO 110/3 bei ersten Tests in Estoril im Februar gezündet habe, hätten sich noch Probleme eingestellt, mit der Leistung, mit der Zuverlässigkeit.

Kein Wunder: Seit dem ersten Konstruktionsstrich in der Mercedes-Rennmotorenfiliale Brixworth waren gerade mal 22 Wochen vergangen. Indes: „Ganz bemerkenswert ist, welche Fortschritte wir in den letzten sieben Monaten gemacht haben. Mario, seine Männer und die Mannschaft in Stuttgart reagieren prompt: Die Fahrer und ich teilen ihnen unsere Eindrücke mit, und sie setzen diese blitzschnell um.“ Heute zähle dieser V10 mit Sicherheit zu den Besten in der Branche, habe man seine Schwachstellen konsequent in Stärken umgemünzt: Verlässlichkeit, Leistung, Drehvermögen und Drehmoment in den

unteren Regionen. Noch nie, ist sich Prost sicher, sei ein Motor innerhalb einer Saison derartig perfektioniert worden.

Noch nicht zufrieden ist der Vierfach-Champion mit dem McLaren-Chassis MP 4/11: „Den Motor haben wir im Griff. Jetzt geht es darum, ein optimales Auto zu entwickeln.“ Immerhin sei ein Ziel erreicht, das man sich zu Beginn der Saison gesteckt habe - mit den Besten mithalten zu können, vor allem auf schnellen Strecken, das haben die Rennen in Spa, Monza und Suzuka gezeigt, wo Siege durchaus im Bereich des Möglichen lagen.

Und so ist die Kur, die Prost anrät, längst in die Realität der Computerarbeit und des Reißbretts getreten, ein Mischprodukt aus Evolution und Innovation: „Ein neues Chassis muß her, auf der Basis dessen, was

wir erarbeitet haben.“

Als idealer Rhythmus beim Testen haben sich Intervalle von ein bis zwei Monaten erwiesen: „Ich fahre, spreche mit Technikern und Piloten und kann mich bei der nächsten Sitzung davon überzeugen, ob und wie weit meine Vorschläge umgesetzt worden sind.“ Dieser Teil seines Job-Deputats bereitet Alain Prost besondere Freude, nur: „Irgendein Zwang darf dabei nicht entstehen, das wäre furchtbar. Wenn es nichts Besonderes auszuprobieren gibt, bleibt auch der Spaß aus. Meine Motivation ist es, an den Dingen zu feilen.“ Dabei müsse er sich im Einzugsbereich wettbewerbsfähiger Zeiten bewegen, gleichwohl in Maßen: „Wenn du neunzig Prozent von dem gibst, wozu du fähig bist, reicht das völlig aus. Die Marge der restlichen zehn erlaubt es dir,



nachzudenken und Defizite aufzuspüren. Wenn man mit zehn Zehnteln fährt, ist man einzig und allein auf eine schnelle Runde bedacht.“ Im freien Training habe er es nie anders gehalten. Nur die Qualifikation erfordere den letzten Einsatz am Limit, auch dies versuche er den Piloten an der Rennfront zu vermitteln. Der Wegweiser, besagt eine Redensart, geht auch nicht den Weg, den er anzeigt.

Im Umgang mit den neuen Stars im Zeichen des Sterns verfiert der „Professor“ eine sanfte Pädagogik. Die Vokabeln „lehren“ und „beibringen“ mag er nicht: „Viel lieber ist mir, wenn sie mir Fragen stellen, was normalerweise der Fall ist. Nur gelegentlich mache ich mich energischer bemerkbar. Es handelt sich ja immer noch um Piloten mit relativ wenig Erfahrung.“ In der Tat: Gegenüber Prosts 199 Grand Prix, 51 Siegen und fast 800 Weltmeisterschaftszählern

machen sich die Errungenschaften des „fliegenden Finnen“ und des „fliegenden Schotten“ noch vergleichsweise moderat aus: Auf 79 Große Preise hat es Häkkinen bis heute gebracht, erst 41 Grand Prix und seinen Williams-Sieg 1995 in Estoril hat Coulthard vorzuweisen.

Diese Bilanz und die ungebrochene Fähigkeit, mit den Jungen ordentlich mithalten zu können, geben Prost die notwendige Autorität: „Sie mögen mich, und sie wissen, daß ich mit den Autos nicht nur herumdieltiere, sondern weiß, wovon ich rede.“ Handlungsbedarf bestehe vor allem hinsichtlich der Einstellung: „Ich helfe ihnen mit meinen Erfahrungen.“

Ein Unikum: Die Kollision der beiden in der 46. Runde des diesjährigen Grande Premio de Portugal - in der Hitze des Gefechts. Aus eigener Erfahrung weiß Alain Prost ja, daß ein Unfall in der Formel 1 eine

Mit seiner Erfahrung aus 199 Grand Prix, von denen er 51, mehr als jeder andere, gewinnen konnte, ist Alain Prost beim Testen, an der Boxenmauer und als Ratgeber für die jungen McLaren-Piloten von großem Wert





F1



„Daß mich das Radfahren fit hält, ist nur ein angenehmer Nebeneffekt. Ich fahre Rad, um andere zu besiegen“

durchaus taktische Dimension haben kann. Bei der gesamten gegenwärtigen Generation von Grand-Prix-Piloten hapere es mit der Vorbildung - die kämen aus der Formel 3000 und glaubten, sie könnten die Welt erobern. Vor 15 bis 20 Jahren seien die Fahrer viel organischer an die höchsten Weihen des Motorsports herangeführt worden. Prosts eigene Karriere belegt dies exemplarisch, ein behutsamer Aufstieg Schritt für Schritt, allerdings auf sehr französische Art: Er begann im Kart, erhielt 1975 den Pilote-Elf-Preis für den Lehrgangsbesten der Winfield-Schule, ein Auto für die Formule Renault im folgenden Jahr. Die prompte Beförderung in die Formule Super Renault folgte 1977. 1979 gewann Prost in seinem zweiten Jahr in der Formel 3 die französische und die Europameisterschaft, dazu, als Fleißkärtchen der besonderen Art, den Formel 3-Lauf im Rahmen des Grand Prix de Monaco. Nicht immer, sagt Alain Prost, sei die alte Zeit die gute Zeit, aber so wie damals sollten die Lehrjahre der Formel 1 Eleven schon beschaffen sein.

Prosts physische Konstitution ist noch besser als in seiner aktiven Zeit, fast schon leidenschaftlich sein Credo zum Sport als Weg zu einer gut ausgewuchteten Gesamtpersönlichkeit: „Was immer ich in der Zukunft machen werde, nichts kann mich davon abhalten, Sport zu betreiben, und wenn ich zwölf Stunden am Tag arbeiten

müßte.“ Tennis, Skifahren, Joggen und Golf zählten schon immer zum Fitneßprogramm des Alain Prost.

Vor drei Jahren entdeckte er den Radsport für sich, steht an vier Tagen in der Woche um fünf Uhr früh auf, um anschließend zwei Stunden zu trainieren. Stets wird man ihn bei den Rennen im Vorfeld einer der Etappen der Tour de France antreffen - einmal stieß er in einer Horde von 5800 Startern auf den 42. Platz vor. Mehr sei für ihn nicht dringewesen, die anderen Burschen vor ihm seien durchweg Profis und ohnehin mindestens fünf Stunden täglich mit dem Rad unterwegs. So ganz jung sei er ja auch nicht mehr. Aber immer besser werden seine Resultate bei der Cycloport-Serie, fünf bis sechs Läufe jährlich zwischen 160 und 210 Kilometern, die es manchmal in sich haben: „Das tue ich nicht nur, um in Form zu bleiben. Das ist ein angenehmes Nebenprodukt. Ich möchte auch andere schlagen.“

Das kann Prost seit einem Jahr mit Fahrrädern aus eigener Fertigung, Maschinen nach Maß. Auch so etwas ist Teil seiner Philosophie: „Stets schon mußte ich nebenher irgendetwas ganz anderes tun, Leute treffen, Geschäfte machen, etwas schaffen, etwas bauen, auch wenn dem Produkt nicht immer Erfolg beschieden war. Das ist einfach gut für den Kopf.“

Einseitigkeit mag Alain Prost nun mal nicht. ■



Beim Studium der Rundenzeiten in der Box ist Alain Prost konzentriert, auf dem Fahrrad kämpft er heute genauso hart wie früher in der Formel 1

Telefonieren, egal womit: Hauptsache

D2 privat!

Der Deutsche
Tourenwagen-Meister 1995:
Bernd Schneider.



**Herzlichen Glückwunsch,
lieber Bernd Schneider.
Wir freuen uns mit Ihnen.
Ihr D2-Team.**

D2 privat. Das Leben ist zu kurz für eine lange Leitung.



Ron Dennis führt sein Formel 1 Team seit 1980. Wir sprachen mit ihm über seine Arbeit, fragten ihn, wie er sich entspannt und wie seine Erwartungen für die Zukunft aussehen

F1



MEIN LEBEN IST DIE FORMEL 1

Wie beurteilen Sie die Leistungen des McLaren-Mercedes-Teams in der Saison 1996?

„Wir haben Fortschritte gemacht. Sowohl das Auto, als auch der Motor sind beinahe von Rennen zu Rennen besser geworden. Unser Auto reagiert jedoch sehr sensibel auf gewisse Kurventypen, und wir kämpfen auf manchen Rennstrecken immer noch um gute Leistungen. Estoril war zum Beispiel sehr schwierig und keineswegs zufriedenstellend für uns, wohingegen es in Spa, Monza und Suzuka besser lief. Aber egal, welche Verbesserungen wir machten, der Vorsprung von Williams wurde nicht

häufig genug kleiner und dies ging keiner anderen Chassis-Motor-Kombination im Feld anders. Darum haben wir jetzt im Winter eine Menge Arbeit vor uns, um diesen Rückstand zu den momentan Besten zu verkleinern. Derzeit sind wir jedenfalls nicht gut genug.

Wie sehen die Pläne für die Zukunft aus?

„Wir müssen alle Anstrengungen auf den Konstruktionsprozeß konzentrieren. Das heißt, wir müssen Design und Konstruktion überprüfen, auswerten und eventuell Änderungen vornehmen, uns

einfach noch besser fokussieren, als wir es dieses Jahr schon taten. Es ist Teil meiner Arbeit, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens in allen Aspekten permanent weiterzubringen, und das schließt hier als Hauptthema Konstruktion und Design ein.

Wir wollen und werden mit Mercedes gewinnen. Natürlich soll das möglichst bald der Fall sein, das ist auch unser ganz klares Ziel. Es ist aber sehr schwer, in der Formel 1 erfolgreich zu sein. Es ist bekannt, daß es zwei Teams gibt, die während der letzten 15 Jahre dominiert haben - Williams und McLaren - und dahin möchte McLaren mit Mercedes.“



„Mein Leben ist die Formel 1. Ich habe aber auch eine Familie und meine Familie bedeutet mir sehr viel“



Für wann sehen Sie McLaren wieder auf dem Siegespodest?

„Das Problem ist, daß wir auf ein bewegliches Ziel schießen. Ich vergleiche unsere Aufgabenstellung gerne mit einem Aufzug, in dessen Fahrplan jede Etage für ein Jahr steht. Wenn man nun dasteht und auf einen Aufzug wartet und schließlich drei Jahre nach einem anderen Motoren- oder Chassis-Hersteller einsteigt, muß man schneller als der andere Aufzug beschleunigen, weil die anderen sonst immer ihren Vorsprung halten, außer, sie bleiben stehen oder steigen aus.“

Bleibt Ihnen bei diesem Arbeitspensum noch Zeit für ein Leben außerhalb der Formel 1?

„Mein Leben ist die Formel 1. Ich habe aber auch eine Familie, und meine Familie bedeutet mir sehr viel. Nach Kräften versuche ich, beides miteinander zu verbinden. Manchmal nehme ich meine Frau und gelegentlich auch die Kinder zu einem Grand Prix mit. Das ist natürlich fast so, als würde man sie ins Büro mitnehmen. Tatsache ist aber, daß das sehr wohl geht, wenn man dafür einen disziplinierten Plan hat. Sie vergnügen sich tagsüber an dem Ort oder in der Stadt, wo wir gerade sind, und sobald ich mit meiner Arbeit fertig bin, kann ich sie sehen. Das gibt meinen Kindern die Gelegenheit, ihren eigenen Lebenshorizont zu erweitern, Reisen zu genießen - was man als Kind ja ohnehin tut - und ich habe

die Freude, sie zu sehen. Aber gewöhnlich beginnt mein Familienleben sehr früh am Morgen. Ich frühstücke mit den Kindern, sehe sie dann in die Schule wuseln - sie müssen recht früh weg - und da ich nicht sehr weit von der Firma weg wohne, kann ich innerhalb von 15 Minuten dort sein. Zumeist gehe ich zur Arbeit, wenn sie zur Schule gehen.“

Sie sind bekannt dafür, viele Stunden zu arbeiten, und das manchmal sieben Tage in der Woche. Wie entspannen Sie sich?

„Zweimal pro Woche stehe ich sehr früh auf und mache mit einem privaten Trainer, der zu mir ins Haus kommt, Gymnastik. Ehrlich gesagt: Ich hasse jede Sekunde

davon. Der Vorteil ist, daß ich praktisch nur aus dem Bett fallen und in einen Trainingsanzug steigen muß. Dann gehe ich runter in den Fitneßraum und muß nichts groß vorbereiten. Der Nachteil: Wenn ich es tue, muß ich noch um einiges früher aufstehen und obwohl mir das an sich nichts ausmacht, artet der Weckruf um 6 Uhr 30 samt der Gymnastik schon manchmal in mentalen Streß aus. Ich bin in dieser Angelegenheit nicht so diszipliniert, wie ich es gerne wäre, kann aber durchaus die Vorteile spüren.“

Widerstehen Sie deshalb der Versuchung, einfach im Bett zu bleiben?

„Ich war tief im Motorsport verwurzelt und habe die Firma aufgebaut, daher habe ich

erst ziemlich spät geheiratet. Bei der Hochzeit war ich 38, daher sind meine Kinder für einen, der bald 50 wird, noch recht jung. Sie halten mich ihrerseits jung, und daher habe ich den Wunsch, mir eine gewisse Fitneß zu erhalten, um mit ihnen Spaß zu haben. Sie sind quirlig und sausen natürlich den ganzen Tag durchs Haus, und ich möchte nicht als alternder Vater empfunden werden. Ich möchte an allem was sie tun teilhaben und nicht durch meine Physis behindert werden.“

Interessieren Sie sich für andere Sportarten oder üben Sie selbst welche aus?

„Ich gehe gerne zum Skifahren und gewöhnlich komme ich so um Neujahr auch dazu. Ich bin eher schnell als elegant,

aber das kommt davon, daß ich spät begonnen habe. Etwas anderes, das ich mit großem Enthusiasmus tue, ist Tiefseetauchen. Da lasse ich keine Gelegenheit aus, wenn es in der Nähe einen guten Tauchplatz gibt. Üblicherweise besuche ich beim Grand Prix von Australien das Große Barriere-Riff und nach dem japanischen Grand Prix ging ich mit meinem Partner Mansour Ojeh, der genauso ein begeisterter Taucher ist, wie ich, ans Rote Meer.

Außerdem spiele ich ein wenig Golf. Das ist aber ein sehr zeitintensiver Sport, und ich sehe mein gegenwärtiges Engagement eher als Investition in die Zukunft, denn das ist sicher der Zeitvertreib, dem ich verstärkt nachgehen werde, wenn ich beschlossen haben werde, nicht mehr zu Autorennen zu gehen.“

Spielt Musik bei ihrer Entspannung eine Rolle?

„Ich mag so ziemlich jede Musik. Je nach Stimmung höre ich mir die unterschiedlichsten Musikstile an. Ich mag klassische Musik, muß allerdings gestehen, daß ich mit den Produktionen der populären Mainstreamgruppen wenig anfangen kann. Ich verharre da eher noch immer in der Ära von Pink-Floyd und den 60er-Jahren.“

Gibt es für Sie irgendwelche Helden?

„Ja oder nein zu sagen wäre irreführend. Es gibt einige Menschen, die ich verehere, aber das Wort „Held“ verbinde ich mit einer Art mystischem Individuum. Beinahe mit jemandem, zu dem man aufschaut und sagt: „Diese Person ist außerhalb meiner eigenen Möglichkeiten.“ Und ich habe schon als junger Mann empfunden, daß man alles im Leben erreichen kann, wenn man sich voll engagiert und seinen festen Willen darauf konzentriert. Helden also nein, Menschen, die ich verehere, ja. Und das fängt beispielsweise bei Konstrukteuren an, die Außergewöhnliches erreicht haben. Die Lockheed-Leute, die den Blackbird-Jäger entwickelt haben, sind ein gutes Beispiel, wegen all der technischen Probleme, die sie in kürzester Zeit gelöst haben, und zwar zu einer Zeit, als es die technologischen Möglichkeiten noch gar nicht gab, um diese Probleme zu lösen. Sie haben die Technologien einfach erfunden. Das ist jene Art von Menschen, die ich zutiefst verehere.“ ■



Die Mille Miglia des Jahres
1931 wurde Rudolf
Caracciolas größtes Rennen

ALLEIN GEGEN ALLE

Was als Erfolgsstory enden wird, beginnt als Farce: Im Vorfeld der Mille Miglia 1931 macht Rudolf Caracciola kurz

Station in Mailand, vertraut sich dort, zusammen mit Freunden, einem Taxichauffeur an. Dieser erkennt den Passagier und fühlt sich ermuntert, rasend und driftend und mit millimeterknappen Überholmanövern Proben seines eigenen Könnens abzuliefern - am untauglichen Objekt der Mailänder Rush Hour, die schon damals gut ausgebildet ist.

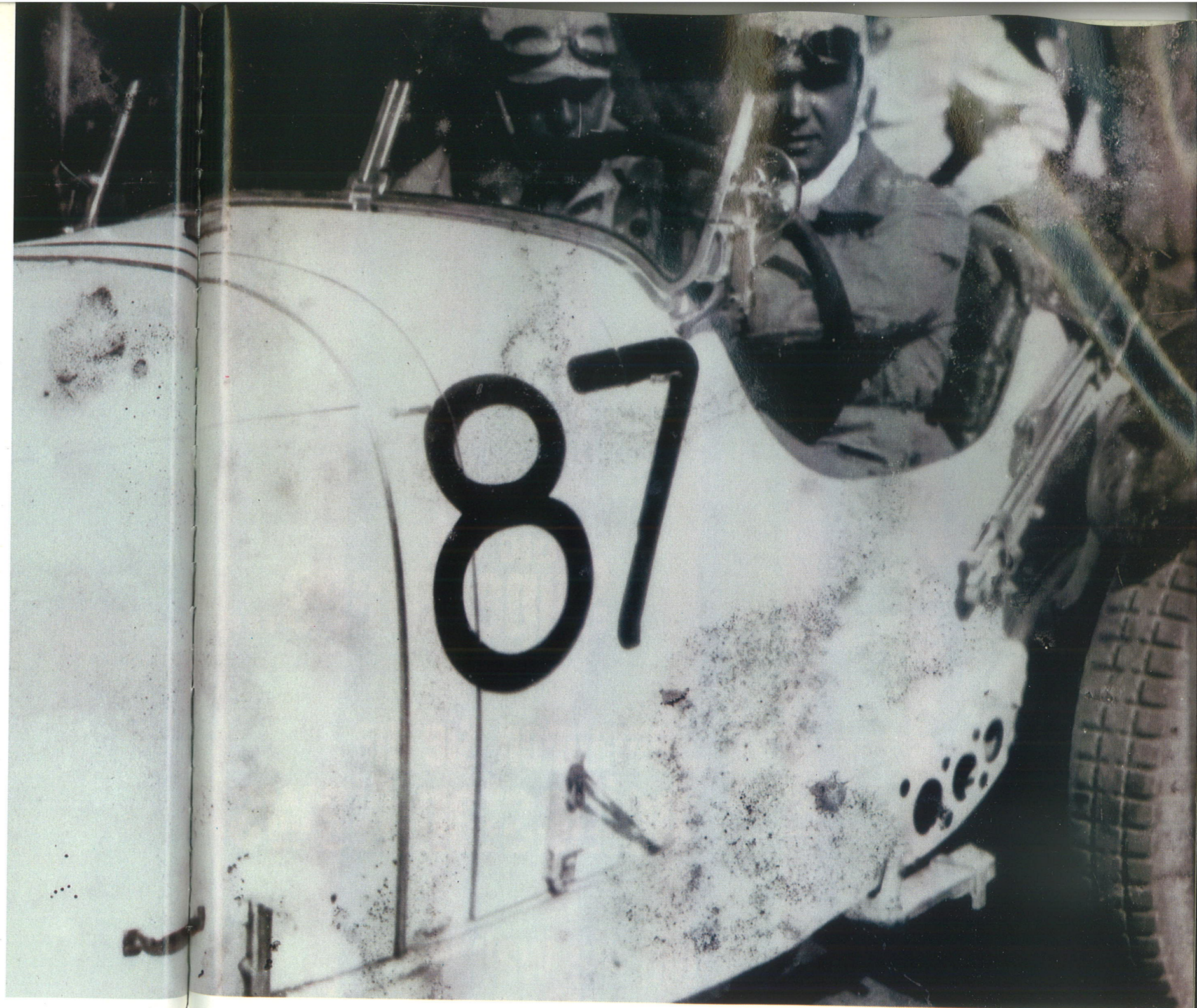
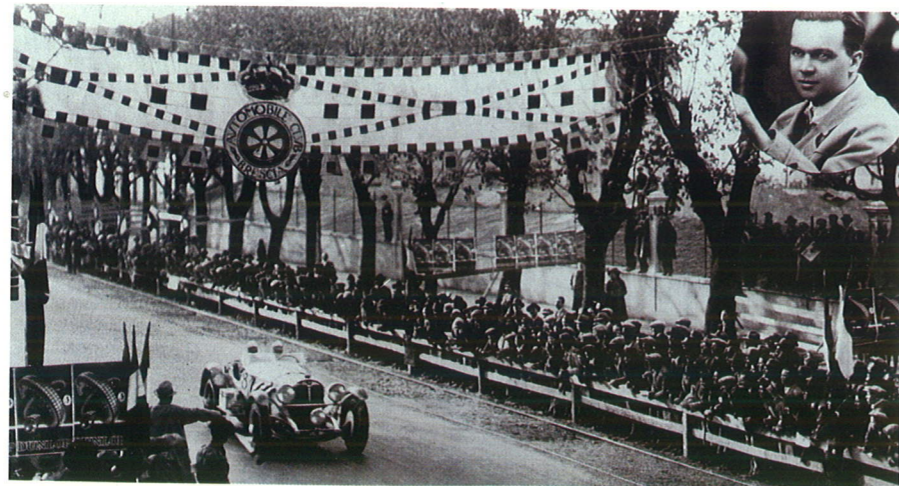
Caracciola bittet um Mäßigung, besteht schließlich darauf, der Mann solle sofort anhalten. Der gehorcht grollend, grantelt dem Deutschen hinterher: „Und so was will Rennfahrer sein.“ Ein paar Tage später, in den Morgenstunden des 12. April, leistet der unbekannte Wagenlenker gewiß innere Abbitte, ist für ihn der Nimbus seines berühmten Fahrgasts restauriert und leuchtet mit zusätzlicher Strahlkraft: Da hat Rudolf Caracciola - von seinen deutschen Fans liebevoll „Der Caratsch“ genannt - die fünfte Mille Miglia in neuer Rekordzeit gewonnen, als erster Ausländer zudem. Die Ausgangssituation ist völlig hoffnungslos, Mission Impossible, die eines Goliaths, der ganzen Horden von Davids ausgeliefert ist. Sogar in Untertürkheim lächelt man über die Keckheit des winzigen Rollkommandos, das da unverfroren nach Italien aufbricht. In den Nachbeben des Wall Street Crash von 1929 hat Mercedes-Benz das Renn-Budget radikal gekürzt. Direktor Wilhelm Kissel teilt Caracciola mit, sein Vertrag werde für 1931 nicht verlängert. Damit schlägt die Sternstunde des Oberingenieurs Alfred Neubauer, wie Caracciola selbst auf dem Eilmarsch in die Legende. Er gründet um diesen und Wilhelm Sebastian als technisch versierten Beifahrer und Willy „Fridolin“ Zimmer als Mechaniker ein kleines Team und erstet mit einem freundlichen Rabatt

auf den normalen Preis von 40 000 Reichsmark einen SSK (für Super Sport Kurz). Es ist ein sehr besonderes Auto mit einem Reihensechszylinder von 7065 ccm und 240 PS. Daraus werden 300 PS, sowie sich das Roots-Gebläse zugeschaltet hat. Die Ingenieure Hans Nibel und Max Wagner sind seiner chronischen Übergewichtigkeit mit dem Bohrer zu Leibe gerückt und haben an Stellen, wo die Statik des „weißen Elefanten“ nicht leidet, 200 Kilo herausgedrillt wie einst am „Tropfenwagen“. SSKL heißt diese höchste Sublimationsstufe der Baureihe, mit L für Leicht. Trotzige 1500 Kilogramm bringt sie noch immer auf die Waage.

Auf den 1000 Meilen von Brescia zelebriert eine Nation sich selbst, schwelgt ein ganzes Land in Rausch und Taumel ethnischer Identität. Da stört der „Große Weiße“ aus dem Norden wie ein Nudist im Nonnenkloster. Bei Alfa Romeo hat man von der Sache Wind bekommen, kontert mit einem Riesenaufwand an Material und Logistik. 17 Transporter rollen an strategisch wichtige Punkte, bemannt von 90 Monteuren. Ein Heer von freiwilligen Helfershelfern säumt zusätzlich die 1635 Kilometer lange Strecke mit Benzinkanistern und Reifen. Bengels aus der Umgebung, die nicht die Lust auf die schnelle Lira umtreibt, sondern die Liebe zu Duce, Volk und Vaterland sowie das olympische Reinheitsgebot, daß Dabeisein alles ist.

30 der 99 Wagen beim Start in Brescia sind Alfa Romeo, im Zentrum des Interesses und der Fürsorge: die beiden Werkswagen Tipo 8C 2300, Achtzylinder von 2336 ccm mit Kompressor, die 150 PS bei 5000/min mobilisieren. Obwohl sie angesichts der teutonischen Attacke hastig ins Gefecht geworfen werden, ist ihr Entwicklungsstand durchaus fortgeschritten. Ein Problem indessen deutet sich bereits an: Die Symbiose mit den eigens für sie geschaffenen Pirelli-Pneus klappt nicht. Die Alfa-Ingenieure tapen noch im dunkeln:

Rechts: Rudolf Caracciola rollt mit dem SSK ins Ziel der Mille Miglia 1931 in Brescia und zwar mit neuem Streckenrekord: 16 Stunden und 10 Minuten, das machte einen Schnitt von 101 km/h. Das italienische Publikum lüft unter der Niederlage der heimischen Helden



War die Erprobungsphase zu kurz? Läßt die Traktion zu wünschen übrig? Stimmt die Gewichtsverteilung nicht?

Die Auswahl der Piloten ist jedenfalls vom Feinsten. Caracciola bekommt es mit der Crème de la Crème der italienischen Fahrern zu tun, jeder der Größte, alle prädestiniert zum Siegen, einer dem anderen spinnefeind.

Da ist Tazio Nuvolari, der Vorjahressieger, genannt der „Rote Teufel“ oder auch der „Fliegende Mantuaner“, der sein ganzes Leben am Limit zugebracht hat und häufig auch jenseits des Limits - kaum ein Knochen, den er noch nicht gebrochen hat. Da ist der frühere Motorradchampion Luigi Arcangeli, der die Strecke kennt wie seine linke Westentasche und weder Tod noch Teufel scheut. Da ist Giuseppe Campari, ein

Ein ganzes Land im Rausch ethnischer Identität: Da störte der „Große Weiße“ aus dem Norden wie ein Nudist im Nonnenkloster

Multitalent. Weltspitze gleich in drei Feldern, als Rennfahrer, Opernsänger und Koch feiner italienischer Küche. Da ist Baconin Borzacchini, später in seiner Heimatstadt Terni auf ewig in Metall gegossen, ein Monument schon zu Lebzeiten. Gefahr droht auch von Nuvolaris Intimfeind Achille Varzi, einem Gentleman am Volant und eleganten Stilisten, nur daß sein Bugatti mit seinem Achtzylinder-Triebwerk von fünf Litern nicht zu den großen Würfeln des Zauberers von Molsheim, Ettore Bugatti, zählt. Als Geheimtip unter den Insidern, und fast jeder Italiener ist einer, wird das Gespann Giuseppe Morandi und Archimede Rosa gehandelt mit seinem O.M. - die Pilotenriege aus Brescia ist entschieden schneller als ihr betagtes Automobil.

F1

RACING – Ihr Ticket in die Formel 1-Boxen



Auf dem Weg zum Heiligen Michael

pit-stop

Streit um Tyrrell

GOODYEAR ALLES AUF EINEM BUCH

GP SPANIEN Der 'Rainman' fuhr Ferrari

Bei uns treffen Sie die Superstars...

...erfahren Sie die heißesten News

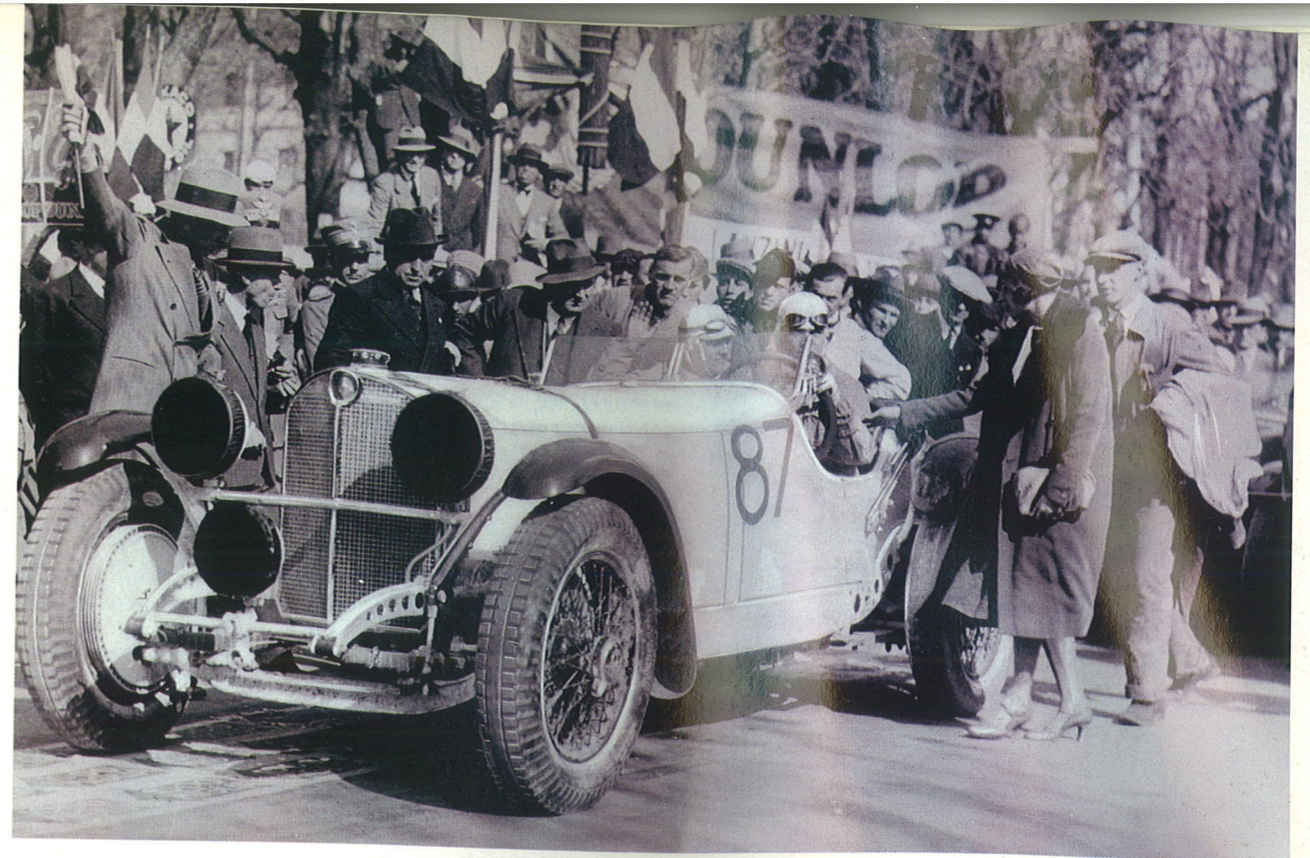
...und die wahren Hintergründe

ABONNIEREN SIE **JETZT** F1 RACING FÜR DM 80,-*!

Schreiben Sie an: F1 Racing Der LeserClub
Postfach 11 12 08
60047 Frankfurt



*Das Angebot gilt für den Versand innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Ein Auslandsabonnement kostet DM 90,-



Oben: Start des „Weißen Elefanten“ in Brescia. Auf dem 1635 km langen Weg nach Rom und zurück zog die Mille Miglia Tausende in ihren Bann. Unten: Rauchpause. Caracciola und Beifahrer Sebastian

Dieser Armada in italienischem Rennrot hat Mercedes-Benz ein Fähnlein der sieben Aufrechten entgegensetzen, das unauffällig sein Quartier im „Albergo Brescia“ bezieht: Rudolf Caracciola und Gattin Charlotte, Alfred Neubauer, Wilhelm Sebastian, „Fridolin“ Zimmer sowie die Mechaniker Heinrich Kühnle und Karlo Kumpf, der zwar in den Gasthof „Zur Sonne“ in Untertürkheim eingetragener hat, ohne das Aroma der Pisten aber nicht leben

Bologna, das auf der Hin- und auf der Rückfahrt angelaufen wird, in Feltre am nördlichsten Punkt des Parcours. Nur: Neubauer gebietet lediglich über drei Männer. Die Lösung des Dilemmas: Karlo Kumpf wird Caracciola in Siena erwarten, dann schleunigst seine Zelte abreißen und ins 200 Kilometer entfernte Bologna aufbrechen. Man studiert die Landkarte gründlich, denn der Stau im Spannungsfeld des Magneten Mille Miglia ist unvermeidlich.

Die Ausgangssituation ist völlig hoffnungslos: Ein Goliath, der ganzen Horden von Davids ausgeliefert ist. Sogar in Untertürkheim lächelt man über das winzige Rollkommando

kann. Mit von der Partie ist Caracciolas Dackel Moritz, halb Mitglied der Familie, halb Maskottchen und in diesen Tagen von einer unerklärlichen Appetitlosigkeit heimgesucht.

Im Strategieggespräch vor einer Italien-Karte in großem Maßstab beweist Neubauer die Qualitäten, die ihn im Verlauf des gerade angebrochenen Jahrzehnts berühmt machen werden: Durchblick und Autorität eines friderizianischen Generals sowie Genialität bei der Verwaltung des Notstands. Auf sieben Stationen muß Caracciola sich pflichtgemäß einstellen wie alle anderen, damit niemand vom rechten Wege abkommt.

Die Zwischenstopps werden dokumentiert durch Stempel in einem Bordbuch, überdies wird eine Blei-Blombe an die Lenksäule gezackt. Knapp 30 Liter schluckt der SSK im Schnitt, 120 Liter faßt sein Tank im Heck. Folglich muß man alle 400 Kilometer ein Depot anlegen, nahe dem Hotel „Schwarzer Adler“ in Siena, in Terni zwischen Rom und der Adria, in

Für die Station in Terni ist Heinrich Kühnle zuständig, für die in Feltre „Fridolin“ Zimmer.

Da das Einsatzauto erst im letzten Augenblick aus Stuttgart eintrifft, reicht es lediglich zu einer einzigen Trainingsrunde in einem Mietwagen. Aber Caracciola kennt sich ein bißchen aus: 1930 hat er gemäß einer bewährten Mercedes-Praktik das Terrain sondiert und ist in einem SSK Sechster geworden.

Am 11. April senkt der ehemalige Minister Turati in Brescia ab 13 Uhr im Minuten-Rhythmus die Tricolore. Als erste stürzen sich die kleinen Wagen in das Abenteuer Mille Miglia. Die automobile Oberklasse mit ihren Star-Piloten folgt später. Nur wer ganz am Schluß startet, hat einen gewissen Überblick über seine Position und den Verlauf des Rennens. Caracciola tritt den langen Marsch durch den italienischen Stiefel im Spalier der Millionen um 15.12 Uhr an, nach einer letzten Zigarette und innigem Lebewohl von Charlotte. Neubauer, diesem Mann der Tat, bleibt nur noch Fingertrommeln und





Rudolf Caracciola
(1901 - 1959)

Noch als er 1955 beim Grand Prix von Schweden im Mercedes-Troß aufkreuzt, bedrängen ihn die Autogrammjäger. Drei tosende Jahrzehnte sind seit seinem ersten Sieg beim Großen Preis von Deutschland auf der Avus 1926 ins Land gegangen, 17 Jahre seit seiner letzten Europameisterschaft. Doch die Zeit hat die Leuchtkraft der Sport-Ikone Rudi Caracciola nicht verschlissen. Und auch nicht, daß er in seiner besten Zeit nicht nur im Zeichen des Sterns startete, sondern auch im Namen des Hakenkreuzes. Dabei verbirgt sich hinter dem Lachen des Siegers Caracciola ein Schmerzensmann, eine Sebastiansgestalt, stigmatisiert und gemartert durch seinen Sport. Seit einem Trainingsunfall in Monaco im April 1933 fehlt die Gelenkkugel an seinem linken Oberschenkel, kämpft Caracciola gegen Konkurrenten wie Stuck, von Brauchitsch, Rosemeyer und Nuvolari, die Uhr und die Qual. Die zweite Station auf seinem Passionsweg: Unfall - wieder beim Training - 1946 in Indianapolis, Schädelbruch. Die dritte schließlich: der 18. Mai 1952 auf dem Bremgartenkurs bei Bern. In der 13. Runde kommt Caracciolas 300 SL von der Strecke ab und fällt einen Baum. Der Fahrer wird mit komplizierten Brüchen im rechten Oberschenkel geborgen. Die verbleibenden Jahre seines Lebens verbringt er zwischen Wachheit und eigenartigem Dämmerzustand im Edel-Exil seines Hauses in Ruvigliana am Luganer See. Seine zweite Gattin Alice umgibt ihn, wie es seine erste Frau Charlie einst nach dem Monaco-Desaster getan hat. Wenn wahrer Heroismus darin besteht, ein Handicap niederzuringen, dann ist Rudolf Caracciola, der "Regenmeister", Gewinner von 27 bedeutenden Rennen, in der Tat ein Held.

Links: Caracciola mit Dackel „Moritz“, der trotz Mille Miglia-Sieg unter rätselhafter Appetitlosigkeit litt

Daumendrehen. Er hat gewissermaßen die Uhr aufgezo-gen, die in den folgenden 16 Stunden und zehn Minuten nach ihren eigenen Gesetzen abschnurren wird.

1931 - da läuft noch alle Information durch Einbahnkanäle, über Radio, Telefon, Telegraf und riesige Tafeln, auf denen der letzte Stand der Dinge mit Glühbirnen angezeigt wird. Sie melden Führung für Caracciola in Bologna, wo er sich mit einem Schnitt von 154 Stundenkilometern auf schnellen Straßen ein Sicherheitspolster von sieben Minuten auf den O.M. erarbeitet hat. Noch eine Minute Rückstand mehr hat Campari mit seinem Copiloten Attilio Marinoni, zwei weitere

Menge ist starr vor Schreck und vor Staunen. Im Ostteil der Strecke geben sich die Alfa-Piloten gleichsam die Stafette in die Hand. Erst führt Borzacchini, dann Campari, schließlich Arcangeli. Aber schier unaufhaltsam macht Caracciola in Nacht und Nebel Boden gut. Ein Hecht im Karpenteich auf den Vollgas-Passagen Norditaliens, hat er in Treviso die Spitze übernommen und gibt sie nicht mehr ab.

Am 12. April kurz nach sieben signalisieren Flugzeuge seine Ankunft. Um 7.22 Uhr verstummt das helle Singen des Kompressors nach der Zieldurchfahrt des SSKL, Campari wird Zweiter, der O.M. Dritter. Federn lassen mußten sie alle: Neun Reifenwechsel



Bei Viterbo kommt ihnen ein Grüppchen Geisterfahrer entgegen - der lokale Auto-club kehrt von bevorzugten Zuschauerplätzen zurück

Borzacchini und Nuvolari mit Beifahrer Giovanni Battista Guidotti, die den einen der beiden Alfa 8C 2300 bemannen - den anderen hat man Arcangeli anvertraut. Elf Kilometer nach dem Start auf der Strecke geblieben: Achille Varzi - die Benzinpumpe, sagen die Bugatti-Leute.

Doch dann folgt Terrain, in dem sich Nuvolari und der wendige Alfa förmlich tummeln, der Appenin zum Beispiel mit dem Raticosa- und dem Futa-Paß.

Schon in Siena führt der „Fliegende Mantuaner“, gewinnt auch die Coppa Mussolini, die Halbzeit-Trophäe, die der Duce für den Fahrer ausgelobt hat, der als erster in der Zeitwertung Rom erreicht hat. Knapp vor ihm, gleichwohl um anderthalb Minuten geschlagen, trifft der weiße Mercedes am Kontrollpunkt an der Milvio-Brücke über den Tiber ein. Die patriotisch bewegte

behindern die verwegene Fahrt der Werks-Alfa allein zwischen Brescia und Rom. Bei Verona kommen Arcangeli und Nuvolari von der Strecke ab. Der „Rote Teufel“ blutet, wird aber noch Neunter. Hinter Siena schleift der Auspuff des Mercedes am Boden. Sebastian reißt ihn ab und zieht sich Brandblasen an den Händen zu. Caracciola hat schon längst welche am rechten Fuß, da das Gaspedal die Hitze des Triebwerks überträgt. Bei Viterbo kommt den Deutschen ein Grüppchen Geisterfahrer entgegen - der lokale Autoclub kehrt von bevorzugten Zuschauerplätzen nach Hause zurück. Bei Terni klemmt das Gasgestänge. 30 Kilometer vor dem Ziel platzt ein Hinterreifen des Mercedes mit der Startnummer 87. Wilhelm Sebastian schuffet und schindet sich und bleibt dennoch gelassen.

Als „Erfolg von ganz besonderem Ausmaße“ preisen die Informationsbriefe der Werbeabteilung von Daimler-Benz den Mille-Miglia-Sieg des „Weißen Elefanten“, als „phantastische Leistung für Fahrer und Wagen“.

So ist es. Aber ein paar Tage vorher hat man noch die Brauen gerunzelt. ■

ABONNIEREN SIE STARS & CARS



Falls Sie, so wie Mika Häkkinen und David Coulthard, auf die neuesten Neuigkeiten und die heißesten Geschichten aus dem weltweiten Mercedes-Benz-Motorsportprogramm nicht verzichten wollen, gibt es nur Eines: Stars & Cars. Das Magazin erscheint viermal jährlich und liefert alle Aktivitäten, die Action, die Persönlichkeiten und die ganze Faszination frei Haus.

Der Mercedes-Benz Motorsport Club wird in Kürze, voraussichtlich im März, präsentiert und bietet unter anderem folgende Vorteile:

- Jahresabo für Stars & Cars
- Regelmäßige Infos
- Sonderangebote
- Mercedes-Benz Fanartikel
- Poster

Für weitere Informationen, wie Sie Stars & Cars-Abonnent werden oder dem Club beitreten können,

senden Sie uns Ihre persönlichen Daten mit einem frankierten und adressierten Umschlag an die untenstehende Adresse. Sie erhalten dann so bald wie möglich sämtliche Unterlagen.

Mercedes-Benz Motorsport Club,
Postfach 1000,
D-63111 Dietzenbach



Chefredakteur: Andy Hallbery
Art-Director: Peter Charles
Redaktion: Helmut Deimel
Koordinator: Wolfgang Schatting
Beiträge von: Hartmut Lebrink, Nicolaus Koretzky, Stephen Ferguson, Jonathan Noble, Andrew Benson, Jim Holder
Fotos von: Wolfgang Wilhelm/

Mercedes-Benz, Martin Graf, Matthias Schneider, Martyn Elford/Autosport, Sutton Motorsport Images, LAT, Ralph Hardwick, Bothwell Photographic, Colin McMaster, Bryn Williams, Jarrots, Doug Nye, Ludwigsen
Anzeigen: Martin Nott
Produktion: Meurig Evans

Stars & Cars wird vierteljährlich von Mercedes-Benz Motorsport herausgegeben. Produziert von Haymarket Specialist Motoring Magazines Ltd, 38-42 Hampton Road, Teddington, Middlesex, TW11 0JE, England.
Tel 44 (0) 181 943 5000
Fax 44 (0) 181 943 5977

Gedruckt bei ET Heron, England. Reproduktionen von F1 Colour, London, England.
Der Nachdruck als Ganzes oder in Teilen ist verboten, außer mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.
© Haymarket Specialist Motoring Magazines Ltd, 1996



Zwei Tage Spaß im Matsch, auf Eis und Schnee.

► Die Reifen knirschen im verharschten Schnee. Noch greifen sie. Plötzlich ist die Fahrbahn spiegelglatt. Können Sie noch lenken? Wie stark dürfen Sie bremsen, ohne auszubrechen? Die Antwort gibt das Mercedes-Benz Winter-Fahrsicherheitstraining mit eigens präparierten Schneefahrbahnen, abgestimmt auf die kalte Jahreszeit und die damit verbundenen Anforderungen an Fahrer und Fahrzeug.

► Zwei Tage lang werden Sie Anfang Januar im Salzburger Land mit praktischen Übungen auf dem Gelände

des Fahrsicherheitszentrums fit gemacht. Hier können Sie gefährlos lernen, wie Sie Ihr Fahrzeug sicher bei Schnee, Matsch und Glatteis beherrschen. Sie werden eine Menge Spaß dabei haben. Und am Ende überreichen wir Ihnen sogar noch eine Urkunde.

► Wenn Sie das reizt, sollten Sie die MercedesCard kennenlernen. Es gibt diese Erlebniskarte für alle ab 18. Und zwar kostenlos. Dafür erhalten Sie eine Vielzahl von attraktiven Angeboten, die Sie so nur von Mercedes-Benz bekommen. Am besten, Sie rufen uns an und

beantragen gleich Ihre MercedesCard. Ihr Fahrsicherheitstraining können Sie bei dieser Gelegenheit ebenfalls buchen. Man lernt schließlich nie aus.



Kultur. Sport. Reisen.