

# STARS & CARS

Powered by Mercedes-Benz

## DTM DAS GROSSE COMEBACK



### FORMEL 1

Die Vorbereitungen von West McLaren Mercedes für die Titelverteidigung

### CART-SERIE

Neuer Motor und neues Team sollen neue Erfolge schaffen



# STARS & CARS

Das Magazin von Mercedes-Benz Motorsport

**HERAUSGEBER** Mercedes-Benz Motorsport

**CHEFREDAKTEUR** Egon Zeimers

**KOORDINATOR** Wolfgang Schattling

**CHEF VOM DIENST** Jonathan Noble

**LAYOUT** Chris Barker

**AUTOREN** Clauspeter Becker, Elmar Brümmer, Eva-Maria Burkhardt, Adam Cooper, Andy Hallbery, Alan Henry, Hartmut Lehbrink, Nigel Roebuck, Richard Robinson, Peter Liddiard

**FOTOGRAFEN** Mercedes-Benz Motorsport – Wolfgang Wilhelm; LAT Photographic – Steven Tee, Charles Coates, Gavin Lawrence, Lorenzo Bellanca, Michael Levitt, Mark Elias; Dan R. Boyd; Gaukler Studios; Laurence Baker; Motor Sport Images; Sutton Motorsport Images; Arthur Thill; Foto Kräling; DaimlerChrysler Archiv; Friedemann Bock; Sabine Hofmann; Michel de Vries; Pan Images

**PRODUKTION** Jim Turner

**VERLEGER** Paul Clifton

**ANZEIGEN** Yasin Simsek

**VERLAGSMANAGER** Julian Daniels

**VERLAGSASSISTENT** Neil Godwin-Stubbart

STARS & CARS wird viermal jährlich von Mercedes-Benz Motorsport herausgegeben. Der Nachdruck als Ganzes oder in Teilen ist verboten, außer mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

© Haymarket Specialist Magazines Ltd.

## Produktion

Haymarket Specialist Magazines Ltd.

38-42 Hampton Road

Teddington, Middlesex

TW11 0JE, England

Telefon: 00 44 181 9 43 50 00

Telefax: 00 44 181 9 43 58 72

Abonnement-Verwaltung:

STARS & CARS

MPS GmbH & Co

Postfach 2122

45678 Herten

Deutschland

Abonnement-Hotline:

Telefax: 02302 27 94 71

**Titelfoto:** Gaukler Studios

**Foto dieser Doppelseite:** Gavin Lawrence/LAT

# INHALT

## BILDER AM SONNTAG

4

Die schönsten Fotos.

## ALLZEIT BEREIT

16

Wie West McLaren Mercedes erfolgreich Teamwork praktiziert, zeigt ein Trainingstag in Melbourne eindrucksvoll.

## CART NOUVEAU

24

Mercedes-Benz setzt in der amerikanischen CART-Serie einen komplett neuen Achtzylinder-Turbomotor ein.

## GLOBAL PLAYER

32

Bei dem Renn- und Testprogramm der Saison 2000 reist das Team West McLaren Mercedes viermal um den Globus.

## IMMER AUF DRAHT

40

Mo Nunn, der erfolgreichste Renningenieur in der CART, hat ein eigenes Rennteam, das mit Mercedes-Motoren fährt.

## FÜNF WICHTIGE

46

Fünf erfolgreiche Renntourenwagen von Mercedes-Benz aus der DTM trafen sich auf dem Hockenheimring.

## JUST FOR FAN

58

Die Mercedes-Benz Motorsport Collection.

## SEIEN AUCH SIE EIN SIEGER

61

Stars & Cars im Abonnement.

## MODELL ZUKUNFT

62

Beim erfahrenen Motorsport-Partner HWA wird der 450 PS starke Mercedes-Benz CLK DTM entwickelt und gebaut.

## AUS DEM FAMILIENALBUM

70

Schnappschüsse aus der zweiten Reihe.

## NEWS IM INTERNET

72

Ein Guide für den Motorsport-Fan durchs World Wide Web.

## KOPF AN KOPF

74

Der legendäre Rennleiter Alfred Neubauer setzte auf die professionelle Einstellung seiner Stars, die bei allem Ehrgeiz die Interessen des Teams zu berücksichtigen hatten.

## MEIN BESTES RENNEN

82

Klaus Ludwig

## KALENDER

83

Die Termine der Formel 1, der ChampCar-Meisterschaft und des Deutschen Tourenwagen Masters.

## Grenz-Kontrolle

Im Powerslide manövriert David Coulthard den McLaren-Mercedes MP4-15 beim Testen um eine der Kurven des Barcelona-Kurses.

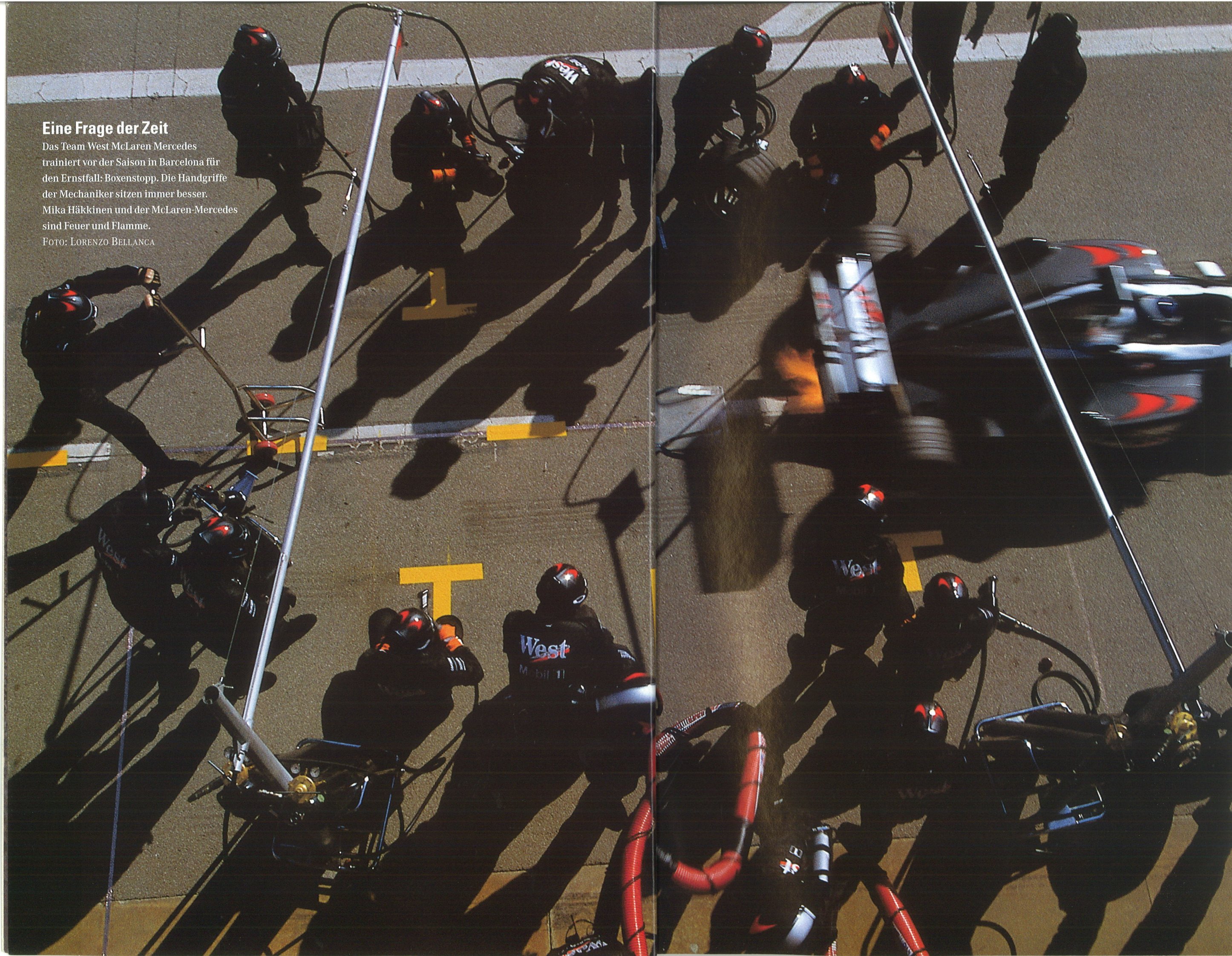
FOTO: GAVIN LAWRENCE



## Eine Frage der Zeit

Das Team West McLaren Mercedes trainiert vor der Saison in Barcelona für den Ernstfall: Boxenstopp. Die Handgriffe der Mechaniker sitzen immer besser. Mika Häkkinen und der McLaren-Mercedes sind Feuer und Flamme.

FOTO: LORENZO BELLANCA

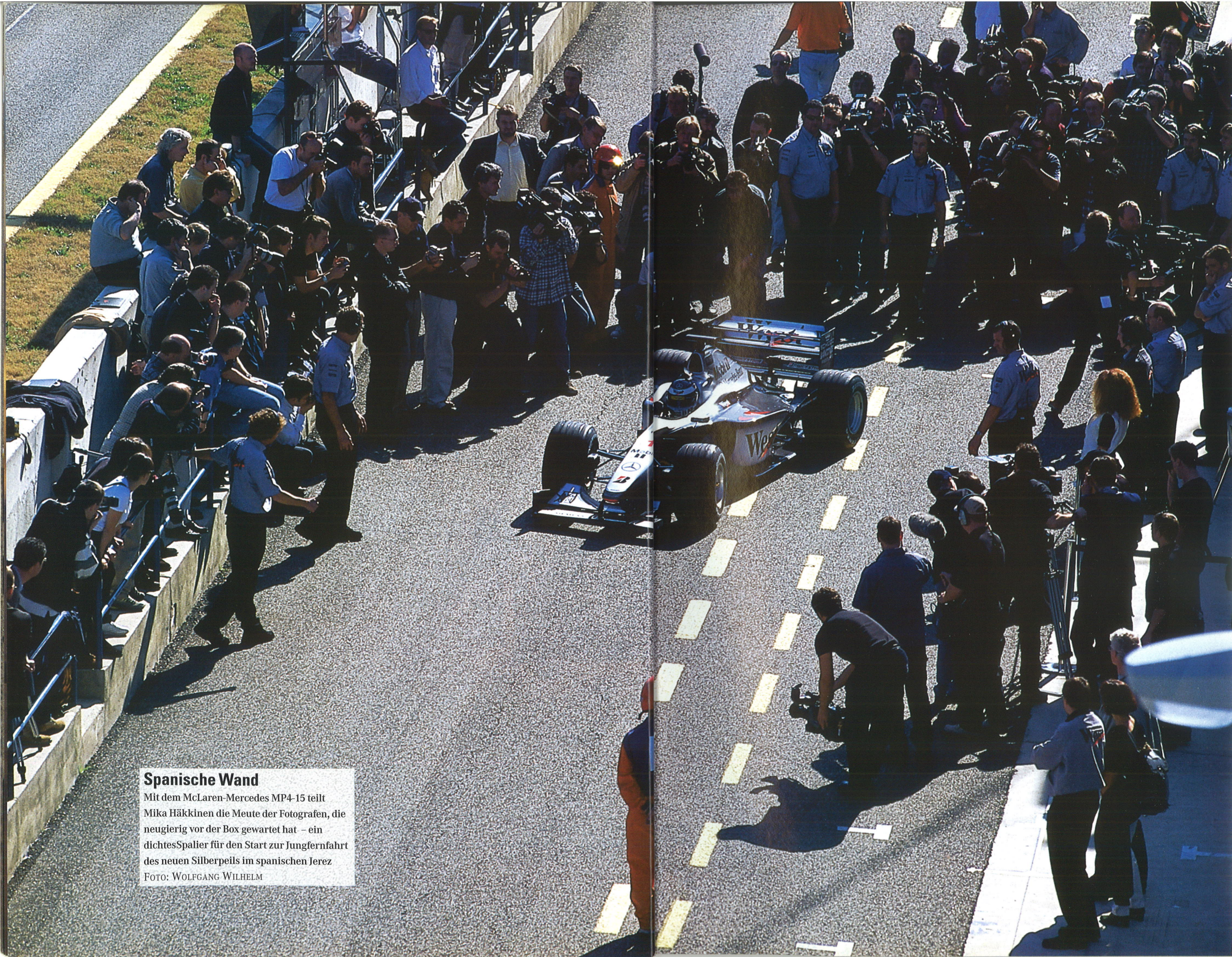




### Ein Stern geht auf

Das Warten hat ein Ende: Bernd Schneider testet erstmals den Mercedes-Benz CLK DTM im spanischen Jarama. Am Ende der Entstehungsgeschichte beginnt die Rennkarriere eines faszinierenden Tourenwagens.

FOTO: WOLFGANG WILHELM



### Spanische Wand

Mit dem McLaren-Mercedes MP4-15 teilt Mika Häkkinen die Meute der Fotografen, die neugierig vor der Box gewartet hat – ein dichtes Spalier für den Start zur Jungfernfahrt des neuen Silberpeils im spanischen Jerez  
FOTO: WOLFGANG WILHELM



## Die Ruhe vor dem Sturm

Ungestörter Blick nach vorn: Noch gehört Tony Kanaan und seinem Reynard-Mercedes Boxengasse und Renneval praktisch allein. Die Einsamkeit bei der Testfahrt in Homestead vor Saisonstart eröffnet dem Fotografen eine neue Perspektive.

FOTO: MARK ELIAS



GALERIE



Der neue A190. Boxencrew nicht serienmäßig.



Lust auf ein paar Testrunden im neuen Mercedes A190?  
Spüren Sie die beherrschbare Leistung der 1.9 Liter-Maschine  
auf der Geraden.

Fühlen Sie die beruhigende Wirkung der Hochleistungsbremsanlage  
und des elektronischen Stabilitätsprogramms, während Sie mühelos  
die nächste Haarnadelkurve nehmen.

DIE MERCEDES A-KLASSE GIBT ES ZUM LOSFAHRPREIS AB DM 31,726.

Gleiten Sie so elegant durch Schikanen und dichten Verkehr, w  
Sie durch das besonders leichtgängige Schaltgetriebe gleiten.  
Dann - runter vom Gas. Boxenstop. Entschuldigung - rote Ampe  
Na ja, Sie können ja so tun als ob.

Für mehr Infos über die A-Klasse besuchen Sie unsere  
Website unter [www.mercedes-benz.de](http://www.mercedes-benz.de)



Mercedes-Benz



In der ersten Reihe:  
Am Monitor beobachtet  
Mika Häkkinen das  
Treiben der Konkurrenten  
auf der Strecke, dann  
macht er sich auf die  
erfolgreiche Jagd nach  
der Pole-Position



FORMEL 1

# ALLZEIT BEREIT

Jeder einzelne im Team West McLaren Mercedes steht seinen Mann – erst recht dann, wenn der Druck am größten ist. Der Star ist stets die Mannschaft, wie ein Trainingstag in Melbourne eindrucksvoll belegt.

FOTOS: LAT, PAN IMAGES

**D**ie Formel 1 kennt keine Jahreszeiten. Es gibt eigentlich nur eine Zeitrechnung: vor oder nach dem Rennen. Und nach dem Rennen ist vor dem Rennen. Gelegentlich geht da selbst ein Jahrtausendwechsel unbeeindruckt vorüber. Millennium? War das vor dem Test in Jerez oder danach? Genau 102 mögliche Testtage lagen zwischen der Siegesfeier von Suzuka und dem Neustart in Melbourne. Eine Vorbereitung im Renntempo.

War nun der Große Preis von Australien noch dem Testwinter zuzurechnen oder schon dem neuen Autofrühling? Ist es nicht noch viel zu früh, die Ergebnisse auf die ganze Saison hochzurechnen? Was darf man, was kann man nach mehr als

5.000 Probekilometern schon von der jüngsten Generation der Hightech-Rennwagen erwarten? Muss der Weltmeister mit anderen Kriterien gemessen werden? Und wenn ja, mit welchen? Gilt der strengere Maßstab oder hat er den Bonus? Die Erwartungshaltung von außen hat Norbert Haug, der Motorsport-Chef von Mercedes-Benz, mit der Ansicht von innen so kommentiert: „Wir können nicht versprechen, dass wir wieder den Titel holen werden. Aber was wir versprechen können, ist, dass wir alles dafür tun.“

Just do it. Am Samstagmorgen in Melbourne, als die Zuschauer im Albert Park gerade ihre Picknick-Körbe öffneten, wurde in der Garage des Teams West McLaren Mercedes die Theorie von Norbert ▶

STEVEN TEE



FORMEL 1



Mika and the mechanics: Häkkinen wartet geduldig, bis die Mechaniker ihre sorgsame Arbeit am McLaren-Mercedes beendet haben

STEVEN TEE

◀ Haug in die Praxis übertragen. Schon im ersten Teil des Vormittagstrainings rollte Mika Häkkinen aus, der Zehnzylinder-Motor in seinem McLaren Mercedes MP 4-15 war einfach abgestorben. Gegen Ende der ersten Session entdeckten die Mechaniker ein Wasserleck an David Coulthards Motor. Das untrüg-

lichsten Rundenzeiten mit angefahrenen Reifen zu erzielen. Man hätte daher getrost behaupten können, dass die Zeit drängte. Aber das wäre wohl stark untertrieben gewesen. Zumal sich schon beim ersten freien Training der Saison am Tag zuvor abgezeichnet hatte, dass die Abstände zwischen

## Die Schweißtröpfchen auf den Gesichtern der Mechaniker zeugten zwar von den äußeren Klimaeinflüssen, die Grundstimmung in der Box aber war durch Coolness geprägt.

liche Zeichen für die Mechaniker-Mannschaft, dass außerplanmäßige Arbeit auf sie zukommen würde.

Was heisst schon außerplanmäßig? Ein funktionierendes Formel 1-Team hat nicht nur für das Rennen eine Strategie. Die Boxencrew besteht aus festen Grössen – die gleichzeitig aber immer auch Variablen sein müssen. Damit aus Plan A umgehend Plan B oder Plan C wird. Mit zwei Silberpfeilen auf einmal, die gesund gepflegt werden mussten, trat Plan X in Kraft. X für Express-Service.

Jede Trainingsrunde ist minutiös in ein festes Raster eingeplant, das am Ende zur bestmöglichen Abstimmung für die den Samstag abschließende Qualifying-Stunde führt. Natürlich spielen auch die Reifen in diesem Programm, das die Fahrer am Vormittag abspulen, eine entscheidende Rolle. Auf der heißen und rutschigen Piste von Melbourne sind – eine Erfahrung aus dem doppelten Erfolg der Silberpfeile in der Qualifikation des Vorjahres – die

allen Teams in dieser Saison deutlich schrumpfen. Um den eigenen Vorteil zu suchen (und zu finden), durfte kein Augenblick verschenkt werden.

Momentaufnahmen eines Notfalls. Adrenalin, heisst es immer so schön, sei der Treibstoff der Menschen in der Formel 1. Das würde im Falle unvorhersehbarer Vorfälle – noch nie in fünf Jahren gemeinsamer Renngeschichte hatten McLaren und Mercedes-Benz ein Motorproblem, das nicht nur technisch identisch war, sondern auch noch zur gleichen Zeit an beiden Rennwagen auftrat – Chaos bedeuten. Statt dessen aber war in Melbourne eine unsichtbare Choreographie zu beobachten. Den Druck muss man nicht lieben, aber man muss ihn, wenn er sich dann einstellt, zu handhaben wissen. „Anspannung kann auch wie eine Feder wirken“, weiß Norbert Haug. Das entspricht dem Prinzip der Technikcrew von West McLaren Mercedes: Immer auf dem Sprung sein. ▶



Paar-Weise: In Melbourne waren Mika Häkkinen und David Coulthard die Schnellsten im Qualifying – das Resultat einer einzigartigen Leistung der Mechanikercrew von West McLaren Mercedes



FORMEL 1



LEFT: STEVEN TEE, RIGHT: GAVIN LAWRENCE

Aus erster Hand: Nach dem freien Training schildert David Coulthard dem Renningenieur präzise die neuesten Fahreindrücke

◀ Wer das Motoren-Handwerk versteht, der arbeitet Hand in Hand – in der Wörter bester Bedeutung. Das Tauschgeschäft konnte beginnen. Auch wenn niemand demonstrativ auf die Uhr sah, hörte jeder die verrinnenden Trainingsminuten ticken. Gut Ding will Eile haben. Die Modulbauweise, deren

Ausdruck der angestrebten Harmonie, die einer der erfolversprechenden Grundsätze des Rennstalls sein muss.

Zehn Minuten vor Schluss des freien Trainings konnte Mika Häkkinen doch noch einmal zu den Probefahrten starten. Er wurde zwar lediglich auf

## Als die Aggregate wieder unter der silbernen Kohlefaserhülle verschwunden waren, galt der Blick doch der Stoppuhr. 42 Minuten hatte das aufwendige Wechselspiel gedauert.

Prinzip aus der Serienfertigung der Automobilindustrie stammt und die im McLaren Mercedes MP 4-15 auf die speziellen Ansprüche im Motorsport übertragen ist, kam in der Extremsituation der schnellen Eingreiftruppe entgegen. Während sich draußen das Thermometer bereits über die 30 Grad-Grenze hinweggesetzt hatte, zeugten die Schweißtropfen auf den Gesichtern zwar von den äusseren Klimaeinflüssen, die Grundstimmung in der silbernen Box aber war durch Coolness geprägt.

Am Ende des so unspektakulär wirkenden Spektakels, als die Zehnzylinder-Aggregate, bei denen ein gebrochener Filter einen Druckverlust im Pneumatiksystem verursacht hatte, wieder unter der silbernen Kohlefaserhülle verschwunden waren, galt der Blick doch der Stoppuhr. 42 Minuten hatte das aufwendige Wechselspiel gedauert – dass es bei beiden getrennt arbeitenden Fahrzeugmannschaften die nahezu gleiche (Best-)Zeit war, ist

Rang 18 der Zeitenfolge notiert, aber das spielte keine große Rolle. Entscheidend war, dass er noch einige Eindrücke sammeln und speichern konnte, um diese im Zusammenspiel mit den Daten und dem Wissen der Ingenieure in seine Strategie für das entscheidende Qualifying einzuarbeiten. „Es war eine kurze Zeit, aber sie war enorm wichtig für das Resultat der Qualifikation“, stellte Teamchef Ron Dennis später fest, „es war ein erfolgreicher Kampf der ganzen Truppe. Und die Zeit, in der die Motorwechsel über die Bühne gebracht wurden, spricht für sich.“ Und für das Team.

Denn am Ende des Tages stand das bestmögliche Resultat für West McLaren Mercedes zu Buche. Mika Häkkinen auf Pole-Position und damit in dieser Hinsicht ein Hattrick für ihn in Melbourne, David Coulthard 35 Hundertstel dahinter auf Rang zwei. „Es ist schwierig, direkt in ein Qualifying zu gehen, aber wir konnten das bestmögliche Ergebnis

„Wir konnten im Qualifying das bestmögliche Ergebnis herausholen. Die Mechaniker haben einen unglaublich schnellen Job gemacht.“

MIKA HAKKINEN

herausholen“, freute sich Mika nicht ohne Stolz in der Stimme. Der Stolz galt seinen Hinter-Männern in der Box: „Diese Leistung war fantastisch.“ Den Beifall, den er in die Fernsehkameras klatschte, kaum dass er im Parc fermé aus seinem Auto gesprungen war, galt dem Team von West McLaren Mercedes. „Nicht nur ich war überrascht, heute morgen ein Problem am Motor zu haben, jeder in unserem Team war überrascht. Aber es kam zu keinem Zeitpunkt zu Spannungen. Die Mechaniker haben einfach nur einen unglaublich schnellen Job gemacht.“

Und die Ingenieure, die kurz vor Beginn des Abschlusstrainings noch kleine Änderungen des Set-ups unternahmen, führten die überlegene praktische Leistung mit den entsprechenden technischen Feinheiten zu einem taktischen Erfolg weiter. Häkkinen: „Mein Auto war auf Anhieb schnell, wir mussten nur ein paar Kleinigkeiten für meinen zweiten Versuch verändern.“

Auch Norbert Haug hielt das Qualifying von Melbourne für ein „sehr, sehr bemerkenswertes“ und hatte seine Sieger unabhängig vom Resultat bereits gekürt: „Die eigentlichen Helden des Tages sind für mich die Mechaniker.“ Ron Dennis nickte zu dem Kompliment, und er sah sich einmal mehr in einer alten Branchenweisheit bestätigt: „Man kann noch so gut vorbereitet in eine Saison gehen – und wir sind sehr gut vorbereitet –, Probleme kann man immer bekommen.“

Entscheidend ist, wie man sie löst. ☺



Ein Hoch auf dem Wagen: Freudig feiert Mika Häkkinen in Melbourne seine Pole-Position – der Stolz gilt dem ganzen Team von West McLaren Mercedes



# Wenn Sie so wollen, ein Coupé mit einem sehr, sehr großen Schiebedach.

► 1958 machte eine kleine Luke Furore: das erste Schiebedach. Einmal kurz an der Kurbel gedreht, schon öffnete sich das Dach des Mercedes-Benz S 220 Coupé einen

Spalt und man konnte während der Fahrt das tun, was im Sommer am schönsten ist: sich sonnen. In einem winterfesten Wagen. Heute sorgt wieder ein Dach für Aufsehen:

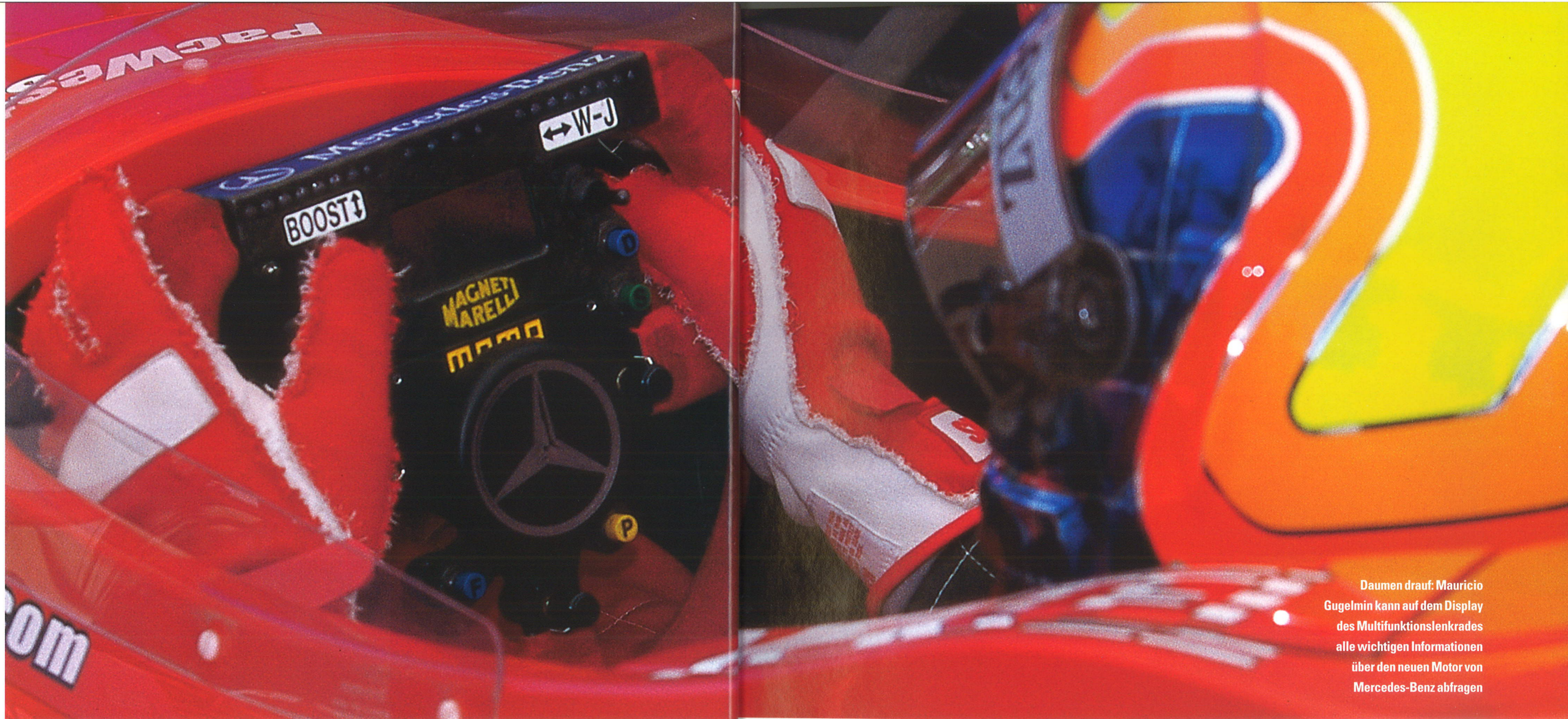
das Vario-Dach des SLK. Wo man in 25 Sekunden verwandelt er das Coupé in einen Roadster. Den erreicht beim S 220 noch kurbeln muss, kommen Sie im Übrigen jetzt mit

3,2-Liter-V6-Motor, 6-Gang-Schaltgetriebe und serienmäßig ESP®. Mehr über den SLK erfahren Sie ab sofort bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder unter [www.mercedes-benz.de](http://www.mercedes-benz.de).

## Der SLK. 360 Tage Roadster.



Mercedes-Benz  
Die Zukunft des Automobils.



Daumen drauf: Mauricio Gugelmin kann auf dem Display des Multifunktionslenkrades alle wichtigen Informationen über den neuen Motor von Mercedes-Benz abfragen

DAN R. BOYD

# CART NOUVEAU

Mercedes-Benz hat für die Saison 2000 das Engagement in der amerikanischen ChampCar-Meisterschaft gestrafft und neu strukturiert. Ein neuer Motor und ein neues Team sollen den Stern auf die Umlaufbahn des Erfolges lenken.

TEXT: ANDY HALLBERY. FOTOS: LAT, DAN R. BOYD

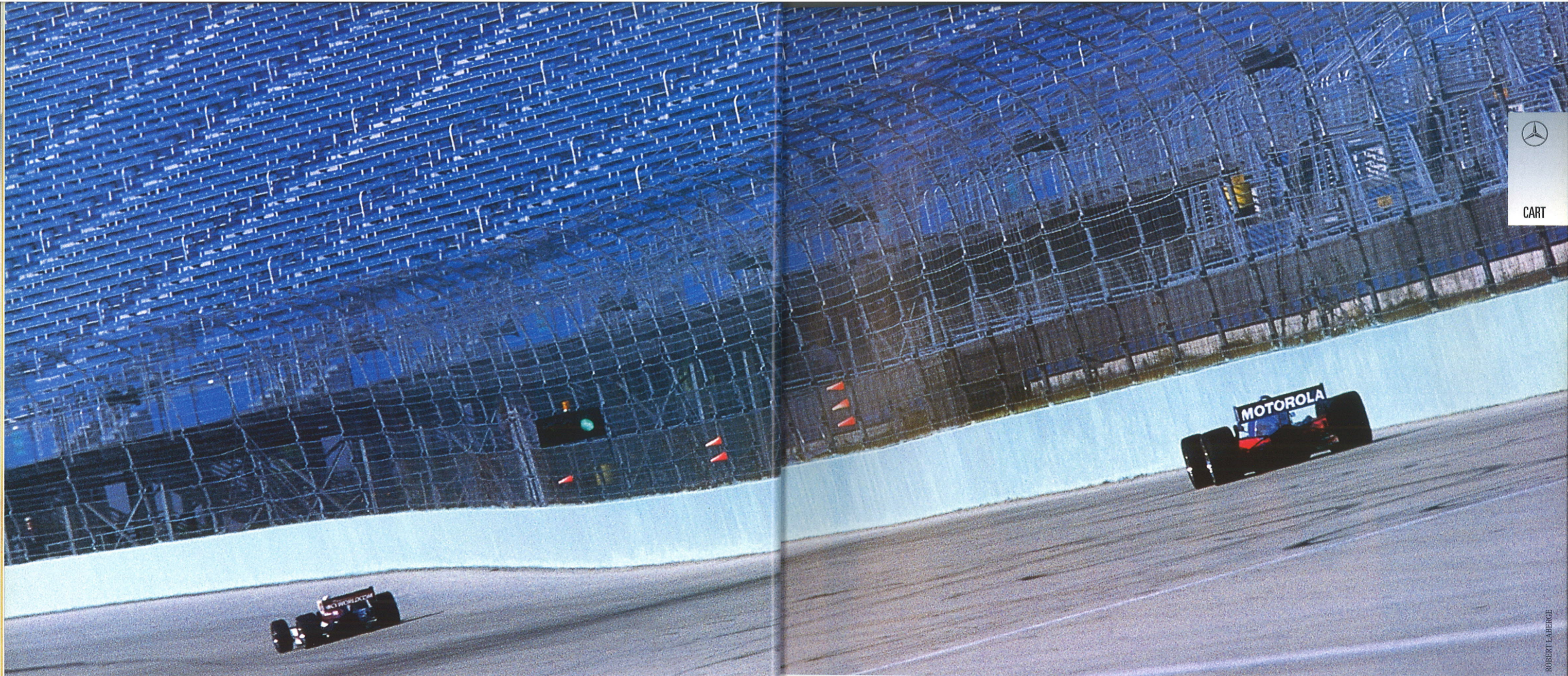
**N**eues Millennium. Und was für ein Jahreswechsel das war. Treffender Anlass für Bilanzen, Rückblenden und Erinnerungen zuhauf. Doch es gibt Menschen, für die gilt im Prinzip kein Blick in den Rückspiegel. Deren ganzes Denken und Tun ist stets nach vorn gerichtet. Weiterentwicklung, Streben nach Verbesserungen, die Suche nach dem Bruchteil der Sekunde, der ihre Welt in Gewinner und Verlierer teilt. Ewige Jagd nach sportlichem Erfolg. Deren Leben ist aus Rennen gemacht.

Wie das der Ingenieure und Techniker bei Ilmor, der Rennmotoren-Filiale von Mercedes-Benz im englischen Brixworth, in der neben den Formel 1-Motoren auch die Rennaggregate für den Einsatz in der amerikanischen ChampCar-Serie entwickelt und gebaut werden. 1997 gewann Mercedes-Benz die Herstellerwertung, siegte in neun von 17 Rennen. 19 Siege insgesamt sind es bis Ende 1999 für die Marke mit dem Stern geworden seit dem Einstieg in die stark umkämpfte CART-Meisterschaft in der Saison 1995. Im Jahr zuvor hatte es bereits einen Paukenschlag gegeben: Sieg beim prestigeträchtigen 500 Meilen-Rennen von Indianapolis.

Vergangenheit. Sie ist ein Sprungbrett in die Zukunft – und kein Sofa, auf dem man sich ausruht.

Ende Dezember 1999. Während sich die Außenwelt gerade auf die größte und lauteste Party aller Zeiten aufmacht, herrscht an der Teststrecke von Putnam Park im US-Bundesstaat Indiana eine wundersame Stille. Noch, denn auch hier liegt was in der Luft. Der Tag ist angenehm warm, und ein wolkenloser Himmel grüßt herab auf ein paar Männer, die sich in der Boxengasse um einen ChampCar geschart haben. Ihre Neugierde gilt weniger dem neuen Reynard, der noch ganz ohne Bemalung in mattem Schwarz vor ihnen steht, sondern viel mehr dem Motor, dem Turbo-V8 von Mercedes-Benz mit der Bezeichnung IC108 F. Er ist brandneu, und heute ist seine erste Ausfahrt.

Dieses Triebwerk markiert die Abkehr von dem Konzept, auf dem der Motor der beiden letzten Jahre basierte. „Der IC108 F verkörpert einen neuen Denkansatz von Mercedes-Benz“, erklärt Paul Ray, der Leiter des „Ilmor Technology Centre“, des Ende 1998 neu eingerichteten Entwicklungs- und Wartungszentrums in Plymouth, ganz in der Nähe der Autostadt Detroit. Und Ray führt sogleich ▶



**Auf die Plätze: Bevor die Saison losgeht, haben die ChampCars einige tausend Testkilometer absolviert**

aus: „Der neue V8 ist etwas schwerer und auch etwas größer als der alte, aber er hat einen niedrigeren Schwerpunkt. Bei der Entwicklung des Motors haben wir die allergrößte Aufmerksamkeit auf die Fahrbarkeit und die Servicefreundlichkeit gelegt.“ Inzwischen hat sich Mauricio Gugelmin von einem der Mechaniker im Reynard-Mercedes des PacWest-Teams anschnallen lassen. Der Brasilianer wartet ungeduldig drauf, endlich den Startknopf drücken zu dürfen, denn er will sich selbst einen Eindruck von dem verschaffen, wovon Ray die ganze Zeit spricht. Es sei unheimlich viel Arbeit in den neuen ChampCar-Motor von Mercedes-Benz investiert worden, sagt der Vize-Präsident von Ilmor, mehr als jemals zuvor. Beim Design, bei der Konstruktion, bei der Fertigung der Teile, bei den Tests auf den Prüfständen in Brixworth und in Stuttgart-Untertürkheim, bei der Produktion, bei allem. So weit, so gut. Aber wie verhält sich der Motor im Auto? Was zeigt er auf der Strecke? Die Prozedur des Warm-up läuft, und als die Öltemperatur auf ein bestimmtes Level geklettert ist, quäkt es über den Funk ans Ohr des Piloten: „Mo, wenn du bereit bist, kann's losgehen.“ Prompt schnellert der rechte Arm

mit dem feuerfesten Handschuh aus dem Cockpit – das Signal für den Mechaniker am Heck, den Starter zu betätigen. Die Augen der Umstehenden weiten sich, und über die Gesichter schleicht eine Mischung aus freudiger Erwartung und beklemmender Ahnung. Sie alle wissen, wie ausschlaggebend die kommenden Minuten für die nächsten Monate sind. Natürlich herrscht Optimismus vor, es wird wohl gut werden. Aber da ist immer auch noch ein Stück Ungewissheit, selbst wenn auf dem Papier alles perfekt aussieht. Gugelmin drückt den Startknopf. Der Mercedes-Motor erwacht zum Leben. Nichts Dramatisches, kein Aufschrei, keine hohen Drehzahlen. Aber er klingt richtig schön. Der Fahrer spielt behutsam mit dem Gaspedal, als wolle er nicht zu viel Lärm machen. Letzte Checks. Die Motoringenieure von Ilmor machen zufriedene Mienen, alle treten zur Seite. Klack – Gugelmin legt den ersten Gang ein. Und langsam setzt sich der Wagen in Bewegung. Die Techniker, Mechaniker und Mauricios Teamgefährte Mark Blundell schauen sich gegenseitig an, mit wissendem Blick – fast so wie werdende Väter. Das ist der Augenblick. ▶

### DER NEUE CART-MOTOR

Der Mercedes-Benz IC 108 F – IC steht für IndyCar, 1 für die Baureihe, 08 für die Anzahl der Zylinder und F für die Ausbaustufe – ist mit 484 Millimetern etwas länger als sein Vorgänger (466 Millimeter). Das hat Folgen für das Gewicht: Der neue Motor legte fünf Kilogramm zu und wiegt nun mit Kupplung 110,2 Kilo. Auffallend am IC 108 F ist auch der größere Zylinderwinkel von 82 Grad gegenüber 76 beim IC 108 E. Dieses Triebwerk, das Mercedes-Benz 1998 und 1999 in der CART-Serie einsetzte, bestach vor allem durch seine äußerst kompakte Bauweise, mit der Konstrukteur Mario Illien den Fahrzeugdesignern zu mehr Möglichkeiten im Bereich der Aerodynamik verhelfen wollte. „Der Motor war aber derart kompakt, dass wir in dem beengten Raum nicht die Freiheiten hatten, die wir hätten haben müssen, um konstruktive Verbesserungen vorzunehmen“, merkt Illien selbstkritisch an. Diese Maßnahmen zielen in erster Linie auf die Optimierung der Fahrbarkeit ab: Beim IC 108 F können die Piloten jetzt auf Straßenkursen ein breiteres Drehzahlband nutzen.



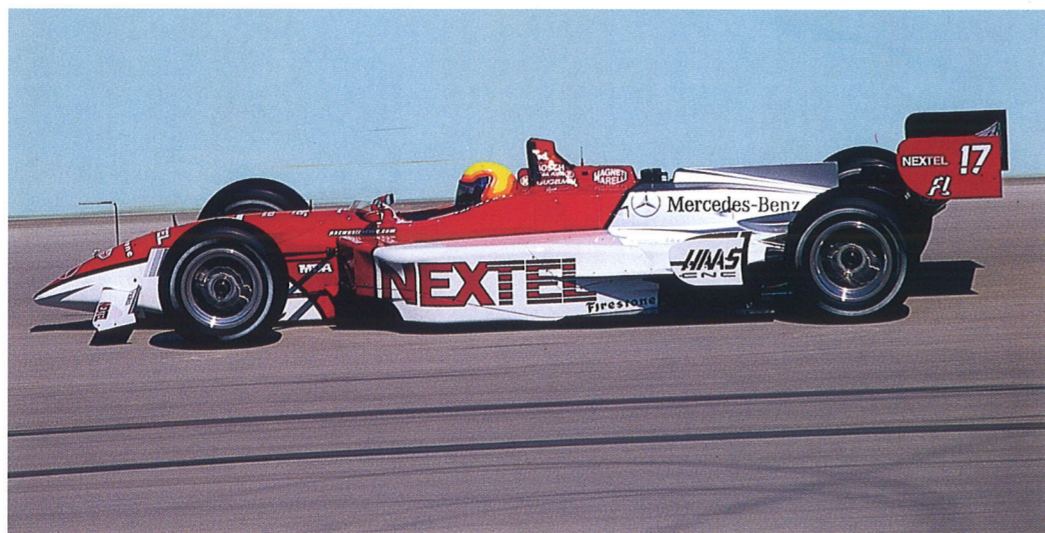


CART



MOTORSPORT IMAGES

**Stop and go:** Feinabstimmung der Reynard-Mercedes für die Saison 2000 – Mark Blundell (oben) und Tony Kanaan (ganz rechts) an der Box, Mauricio Gugelmin in schneller Fahrt



MIKE LEVITY/LAT

MARK ELIAS/LAT

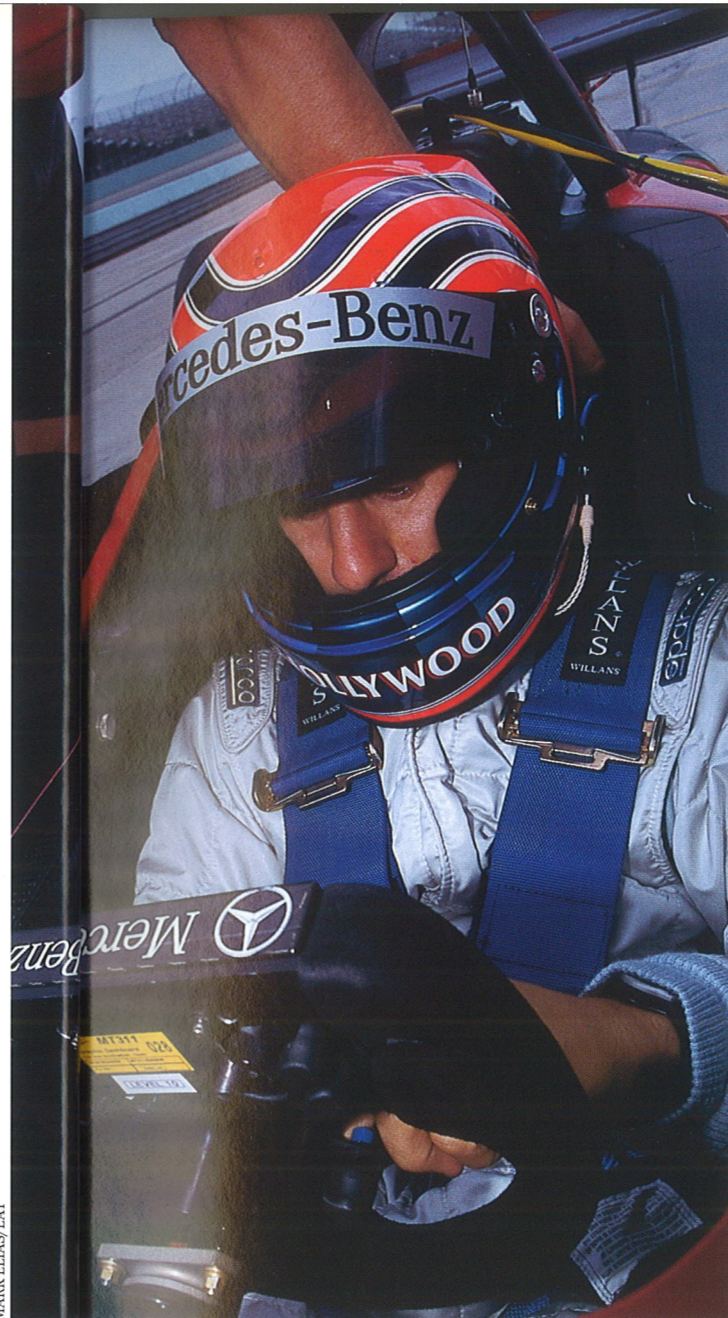
◀ Nach wenigen Runden biegt der schwarze Reynard-Mercedes wieder in die Boxengasse ein. Die Temperaturen okay, die Gefühle auch. Natürlich ist Gugelmin nirgends auch nur ansatzweise an die Grenzen des Motors herangegangen. So komplex sind Renntriebwerke heute, dass eine Menge Systemchecks notwendig ist, ehe man ihnen so richtig die Zügel schießen lassen kann. „Wie ist der Motor, Mo?“, wollen sie an der Box wissen, und allen ist in dem Moment klar, dass die ersten paar Kilometer keine hinreichende Antwort auf diese Frage geben können. Gugelmin sagt: „Der Motor macht einen guten Eindruck. Potenzial ist da. Aber wir stehen ja erst ganz am Anfang.“ Und klappt das Visier wieder runter. Testen, herausfinden, was drin steckt in diesem Mercedes-Benz IC108 F.

Zwei Monate später, offizieller Frühjahrestest in Homestead bei Miami, der Ort des Saisonauftaktenrennens. Es ist Anfang Februar, und zum ersten Mal treffen alle Teams und Fahrer mit ihrem neuen Material direkt aufeinander. Gegen die Konkurrenz und nicht nur gegen die Uhr. Viele Journalisten sind da, und die Fahrer und Teamchefs versprühen unermüdlichen Optimismus.

Die Fahrerriege von Mercedes-Benz ist vollzählig anwesend: die PacWest-Fahrer Mauricio Gugelmin und Mark Blundell; Tony Kanaan, der bei dem neu gegründeten Team von Mo Nunn unter Vertrag steht; und Michel Jourdain jun., der dieses Jahr das Bettenhausen-Auto pilotiert. Drei Teams, vier Autos – Mercedes-Benz hat für 2000 das Engagement in der ChampCar-Meisterschaft gestrafft und neu strukturiert. Konzentration der Kräfte heißt das.

Von den drei Teams hat PacWest mit dem neuen Motor bis dahin die meisten Testkilometer abge-spult, exakt 2.175. Man war in Putnam Park, in Sebring, in Homestead und Phoenix. Mark Blundell berichtet: „Die Tests sind ermutigend verlaufen. Unsere Ausgangsposition ist gut. Die Basis stimmt, und es ist noch viel Entwicklungspotenzial da.“ Zudem: „Es wird ein Vorteil sein, dass Mercedes-Benz nur noch vier Autos mit Motoren ausrüstet.“

Was sagt Gugelmin in Homestead? „Wie der neue Mercedes-Motor seine Leistung entfaltet, ist wirklich eindrucksvoll. Er lässt sich auch wesentlich besser fahren.“ Bei der Prognose wird er ein bisschen diplomatisch: „Ich denke, wir haben die Voraussetzungen, dorthin zu gelangen, wo wir



einmal waren.“ Er meint die Saison 1997 – und er meint: ganz vorn. In jenem Jahr gewann Gugelmin sein erstes (und bislang einziges) CART-Rennen, Kollege Blundell siegte dreimal. An die Erfolge von 1997 anknüpfen – genau das ist das erklärte Ziel von Mercedes-Benz.

Kontinuität bei PacWest, Erneuerung dagegen bei Bettenhausen Motorsports. Chassis neu: Lola, Fahrer neu: Michel Jourdain junior. Die Konstante: der Motor von Mercedes-Benz. Bei den „Spring Tests“ in Homestead macht sich der 23-jährige Mexikaner, der 1996 als jüngster Pilot aller Zeiten in der CART-Serie debütiert hat, erstmals mit dem neuen Arbeitsgerät vertraut. Im letzten Jahr ist das Team von Tony Bettenhausen – erstmals seit 1987 – ohne Punkte in der Meisterschaft geblieben. Das soll sich 2000 ändern, die Hoffnungen sind groß.

Doch das Team trifft ein tragischer Schicksalsschlag: Auf dem Heimweg von Homestead kommen Teamchef Tony Bettenhausen, seine Frau Shirley und zwei Geschäftspartner beim Absturz im Privatflugzeug ums Leben (siehe Kasten). Das Team macht weiter – ganz im Sinn Tony Bettenhausens, für den Motorsport in erster Linie Leidenschaft und ▶

## TONY BETTENHAUSEN 1951-2000



MIKE LEVITY/LAT

**S**eine Karriere im Motorsport begann Tony Bettenhausen im Jahre 1969 als Rennfahrer. Zuerst fuhr er Stock-Cars, später wechselte er in die IndyCar-Serie. 1986 gründete er sein eigenes Team: Bettenhausen Motorsports. Die klingvolle Adresse des Rennstalls, der seit 1995 Motoren von Mercedes-Benz in der CART-Serie einsetzt, ist eng mit Bettenhausens Wurzeln im Motorsport verknüpft: 57A Gasoline Alley, Indianapolis.

Bis 1993 war Tony Bettenhausen Teamchef und Pilot in Personalunion. 1991 wurde er beim „Indy 500“ Neunter und beim 500 Meilen-Rennen von Michigan Fünfter – seine größten Erfolge hinter dem Lenkrad. Sein letztes Rennen bestritt er 1993 – in Indianapolis.

Von 1991 bis 1995 setzte Bettenhausen Motorsports jeweils das Vorjahreschassis von Penske ein. 1992 und 1993 brachte das Team ein zweites Auto für den Schweden Stefan Johansson an den Start; der frühere Formel 1-Fahrer wurde 1992 „Rookie of the year“. Nach Johanssons Rücktritt 1996 setzte Tony Bettenhausen auf die Förderung von Talenten: 1997 bescherte der Kanadier Patrick Carpentier im Reynard-Mercedes dem Team mit einem zweiten Platz in Gateway das beste Resultat in der CART-Serie, 1998 tat es ihm der Brasilianer Helio Castro-Neves in Milwaukee gleich.

Tony Bettenhausen hatte sich mit Leib und Seele dem Motorsport verschrieben. Auch in finanziell schwierigsten Zeiten – und solche musste Bettenhausen manche durchlaufen – führte er sein Team mit Leidenschaft, Hingabe, Mut und Verve weiter.

Mit seinem tragischen Tod im Alter von 48 Jahren – an der Seite von Ehefrau Shirley und zwei Geschäftspartnern – fügt er der Familienchronik ein weiteres trauriges Kapitel hinzu: Vater Tony Bettenhausen senior verunglückte 1961 in Indianapolis tödlich, seine Brüder Gary und Merle mussten nach schweren Unfällen ihre Karriere beenden. Sie sind es, die sich dafür eingesetzt haben, dass das Werk Tony Bettenhausens fortgeführt wird.



CART



MOTOR SPORT IMAGES

**Star-Club: Tony Kanaan, Mauricio Gugelmin, Mark Blundell und Michel Jourdain jun. (von rechts) fahren 2000 für Mercedes-Benz in der CART-Meisterschaft**

nicht Geschäft war und der sich für die Zukunft neue Ziele gesetzt hatte.

Beides trifft auch auf Morris Nunn zu, der den Journalisten in Homestead diese Frage in die Notizblöcke diktiert: „Warum soll ein neues Team nicht im ersten Jahr Rennen gewinnen können?“ Ja, warum nicht, wenn der Teamchef Mo Nun heißt. Schließlich weiß der Mann, wie man Fahrer zu Siegen führt: In den letzten vier Jahren ist ihm das als Technischer Direktor des Ganassi-Teams viermal geglückt. Jetzt ist Nunn sein eigener Chef, und die Rolle kennt er auch: In den Siebzigern hatte der Brite in der Formel 1 seinen Rennstall namens Ensign. Für Nunn fährt in der CART der Brasilianer Tony Kanaan, der 1998 der beste Neueinsteiger der Serie war. Auch wenn das Team komplett neu ist und sich die Leute erst mal richtig finden müssen – Nuns Truppe arbeitet professionell. Faszinierend zuzuschauen, wie begeistert und engagiert jeder einzelne im Team zur Sache geht. Da ist eine Aufbruchstimmung auszumachen, und die schweiß die Männer im Nunn-Team schnell zusammen.

Den Enthusiasmus merkt man auch Paul Morgan an, dem zweiten Mann an der Spitze von Ilmor neben Mario Illien. Morgan kümmert sich um das

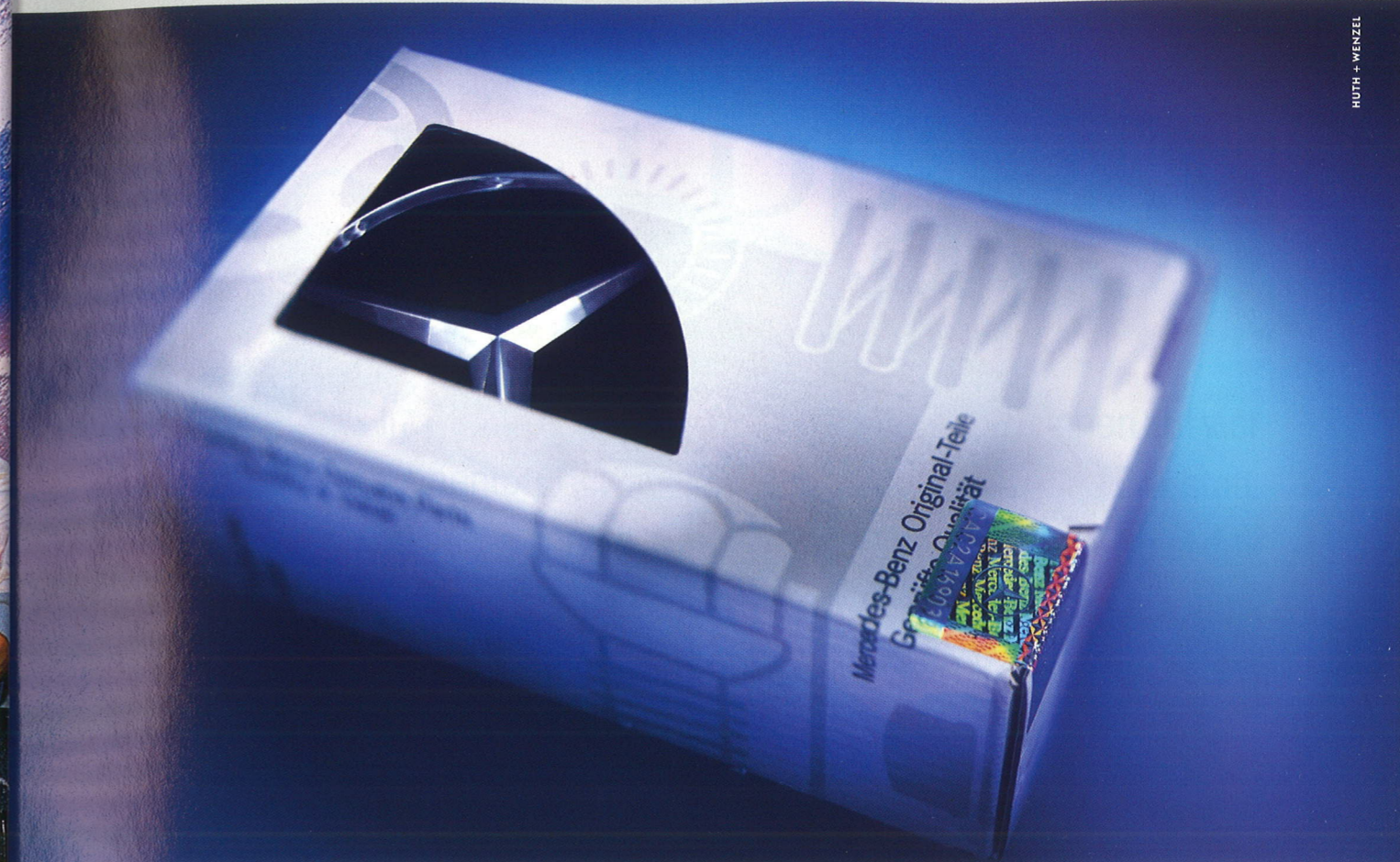
CART-Programm der Firma, und er bringt rasch „das positive Umfeld“ zur Sprache, das man mit dem neuen „Ilmor Technology Center“ geschaffen habe und das „sehr gut für die Moral“ in der Saison 2000 sei.

45 Angestellte zählt Ilmor in Plymouth, und je nach Rennen sind acht oder neun von ihnen bei den Rennen dabei, als Unterstützung für die Mercedes-Benz-Teams. 40 Motoren werden für diese Saison gebaut, rund 350 Revisionen fallen an. Da wird sich bei der amerikanischen Rennmotoren-Dependance von Mercedes-Benz schwerlich einer über Mangel an Arbeit beklagen können.

Und Paul Morgan redet natürlich auch voller Zuversicht über den neuen Achtzylinder-Turbo von Mercedes-Benz, weist darauf hin, dass dieser Motor grundverschieden sei von dem des Vorjahres, dass nicht eine Schraube austauschbar wäre, dass die Leistung stärker und – vor allem – für den Fahrer besser verfügbar ausfalle, auf jeder Art von Strecke, egal ob Oval, Speedway, Renn- oder Stadtkurs.

Jedenfalls bringt dieses Triebwerk bei allen, die im neuen Millennium am Engagement von Mercedes-Benz in der CART-Meisterschaft beteiligt sind, neue Hoffnungen und neuen Enthusiasmus. ☺

Die neuen, fälschungssicheren Originalverpackungen.



# Das macht uns keiner nach.

► Der Beruf des Fälschers von Mercedes-Benz Originalverpackungen hat keine Zukunft: Ein neues, einheitliches und markengeschütztes Design sorgt nämlich nicht nur für einen unverwechselbaren und differenzierenden Auftritt der

Mercedes-Benz Original-Teile. Die neuen Originalverpackungen zieren auch ein Hologramm mit offenen und verdeckten Merkmalen, durch die sie selbst für Könner „unnachahmlich“ geworden sind. Kurz, die Verpackung gibt Ihnen das

sichere Gefühl, mit dem Original-Teil praktisch einen echten kleinen Mercedes erworben zu haben.



Mercedes-Benz



# Global Player

Im Jahr 2000 gastiert die Formel 1 mit 17 Rennen auf vier Kontinenten. Alle zwei Wochen findet ein Grand Prix statt. Bei dem Renn- und Testprogramm einer Saison reist das Team West McLaren Mercedes viermal um den Globus. Organisation und Logistik sind eine Mammutaufgabe.

TEXT: ADAM COOPER. FOTOS: LAT

**W**enn Mika Häkkinen und David Coulthard an den verschiedenen Grand-Prix-Kursen dieser Welt ihren Dienst antreten, sind sie es gewohnt, alles und alle am vorgesehenen Platz zum Einsatz bereit anzutreffen: die Rennwagen und Motoren, die Ingenieure und Mechaniker, die Motorhomes, die Trucks. Das wird von langer Hand vorbereitet: Die Reisen und Transporte, die das Team West McLaren Mercedes in einer Formel 1-Saison unternimmt, sorgfältig zu planen und ohne Pannen durchzuführen, ist eine wahre Mammutaufgabe – und vielfach ein Rennen gegen die Zeit, nicht minder herausfordernd und spannend als der Job, den die beiden Piloten auf der Piste erwartet.

Der Fahrplan der Formel 1-Weltmeisterschaft im Jahr 2000 ist so eng gesteckt und stressig, wie es noch nie einer zuvor war. West McLaren Mercedes wird diese Saison – inklusive Testprogramm – über 160.000 Kilometer abspulen – das entspricht vier Runden um den Globus. 17 Rennen in einer Saison – das gab es auch früher schon. Aber in diesem Jahr finden sie konsequent im Rhythmus von zwei Wochen statt – da bleibt wirklich keine Zeit mehr zum Verschnaufen zwischendurch.

Der Mann, in dessen Verantwortungsbereich bei West McLaren Mercedes die Organisation und die Logistik einer kompletten Formel 1-Saison liegen, ist Teamkoordinator Jo Ramirez. Seit 1961 ist der Mexikaner in der Formel 1 dabei. Als er damals seine Arbeit begann, war das Grand-Prix-Team, das er auf die Reise schickte, ganze vier oder fünf Mann stark – wahrlich eine kleine Fingerübung im Vergleich zu dem, was Ramirez und seine Mitarbeiter in Woking heute zu bewältigen haben. Damit sich im Team West McLaren Mercedes ein Rad dreht, sind sie praktisch das ganze Jahr über rund um die Uhr beschäftigt.

„Ich bin Mädchen für alles“, definiert Jo Ramirez seine verantwortungsvolle Rolle im Team. Ob Flüge oder Fährverbindungen, ob Hotelzimmer oder Mietwagen, ob Ersatzteile oder Teamkleidung – wer etwas braucht, fragt bei Ramirez an. Die Anforderungen wachsen von Saison zu Saison. „Früher fanden die Grand Prix von England und Frankreich oder die Läufe auf dem A1-Ring und dem Hockenheimring an zwei aufeinander folgenden Wochenenden statt. Dafür hatten wir zwischen zwei anderen Rennen schon mal drei Wochen Abstand“, erinnert sich Ramirez und wünscht sich, „das wäre so geblieben. Dann hätten wir hin und wieder etwas mehr Luft“.

Die Zahl der Teammitglieder, die zu den einzelnen Rennen reisen, ist von Grand Prix zu Grand Prix unterschiedlich. Bei einigen Rennen zählt das Team West McLaren Mercedes bis zu 100 Leute an der Rennstrecke. Normalerweise schickt McLaren von Woking aus zwischen 55 und 65 Mitarbeiter zu einem europäischen Grand Prix: von den Managern über die Techniker und Mechaniker bis hin zu den



FORMEL 1

Servicekräften, die das Team und die Gäste des Teams im Fahrerlager verpflegen. Von Mercedes-Benz sind zwischen 12 und 15 Leute dabei: die Motorspezialisten aus Brixworth, die Manager, Presse- und Marketingverantwortlichen aus Stuttgart, das Betreuungspersonal. Zudem haben die Sponsoren wie West, Mobil und Kenwood vor Ort rund zehn Mitarbeiter im Einsatz. Die Reisegruppe wird kleiner, wenn es per Flugzeug nach Übersee geht. Dagegen wächst sie bei Heimrennen, also Silverstone, Hockenheim und Nürburgring, immer etwas an.

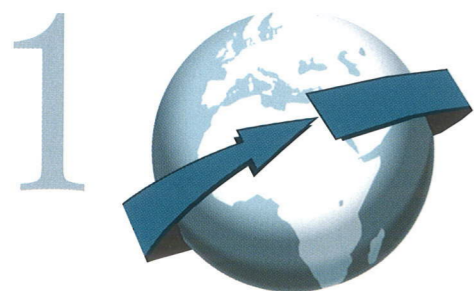
Einer der Knackpunkte bei der Reiseorganisation ist das Buchen der Flüge. Ramirez muss die große Gruppe der McLaren-Mitarbeiter auf Linienflügen ab den Londoner Airports Heathrow und Gatwick unterbringen – keine leichte Aufgabe, denn gleichzeitig treten sechs weitere Teams aus England die Reise an. Die Crews von Mercedes-Benz und West haben es einfacher: Ihre Buchungen werden in Deutschland vorgenommen. Auch um die Leute der Rennmotoren-Filiale Ilmor muss sich Ramirez nicht kümmern: Sie fliegen in einer privaten Cessna von Coventry aus zu den Rennen in Europa.



**Truck-Grand-Prix: Mit drei großen LKW der Marke Mercedes-Benz transportiert McLaren die Formel 1-Autos samt Ersatzteile und Equipment an die Rennstrecke**

Als noch komplizierter gestaltet sich die Reservierung der Hotelzimmer, denn da ist Ramirez für alle im Team West McLaren Mercedes zuständig. Bei elf Formel 1-Teams, den vielen Journalisten und Fotografen aus aller Welt, den Gästen des Veranstalters und den Fans, die natürlich alle so nah wie möglich zur Rennstrecke wohnen möchten, entsteht mitunter schon mal ein regelrechter Kampf um jedes einzelne Bett. Eines weiß Ramirez schon lange: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.“

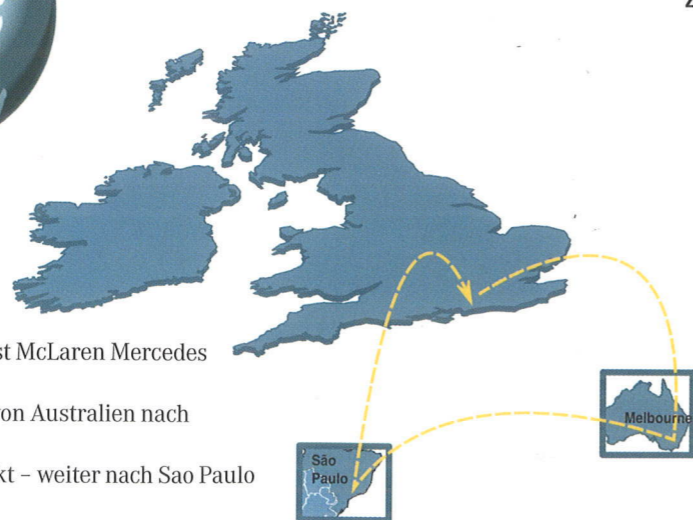
## DIE ERSTEN ZWEI RENNEN: EINE REISE UM DIE WELT



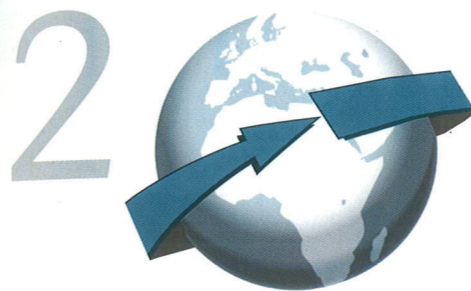
39600

Kilometer werden zwischen dem 1. und dem 30. März 2000 zurückgelegt

**Z**um Auftakt der Saison flog West McLaren Mercedes Anfang März zum Grand Prix von Australien nach Melbourne und von dort – direkt – weiter nach Sao Paulo zum Großen Preis von Brasilien. Nach gut vier Wochen kehrte das Team wieder nach Woking in England zurück – eine Weltreise.

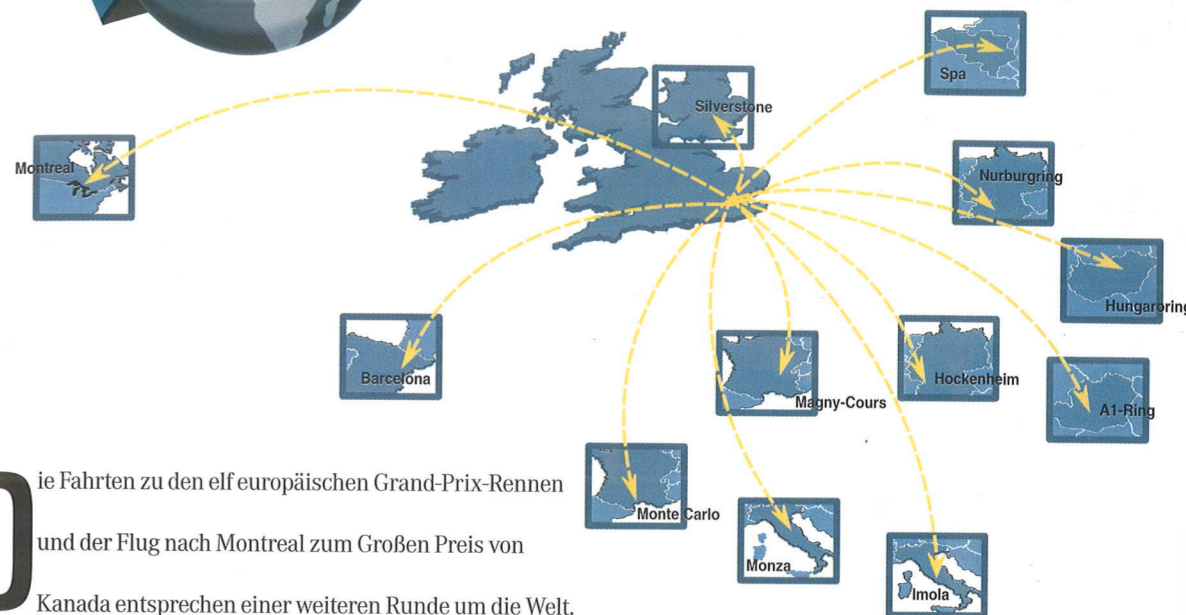


## DIE RENNEN IN EUROPA UND KANADA: GLEICH EINMAL UM DIE WELT



37000

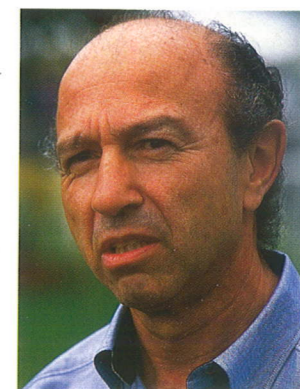
Kilometer werden zwischen dem 4. April und dem 12. September 2000 zurückgelegt



**D**ie Fahrten zu den elf europäischen Grand-Prix-Rennen und der Flug nach Montreal zum Großen Preis von Kanada entsprechen einer weiteren Runde um die Welt.

**„Man muss darauf achten, was man in den Trucks verstaut. In jedem Land gibt es strenge Zuladungsrichtlinien. Wer zu viel lädt, riskiert eine saftige Strafe – und verliert Zeit. Ein weiteres Problem ist das LKW-Fahrverbot an Wochenenden.“**

JO RAMIREZ



GAVIN LAWRENCE/LAT

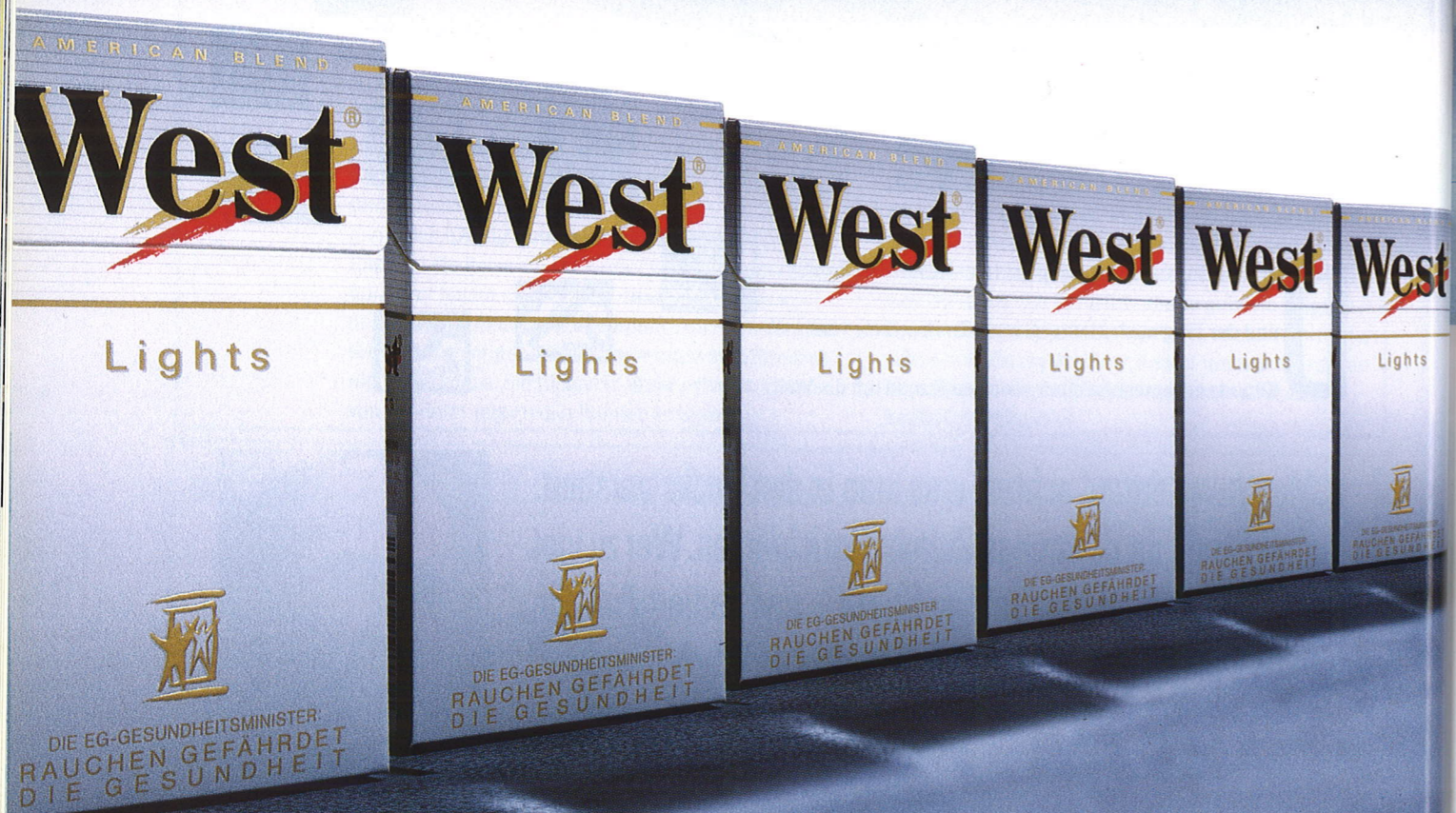
Deshalb hängen sich Ramirez' Mitarbeiter schon ans Telefon, bevor der offizielle Formel 1-Kalender veröffentlicht ist. Dabei müssen sie davon ausgehen, dass die Termine bestimmter Rennen traditionell feststehen. Aber dann kann es eben auch passieren, dass die FIA mit der plötzlichen Verlegung eines Rennens – wie in diesem Jahr mit dem Grand Prix von England von Juli auf April – die ganze Vorarbeit über den Haufen wirft. „Wenn man schon so lange im Geschäft ist und für ein Team wie West McLaren Mercedes arbeitet, hat man zum Glück ein gutes Verhältnis zu den meisten Hotels“, sagt Ramirez. „Die Hotelmanager wissen, dass wir die Rechnungen immer pünktlich bezahlen und wiederkommen wollen. Also halten auch die meisten ihre Zusagen ein.“

Auch wenn Ramirez und seine Mitarbeiter mit einer 17 Rennen umfassenden Saison schon alle Hände voll zu tun haben, ist ihr Arbeitspensum längst noch nicht aufgebraucht. Denn sie haben sich auch um das Testteam zu sorgen, das völlig losgelöst von der Rennmannschaft operiert. Ramirez: „Wir haben einen separaten Terminkalender ausgearbeitet. Auch die Organisation und Logistik der Tests ist überaus aufwendig. Und selbst Hotelzimmer sind dann schon mal rar, weil meistens mehrere Teams vor Ort sind und die Testmannschaften immer größer werden.“

Ob die Rennen in Europa oder in Übersee stattfinden – für die Mitglieder des Teams läuft das Reisen nach einem einheitlichen zeitlichen Schema ab: Anreise am Mittwoch oder Donnerstag vor dem Rennen, ▶

# Eine der beliebtesten Lightsplanken der F

West wünscht allen Motorsportfans ein spannendes Rennjahr



## TEST IT.

Die EG-Gesundheitsminister: Rauchen gefährdet die Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,6 mg Nikotin und 7 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach ISO.)



Eile mit Teile: Ein paar Stunden nach der Zieldurchfahrt haben die Mechaniker wieder alles für den Transport nach Hause zusammengepackt

Abreise entweder am Sonntagabend oder am Montag. Lange Flugzeiten, Jetlag und mitunter ein verlorenes Gepäckstück sind die einzigen unangenehmen Begleiterscheinungen. Beim Material ist die Organisation komplexer und aufwendiger; Autos, Motoren und Ersatzteile kommen entweder als LKW-Ladung oder als Luftfracht zur Rennstrecke.

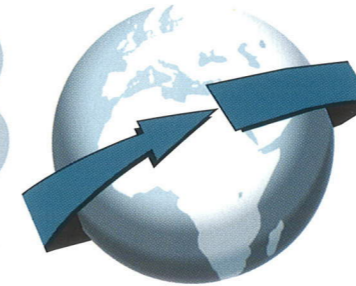
Der Transport innerhalb Europas findet grundsätzlich auf der Straße statt. Die Flotte von West McLaren Mercedes umfasst vier Sattelzüge und drei Motorhomes. Die Motorhomes treffen montags oder dienstags vor dem Rennen im Fahrerlager ein, die Trucks am Mittwoch. Ein paar Stunden nach der Zieldurchfahrt haben die Mechaniker schon wieder alles für den Trip zurück nach England zusammengepackt. Kann sein, dass sich zu dem Zeitpunkt das Testteam zum nächsten Termin aufmacht.

„Man muss genau darauf achten, was man in den einzelnen Trucks verstaut“, weiß Jo Ramirez, „in jedem Land gibt es strenge Zuladungsrichtlinien für LKW. Wer zu viel lädt, riskiert eine saftige Strafe – und verliert Zeit.“ Weiteres Problem: „An Wochenenden und Feiertagen besteht in Europa Fahrverbot für LKW. Folglich müssen wir am Donnerstag in Woking aufbrechen, wenn wir zum Beispiel am Dienstag darauf in Barcelona testen wollen.“

Immer wieder steht das Team unter dem ungeheuren zeitlichen Druck, die Autos nach einem Rennen so schnell wie nur möglich nach Woking zu transportieren, sie dort für den kommenden Grand Prix vorzubereiten und sie dann an die nächste Strecke zu

### DER SAISONENDSPURT: EIN DRITTES MAL UM DIE WELT

# 3



# 30250

Kilometer werden vom 14. September bis zum 25. Oktober 2000 zurückgelegt

# 106850

Kilometer insgesamt werden für 17 Rennen zurückgelegt

Das Team fliegt von England in die USA und von dort aus direkt nach Japan und zum Finale nach Malaysia. Die Rennautos und ein Teil der Mechanikercrew sind knapp sechs Wochen unterwegs.



FORMEL 1



FORMEL 1

bringen. Diesen Stress teilt sich McLaren mit Ilmor in Brixworth, wo die Motoren von Mercedes-Benz gebaut und gewartet werden. Nach jedem Rennen werden die Aggregate auseinandergenommen, gecheckt, zusammengebaut und auf dem Prüfstand getestet. „Pro Rennen bereiten wir zehn Triebwerke vor“, erläutert Simon Armstrong, der bei Ilmor die Formel 1-Einsätze koordiniert. „Drei werden bei McLaren in Woking in die drei Einsatzwagen eingebaut. Die restlichen sieben laden wir in unseren Transporter.“ Weil Autos und Triebwerke früh die Werkstätten in Woking und Brixworth Richtung Rennstrecke oder Flughafen verlassen müssen, ist eine hohe Flexibilität in der Logistik nötig, wenn es um die Ersatzteilversorgung geht. Neue Fahrzeug- oder Motorteile müssen deshalb vielfach hinterhergeschickt werden. „Dabei treiben wir die Dinge schon auf die Spitze“, gesteht Armstrong. „Es lässt sich nicht vermeiden, dass bestimmte Teile oder auch schon mal komplette Motoren erst während das Rennwochenendes im Paddock eintreffen.“ Es kann sogar passieren, dass beim Einchecken am Londoner Airport ein Reisender mit einem eigenartigen Gepäckstück besonders auffällt. Jo Ramirez: „Manchmal deklarieren wir die



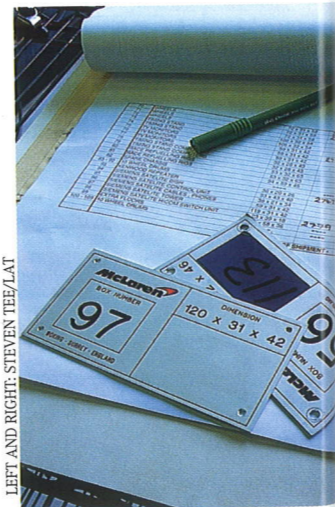
GAVIN LAWRENCE/LAT

## Ob Flüge oder Fahrverbindungen, ob Hotelzimmer oder Mietwagen, ob Ersatzteile oder Teamkleidung – wer etwas braucht, fragt bei Teamkoordinator Jo Ramirez an.

Teile als Handgepäck. Das ist zwar eine teure und aufwendige Methode, aber letztendlich die einzige Lösung.“ Die Teile sind in solchen Fällen oft erst nach dem Training von der Strecke aus geordert worden – und müssen vor dem Rennen noch eingetroffen sein.

Zu den Überseerennen wird das Material der Formel 1-Teams auf dem Luftweg transportiert. Damit erhöht sich der logistische und arbeitstechnische Aufwand nochmals. Die Rennautos werden gut geschützt auf speziell gefertigten Paletten befestigt, die Motoren, Ersatzteile und das gesamte technische Equipment in besondere Container gepackt und dann per Laster nach Heathrow spedit. Von dort aus befördert eine gechartere Boeing 747 die wertvolle Fracht von West McLaren Mercedes und der anderen englischen Grand-Prix-Teams nach Australien, Brasilien, Kanada, USA, Japan und Malaysia.

Die Kosten für den Flugtransport sind enorm und belasten das Budget der Teams – trotz Zuschuss der Formel 1-Konstruktorsvereinigung – beträchtlich. Jedes Team darf zwei Rennwagen und zehn Tonnen Fracht unentgeltlich auf die Reise schicken. Was darüber hinaus geht, wird in Rechnung gestellt. Reservewagen gelten als Übergepäck. „Im Normalfall gehen von West McLaren Mercedes rund 28 Tonnen an Bord des Jumbos“, erklärt Ramirez. Das bedeutet: Extrakosten für 18 Tonnen. „Je nach Länge der Reise schlägt das Kilo Mehrgewicht mit 15 bis 25 Dollar zu Buche“, rechnet der Teamkoordinator vor.



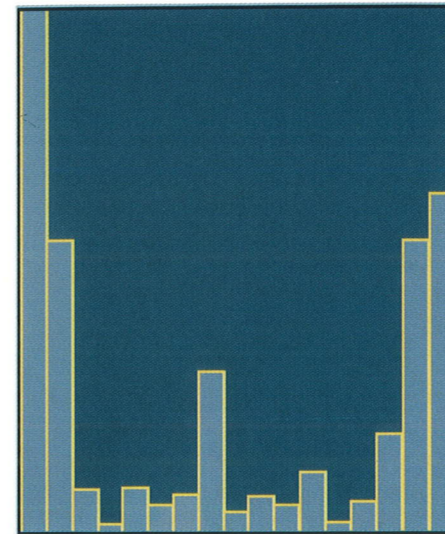
LEFT AND RIGHT: STEVEN TEE/LAT

Dieses Jahr fand der Große Preis von Australien am 12. März statt. Die gesamte Fracht musste schon am 1. März am Flughafen in Heathrow angeliefert werden. Von Melbourne aus wurde das ganze Material dann auf direktem Weg nach Sao Paulo geflogen, wo zwei Wochen später der zweite Lauf über die Bühne ging. Erst in der letzten März-Woche kehrten die Autos in die McLaren-Fabrik in Woking zurück.

Allein schon ein solcher Trip bedeutet eine immense organisatorische und logistische Anstrengung. Schließlich muss das Team, will es auf jede Eventualität und den äußersten Notfall vorbereitet sein, genü-

## FORMEL 1-AUTOS AUF REISEN ZU LAND UND IN DER LUFT

Die Entfernungen von Woking zu den einzelnen Rennstrecken



Melbourne 17.000 km  
Sao Paulo 9.500 km  
Imola 1.400 km  
Silverstone 125 km  
Barcelona 1.500 km  
Nürburgring 1.000 km  
Monte Carlo 1.200 km  
Montréal 5.250 km  
Magny-Cours 700 km  
A1-Ring 1.250 km  
Hockenheim 1.000 km  
Hungaroring 2.000 km  
Spa 350 km  
Monza 1.110 km  
Indianapolis 3.250 km  
Suzuka 9.500 km  
Sepang 11.000 km

gend Ersatzteile dabei haben. Wenn zwischenzeitlich in Woking oder Brixworth neue Teile entwickelt worden sind, müssen sie nachgeliefert werden.

Der besondere Zeitplan zum Auftakt der Saison – zwei statt früher drei Wochen zwischen erstem und zweitem Lauf – verursachte bei McLaren und Ilmor Mehrarbeit: Am Sonntagabend mussten in Melbourne neue Motoren eintreffen, die vor dem Abflug nach Südamerika noch dort in die Fahrzeuge eingebaut wurden. Während das Rennen in Montreal eine vergleichsweise simple Angelegenheit ist (der kanadische Grand Prix ist solo in die Europa-Tour eingeschoben), bereiten die letzten drei Rennen vor Saisonschluss dem Teamlogistiker Kopfschmerzen: Das Material wird von einer Station zur nächsten transportiert – ohne Zwischenstopp in England. Das gilt auch für den Großteil der Mechanikercrew.

„Das bedeutet, dass wir fast sechs Wochen am Stück aus dem Koffer leben und uns gegenseitig auf die Nerven gehen werden“, schwant es Jo Ramirez. „Das Ganze passiert auch noch in der Schlussphase der Saison, wo sowieso schon jeder müde ist und – wenn es um die Entscheidung in der Weltmeisterschaft geht – zudem unheimlich unter Druck steht.“

Auf das, was dann folgt, freut sich Ramirez schon heute: „Ab nach Hause und einfach nur Ruhe, Ruhe.“ Fragt sich für wie lange: Die Saison 2001 wird ein ebenso hartes Stück Arbeit von ihm abverlangen – er muss früh genug damit beginnen. ☺



STEVEN TEE/LAT

## EIN FORMEL 1-TEAM AUF WELT-TOUR

- Während der Saison 1999 buchte das Team West McLaren Mercedes insgesamt 1.450 Hotelzimmer für die Rennen und weitere 780 für die Tests.
- Allein McLaren International buchte im letzten Jahr über 1.000 Flüge zu den Rennen, Tests und anderen wichtigen Terminen.

- Jedes Teammitglied verbringt rund 200 Stunden im Flugzeug. Die beiden Renningenieure sind auch bei den Testfahrten dabei und benötigen daher mehr Flüge und Hotelzimmer.

- Ilmor entsendet neun Leute an die Rennstrecke: zwei Ingenieure für die Wagen, zwei Mechaniker, zwei LKW-Fahrer (die auch als Mechaniker eingesetzt werden), einen Elektriker, einen Elektronikingenieur und den Technischen Direktor Mario Illien.

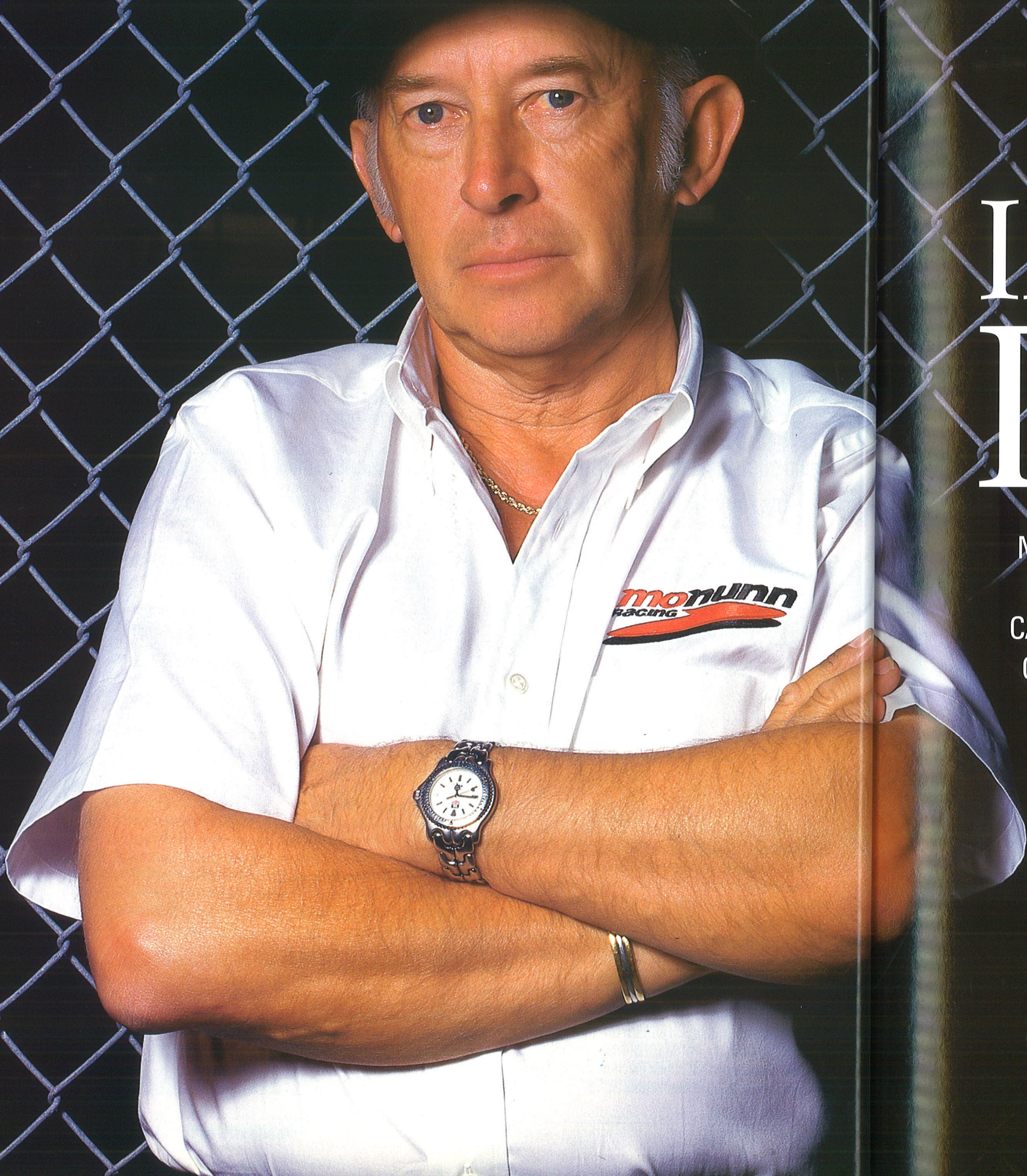
- Das Team West McLaren Mercedes nimmt in der Regel drei Fahrzeuge zu den Rennen. Ausnahmen: In Melbourne und in Monte Carlo sind es gewöhnlich vier; dort hat jeder Fahrer – wegen der Anfälligkeit der Technik in dem einen und wegen häufiger Trainingsunfälle in dem anderen Fall – jeweils seinen eigenen Ersatzwagen. Dies kann auch dann noch einmal der Fall sein, wenn der Kampf um den Titel die entscheidende Phase erreicht, damit Mika Häkkinen und David Coulthard über eine Alternative zu ihren Einsatzfahrzeugen verfügen. Mit dabei ist immer ein nacktes Chassis, das im Notfall über Nacht zu einem kompletten Rennwagen aufgebaut werden kann.

- McLaren entsendet drei Sattelschlepper zu jedem europäischen Rennen, dazu zwei Motorhomes. Mercedes-Benz setzt durch Ilmor einen eigenen Transporter mit den Triebwerken ein, während das Motorhome für die Pressebetreuung aus Deutschland anreist. Zur Flotte des Teams West McLaren Mercedes gehört auch noch ein kleinerer LKW mit Ersatz- und Ausrüstungsteilen, der wegen der eng bemessenen Platzverhältnisse außerhalb des Fahrerlagers abgestellt werden muss.

- Ebenfalls vor den Toren des Paddocks steht ein speziell ausgerüsteter Truck, der das Benzin und die Schmiermittel anliefert. Mobil bringt zwölf Fässer mit jeweils 200 Litern zu jedem Europa-Grand-Prix. Für die Renneinsätze in Übersee werden zwei Tonnen in kleinere Fässer mit je 50 Litern Fassungsvermögen abgefüllt. Von Mobil ist überdies ein Techniker bei allen Rennen vor Ort, der täglich die Qualität des Treibstoffs kontrolliert.



Mercedes-Benz



Portrait of Mo Nunn, a man with short grey hair, wearing a white short-sleeved button-down shirt with a 'monunn RACING' logo on the chest, a Mercedes-Benz cap, a watch, and a bracelet. He is standing with his arms crossed in front of a chain-link fence.

# IMMER AUF DRAHT

Mo Nunn ist der erfolgreichste Renningenieur der CART-Serie. In den vergangenen vier Jahren betreute er das Fahrzeug des CART-Meisters. Jetzt hat der 61-jährige Engländer sein eigenes ChampCar-Team – und das fährt 2000 mit Mercedes-Motoren.

TEXT: NIGEL ROEBUCK. FOTOS: LAURENCE BAKER/LAT/ARCHIVE

**A** Iso doch: Mo Nunn hat ein eigenes Team, zum ersten Mal seit mehr als 17 Jahren wieder. Damals in der Formel 1, heute in der ChampCar-Meisterschaft, wo er es gegen eine Reihe früherer Arbeitgeber aufnehmen will. Der Motor von Mercedes-Benz, das Chassis von Reynard, zahlungskräftige Sponsoren und ein talentierter Fahrer, der junge Brasilianer Tony Kanaan, der 1999 in Michigan die „US 500“ gewonnen hat. Ein gut geschnürtes Paket.

Der Stützpunkt von Morris Nunn Racing liegt in Indianapolis, was kein Zufall ist: Partner ist Bruce McCaw, der seinen Rennstall PacWest Racing, quasi die Speerspitze im neu strukturierten CART-Programm von Mercedes-Benz, gleich um die Ecke hat und der 25 Prozent Anteile an Nunns neuem

Team hält. Mit im Boot sitzt Rod Campbell, ein Marketingprofi aus Detroit, den Nunn aus seinen Ensign-Tagen in der Formel 1 kennt.

Aber hat Nunn nicht mit dem Rennsport Schluss machen wollen? War er nicht schon so gut wie raus aus der Szene, Ende 1998? Im sonnigen Florida auf Rente? Doch, aber irgendwie haben sie ihn seinerzeit noch mal rumgekriegt, und Mo Nunn hat als Technischer Direktor des Ganassi-Teams ein Jahr drangehängt. Und jetzt ein eigenes Team? Ja, auf die Idee habe ihn Paul Morgan von Ilmor gebracht, erklärt Nunn. „In einem Gespräch schnitt er eher beiläufig das Thema an, und von da an ließ mir der Gedanke keine Ruhe mehr. Ich sprach mit ein paar Leuten, und dann ging alles ganz schnell.“

Die Perspektive, mit McCaw und seinem Team eng kooperieren zu können, macht ihm die Sache ▶



PORTRÄT



leichter. „Bruce ist ein verdammt erfolgreicher Geschäftsmann und PacWest das Topteam von Mercedes-Benz in der CART-Serie“, sagt Nunn und leitet davon die Marschrichtung ab: „Wir wollen uns gegenseitig unterstützen und Mercedes-Benz in der Meisterschaft nach vorne bringen.“

Nun kann Mo Nunn nicht abstreiten, dass er im Motorsport noch eine Rechnung offen hat, dass er auf seine alten Tage nun doch wissen will, ob er es auch als Teamchef bis an die absolute Spitze bringt. „In der Formel 1 ist mir das nicht gelungen, und all die Siege der letzten Jahre waren im Endeffekt immer für andere“, stellt er sehr nüchtern klar. Und seine Frau Kathryn hat ihn bestärkt: „Okay, lass es für uns tun.“

Zwischen dem neuen ChampCar-Projekt und seinem früheren Formel 1-Team liegen natürlich Welten. Ensign fuhr von 1973 bis 1982 in der Formel 1, und die finanziellen Mittel des Teams waren, auch für damalige Verhältnisse, immer ziemlich mau. Allen, die seinen Weg über all die Jahre aus nächster Nähe verfolgt haben, ist deshalb ganz klar: Der Mann macht aus reiner Leidenschaft Motorsport. Demnach lässt sich das Motiv für sein

Tun auch auf eine relativ simple Formel bringen: Mo Nunn ist Racer.

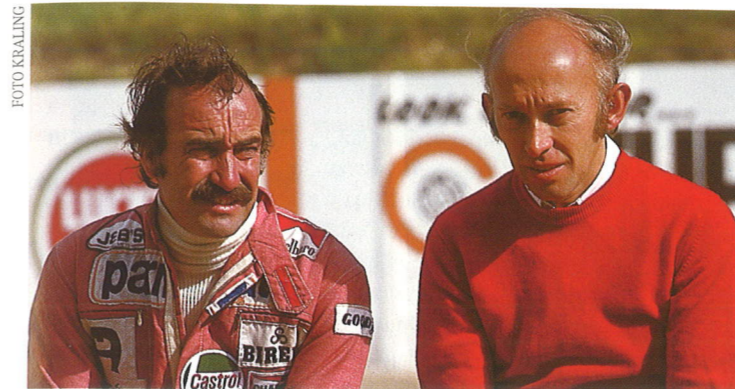
War er von Anfang an, wenngleich er ziemlich spät zum Motorsport kam. Immerhin war Morris Nuffield Nunn, am 27. September 1938 in Walsall, in den englischen Midlands, geboren, in dem Moment schon 24; „davor“, behauptet er steif und fest, „wäre es mir nicht mal im Traum eingefallen, als Zuschauer zu einem Rennen zu gehen“.

Bis Nunn eines Tages bei einem Autohändler im Showroom einen Cooper Climax entdeckte, „den ich mir für 850 Pfund gekauft hab‘, und bin damit auf die Piste“. 1966 hatte er es immerhin schon bis in die Formel 3 gebracht, was damals was heißen wollte. Und drei Jahre später bot ihm der berühmte Colin Chapman sogar ein Cockpit in seinem Lotus-Formel 3-Werksteam an. Im letzten Saisonrennen in Brands Hatch hatte Nunn die Nase vorn und verwies Jungspunde wie James Hunt und François Cevert auf die Plätze, was in Nunn die Hoffnung nährte, bei Chapman vielleicht auch einen Platz im Lotus-Formel 1 ergattern zu können.

Daraus wurde aber nichts, in die Formel 1 wollte Mo Nunn trotzdem. Bloß: „Ich war schon 31. Geld



Was Nunn?: Mo auf der Suche nach dem fahrerischen Erfolg (ganz oben 1970 im Formel 5000) und der perfekten Abstimmung des Rennwagens (oben 1973 mit von Opel; rechts 1977, im Ensign sitzend, mit Regazzoni)



Ein Nunn, ein Wort: Dialog zwischen Techniker und Pilot – in der Formel 1 mit Jan Lammers (links oben) und Clay Regazzoni und in der CART-Serie

hatte ich keins, Sponsoren gab's damals noch nicht so wie heute. Sich in ein Team einkaufen ging also nicht. Damals bestand die Formel 1 aus maximal 16 bis 18 Autos, und unter den Fahrern gab es kaum mal einen Wechsel. Damit da überhaupt ein Platz frei wurde, musste schon einer der Piloten schwer verunglücken.“

Also entschloss sich Nunn gezwungenermaßen, die Fahrerei aufzugeben. In Walsall war er früher mal Mitbesitzer einer Motorradwerkstatt gewesen, doch dahin schlug es ihn nicht unbedingt zurück. „Ich hatte Frau und Kinder, hockte aber zu Hause rum und fragte mich den ganzen Tag, ob es das denn schon im Motorsport gewesen sein sollte.“ Plötzlich kam ihm die „rettende Idee“, es gab für Mo Nunn doch noch einen anderen Weg in die Formel 1 – nämlich den als Konstrukteur. Logisch.

Als Einstiegsklasse bot sich ihm die Formel 3 an, wo er sich ja bestens auskannte. Nunn kratzte seine Ersparnisse zusammen, „etwa 800 Pfund“, und kaufte sich in einem Laden einen Haufen Vierkantstahlrohre, die er zu Hause in der Garage einfach mal auf dem Boden auslegte. „Mit bloßem Auge bestimmte ich die Maße, schnitt die Rohre zu und fügte sie zu einem Rahmen zusammen. Dann überlegte ich mir, wie Armaturenbrett und Sitz angebracht werden sollten.“ Ohne Berechnung, ohne Zeichnung.

Im November 1970 hatte Nunn tatsächlich seinen Rennwagen fertiggestellt und brachte ihn gleich mal nach Silverstone auf die Strecke. Man mag's

wirklich nicht glauben: Das Ding brach beim ersten Test nach nicht mal zehn Runden den Formel 3-Rundenrekord – und gewann im Jahr drauf auch mehrere Rennen.

Kurz bevor 1972 die Rennsaison losgehen sollte, hörte Mo Nunn von einem gewissen Rikki von Opel,

### Nunn kratzte seine Ersparnisse zusammen und kaufte sich in einem Laden einen Haufen Vierkantstahlrohre, die er zu Hause in der Garage einfach mal auf dem Boden auslegte.

so einem reichen Aristokraten, der bei March zwei Kundenautos für die Formel 3 bestellt haben sollte. Nunn rechnete aus, dass er dem Kerl für dasselbe Geld auch einen Werks-Ensign verkaufen könnte, und rief ihn an. „Mit 9.000 Pfund wär' er dabei, hab' ich ihm gesagt. Er war sofort einverstanden.“

Als Fahrer war von Opel nicht gerade ein Überflieger, aber er arbeitete hart an sich und schaffte ein paar Top-Platzierungen in der Formel 3. Dann nahte das Jahr 1973 und es wurde Zeit, sich über die anstehende Saison Gedanken zu machen.

„Ich erinnere mich noch genau, wie wir in seinem Rolls-Royce nach Thruxton gefahren sind – von Opel mit Freundin im Fond, ich als Chauffeur. Wir überlegten, was gescheiter wäre: Formel 2 oder Formel 5000. Plötzlich schoß mir der Gedanke in den Kopf: ‚Wie wär's mit Formel 1?‘ Bis wir im Hotel waren, war die Sache geritzt.“

Von Opel hielt es nur eine Saison (ohne einen WM-Punkt) bei Ensign aus, 1974 wanderte er zu ▶



PORTRÄT

◀ Bernie Ecclestones Brabham-Team ab. Mit Nunn einigte er sich gütlich: „Rikki war wirklich anständig. Die Cosworth-Motoren hat er zwar zu Bernie mitgenommen, aber immerhin hat er mir die Autos da gelassen.“

In den darauf folgenden Jahren musste Nunn meistens finanziell minder bemittelte und teils auch weniger talentierte Fahrer in seinem Cockpit Platz nehmen lassen, aber es kamen zum Glück auch ein paar echt gute, erfahrene Piloten, die Ensign technisch und wettbewerbsmäßig etwas voranbrachten und dem britischen Underdog-Team zu einigem Renommee verhalfen.

Chris Amon war so einer; Nunn hatte den Neuseeländer, der zuvor in den Werksteams von Ferrari und Matra gefahren war, 1975 zum Rücktritt vom Rücktritt bewegt. Ein anderer: Clay Regazzoni, der direkt von Ferrari kam und mit dem Nunn 1977 die beste Formel 1-Saison (mit fünf WM-Punkten) überhaupt hatte.

Nach nur einem Jahr verließ Regazzoni das Team, kehrte 1980 aber wieder zurück – und hatte beim Grand Prix der USA in Long Beach jenen schweren Unfall, der ihn in den Rollstuhl brachte. „Der schwärzeste Tag meines Lebens“, sagt Nunn, dem der Schweizer als Freund ans Herz gewachsen war.

Es dauerte noch gut zwei Jahre, da war Nunn pleite. Von der technischen und kommerziellen Entwicklung im Grand-Prix-Sport reichlich desillusioniert, zog er Ende 1982 den Schlusstrich unter das Kapitel Ensign. Nunn ging nach Amerika, wo er neu anfangen wollte, und das war in der Tat die beste Entscheidung seines Lebens. Er bekam gleich einen Job in einem Rennteam angeboten und mischte fortan bei den IndyCars mit. 1989 stieß Nunn zu Pat Patrick, für den damals der zweifache Formel 1-Weltmeister Emerson Fittipaldi fuhr, und der gewann in dem Jahr die 500 Meilen von Indianapolis und am Ende der Saison den Meistertitel.

Fittipaldi, jahrelang auch mit Mercedes-Benz in der CART-Serie verbunden, hält große Stücke auf Nunn. „Obwohl Mos Wurzeln im europäischen Rennsport liegen“, urteilt der Brasilianer, „besteht sein wahres Können darin, ein Auto so abzustimmen, dass es gerade auf den amerikanischen Ovalen perfekt liegt. Noch nie habe ich mit einem Techniker zusammengearbeitet, der ein derart sicheres und gefühvolles Händchen für das Set-up eines Rennwagens hat.“

Von Patrick Racing wechselte Nunn 1991 zu Vince Granatelli und 1992 zu Chip Ganassi, bei

BURKE/LAT



Just for Nunn: Teamchef Mo Nunn versteht sich prächtig mit seinem neuen Fahrer Tony Kanaan, die Zusammenarbeit bereitet Spaß

dem er dann eine wahre Erfolgsorgie erlebte, denn das Team gewann unter seiner technischen Ägide viermal hintereinander den CART-Titel: 1996 mit dem Amerikaner Jimmy Vasser, 1997 und 1998 mit dem Italiener Alex Zanardi und 1999 mit dem Kolumbianer Juan Pablo Montoya.

Dabei hätte die Meisterschaft im vergangenen Jahr ja fast ohne Mo Nunn stattgefunden. Es begab sich Mitte 1998, als Nunn erste Andeutungen seines baldigen Ausstiegs von sich gab. Er habe genug davon, ständig um die halbe Welt zu jetten, er wolle Zanardi, der nicht nur sein Fahrer, sondern auch sein Freund sei, noch helfen, den Titel zu verteidigen, und sich dann, wenn der in die Formel 1 abgewandert sei, zur Ruhe setzen. Er habe eine liebe Frau, ein schönes Haus in Florida, einen roten Ferrari und ein Golf-Handicap, das unbedingt der Verbesserung bedürfe. O-Ton Nunn: „Finanziell stehe ich gut da, ich bin jetzt über 60 und denke, nicht mehr arbeiten zu müssen. Vor allem habe ich die Nase voll davon, wie die Airlines mit einem umspringen.“

Eines Tages, die Saison war schon vorbei, kam Chip Ganassi zu Nunn und fragte ganz vorsichtig an, ob er nicht Lust habe, seinen Freund Zanardi bei dessen erster Formel 1-Testfahrt in Barcelona ein bisschen moralisch zu unterstützen; außerdem sei da noch so einer junger Kerl, „Montoya oder so“, den könne man sich bei der Gelegenheiten doch mal anschauen, vielleicht tauge der ja was für die ChampCar-Serie.

Mo Nunn antwortete ungefähr: „Chip, ich bin heilfroh, dass die Saison rum ist; ich kann kein Flugzeug mehr sehen.“ Zwei oder drei Tage später rief Ganassi nochmal an: „Und was ist, wenn wir mit der Concorde rüberfliegen?“ Nunn: „Mit der Concorde wollte ich immer schon mal fliegen; das

## Ende 1982 zog Nunn einen Schlusstrich unter das Kapitel Ensign. Er ging nach Amerika, wo er neu anfangen wollte, und das war in der Tat die beste Entscheidung seines Lebens.

war aber auch der einzige Grund, weshalb ich Chip für den Trip nach Europa zugesagt habe.“

Dieser Junge Kerl „Montoya oder so“ entpuppte sich natürlich als Obernummer, talentiert und sauschnell, auch beim ersten Oval-Test, unbekümmert, aber gleichzeitig auch schon ziemlich reif. Ganassi und Nunn fuhren jedenfalls schwer auf den Jungen ab, und er bekam einen Vertrag.

Und wie lief das dann mit Nunn? „Chip meinte: ‚Los, komm, Mo, denen zeigen wir’s. Wenn wir die CART-Meisterschaft dreimal gewinnen können, schaffen wir es auch ein viertes Mal, mit Montoya‘“, erinnert sich Nunn und wiederholt, breit grinsend, was er seinem Kompagnon damals zur Antwort gegeben hat: „Okay, ich will mehr Geld und ich will ein Privatflugzeug, das mir jederzeit zur Verfügung steht. Sonst gehe ich Golf spielen.“

Das Green muss weiter auf Mo Nunn warten, denn jetzt steht dem Racer auch noch ein eigenes Team zur Verfügung. ☺



American Express: Tony Kanaan im Reynard-Mercedes von Morris Nunn Racing – eines der vier Stern-Autos in der ChampCar-Serie

MARK ELIAS/LAT



Szenen einer Ära: Klaus Ludwig feiert 1992 den Titelgewinn auf dem Hockenheimring, Mercedes-Benz kämpft 1995 gegen Alfa Romeo und Opel um die DTM-Krone, und spektakuläre Fahrmanöver waren bis zum Ende der DTM im Jahr 1995 stets garantiert



# FÜNF WICHTIGE

Fünf Renntourenwagen von Mercedes-Benz, die zwischen 1988 und 1995 in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft aktiv und erfolgreich waren, kamen Anfang März wieder zum Hockenheimring – an die Stätte, wo die alte DTM zu Ende ging und wo die neue DTM ihren Anfang nehmen wird. Ein aufregendes Ehemaligentreffen mit vielen hübschen Geschichten.

TEXT: EVA-MARIA BURKHARDT. FOTOS: WOLFGANG WILHELM

Stille herrscht im Motodrom zu Hockenheim an diesem kalten März morgen. Ein wenig Wind in den Baumwipfeln. Sonst Schweigen. Dann doch ein Wispern, ein Seufzen: „Weißt Du noch, damals?“, glaubt man Stimmen flüstern zu hören. Da, mit der Erinnerung kommen die Geräusche. Ein Johlen, Brüllen, Jubeln, Trappeln, Knallen und Quietschen – ein vielstimmiger Chor aus fiebriger Freude, aus grandiosem Spaß und schier toller Begeisterung. Bilder entstehen wie aus dem Vexierbad für Schwarzweißfotos – schemenhaft zunächst, dann mit zunehmend klareren Konturen. Die Tribünen, eben noch trostlos nackt trotz bunter Bemalung, füllen sich mit farbiger Lebendigkeit. Menschen springen auf, schwenken Fahnen und Fähnchen,

gestikulieren, lassen Raketen steigen, rot und blau und gelb. Unten werden Rennautos in die Arena geschoben. Strahlender Sonnenschein aus stahlblauem Himmel – Kitsch-Meister Jeff Koons hätte seine Freude dran. „Es war zum Heulen schön“, meint die Stimme, „und wie sie geheult haben, bis hin zu den Bossen und beleibe nicht nur die Frauen. War ja auch ‘ne tolle Beerdigung.“ Verdutzt guckt man auf den einen der Silbernen, den 95er-Meisterwagen von Bernd Schneider. Hat der gerade was gesagt? Fünf Renntourenwagen mit Stern stehen da, aufgereiht wie unschuldige Zinnsoldaten, eigentlich stumme Zeugen einer Rennserie, deren Epoche am 13. Oktober 1996 mit dem letzten Rennen der Internationalen Tourenwagen-Meisterschaft ITC hier in ▶



Volks-Lauf: Volles Starterfeld auf dem Hockenheimring 1994 (links).  
Asch-Hour: Roland Asch wird 1988 im 190er Vize-Meister

DTM  
HISTORIE

Hockenheim ihr Ende fand – und am 28. Mai dieses Jahres exakt an dieser Stelle wieder ihren Anfang nehmen wird: die DTM.  
Fünf Rennautos, jeder einzelne Repräsentant einer bestimmten Phase, jeder ein unverwechselbarer Charakter, jeder mit seiner ganz eigenen Geschichte, jeder ein großer Sieger. Drei von ihnen Meister und zwei Vize. Der Reihenfolge nach: der zierliche 190er, blütenweiß und nur mit ein paar schicken Streifen, war Vize-Meister des Jahres 1988 mit Roland Asch am Steuer. Dann, schwarz, stark und muskelbepackt, das 92er-Meisterauto von Klaus Ludwig, die Evolution II. Aus dem Jahr 1993 ein Vize, wieder der Wagen von Roland Asch, der erste Mercedes einer neuen Reglementsära, der Klasse 1. Dann die beiden AMG Mercedes C-Klasse,

reinrassige, ausgewachsene Klasse 1-Rennwagen jetzt. Die Klassenbrüder, beide tragen ihre Wagenfarbe in Reminiszenz an die legendären Mercedes-Silberpfeile, sind beim schnellen Hingucken kaum zu unterscheiden – aber eine Welt liegt dazwischen. Beide tragen die Meisterkrone; den von 1994 fuhr Ludwig zur Ehre, den 95er Bernd Schneider.  
Die silbernen Diven, perfekt modellierte Hightech-Kunstwerke ihrer Zunft, scheinen ein wenig herablassend auf ihren Vorfahr aus den späten Achtzigern zu blicken. „Schau Dir doch mal das Cockpit an“, meint man zu hören, „und die Bodfreiheit, zum Piepen. Und sowas will ein Rennauto sein?“ Mischt sich der Schwarze von Asch ein: „Alles zu seiner Zeit, ihr Lieben“, könnte er sagen, und: „Keine Arroganz unter Brüdern, bitte.“

### Fünf Rennwagen, jeder mit seiner ganz eigenen Geschichte, jeder ein großer Sieger. Drei von ihnen Meister und zwei Vize.

sitz montiert wäre. Ein paar Knöpfe, Hebel und Schalter am Armaturenbrett, ein silberner Schaltknopf. Die Türverkleidungen – grob gewebter Stoff, dezent-kariert. Kohlefaser? Fehlanzeige.  
Asch ging seinerzeit als Vierter der Tabelle ins DTM-Finale. Er tänzelte mit dem kleinen 190er durchs Feld, lachte hinterm Steuer und wurde mit zwei zweiten Plätzen Vize hinter Klaus Ludwig, der mit Ford die Meisterschaft gewann – und die Startnummer eins im Folgejahr zu Mercedes-Benz mitnahm. Das neue Dreamteam: AMG Mercedes und König Ludwig. Die Hoffnungen waren hochtrabend.  
Aber es wurde vor allem erstmal schwer. Vor den Erfolg, man weiß es, haben die Götter den Schweiß gesetzt, und die Latte, die der Renngott legt, gilt als ganz besonders hoch. Tiefpunkt des Jahres 1989 war ein spektakulärer Crash zwischen Ludwig und Ford-Pilot Armin Hahne auf dem Nürburgring; Hahne wurde verletzt, Ludwig kam mit dem Schrecken davon. 1990 verhinderten Nierensteine Ludwigs Durchbruch. Im Oktober kommt Norbert Haug zu Mercedes-Benz. Kaum als Sportchef in der Startaufstellung, trifft er eine Entscheidung, die bis heute trägt und zur soliden Basis des Erfolges im Produktionswagensport wird: Im Sinne von Konzentration der Kräfte überträgt er die Verantwortung für Entwicklung und Bau aller Tourenwagen von Mercedes-Benz dem Partner AMG in Affalterbach und dessen Chef Hans Werner Aufrecht. ▶

Der kleine 190er indes schweigt versonnen. Das eitle Geschwätz ficht ihn nicht an. Er schwelgt in der Erinnerung: 1988, das Jahr, in dem der DTM der Durchbruch gelang, das war sein Jahr. Und erst das Finale. Hockenheimring – wo sonst? Kleiner Kurs mit mehr als 30 Autos im Rennen. Jene Fans, die auf der Tribüne der Sachskurve ganz oben saßen, hatten es am besten: Die konnten fast den ganzen Kurs überblicken, wussten vor lauter wuselnden Rennautos gar nicht mehr wohin zuerst schauen.  
Der 190er hatte ein aufregendes Jahr hinter sich – als Undercover-Agent. Der damalige Mercedes-Chef Werner Niefer hatte, noch vorsichtig nach so vielen Jahren Abstinenz, das Ja des Werks zum Motorsport verkündet. Und bei Mercedes-Benz durfte eine Handvoll Rennverrückter den Asch-

Das Schönste an der Begeisterung ist, ...

... wenn sie nie erlischt.



DAS EINZIG WAHRE



WARSTEINER



Das ist Spitze: Mercedes-Benz führt auf dem Hockenheimring 1992 vom Start weg



Rekord-Fahrt: Asch verbucht 1993 den 50. Sieg im 190er und wird Vize-Meister



Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. Im dritten Rennen der Saison 1991 feierte Ludwig mit dem AMG Mercedes zwei Laufsiege auf dem Nürburgring – Führung in der Meisterschaft. Doch das Glück erwies sich als launisch, auf dem Lehrplan stand noch immer Demut. Nichts Großes, mal nachlassende Reifen, mal ein Defekt, mal ein Konkurrent im Weg, mal zuviel gewollt: In der Summe fehlten Ludwig nach 24 Rennen neun Punkte zum Titel.

Hat man ein Hüstel vernommen? Nicht dezent, sondern recht vernehmlich? Mag sein, schließlich ist die Reihe an den Arnold Schwarzenegger unter den Renn-190ern. So einer wie der Evo II flüsterte nicht, er spräche mit sonorer Stimme. Er strahlt vor Selbstbewusstsein: Er war's schließlich, der Mercedes-Benz die erste, lang erkämpfte Meisterschaft gebracht hat. Das Auto war maßgeschneidert für den König der Tourenwagen-Fahrer, für den Maestro und passionierten Jäger Klaus Ludwig.

Mit seiner aggressiven Optik, die vom kühlen Design unterstrichen wird, dem hoch aufgereckten Heckflügel, den breiten Backen sieht der Evo II aus wie ein guter alter Macho – und er ist einer. Keine Sinnestäuschung, er raunt den anderen zu: „Mit einem meiner Brüder hat damals sogar ein Mädchen ein DTM-Rennen gewonnen.“ Erstaunen, hochgezogene Augenbrauen. Ellen Lohr, bis jetzt unerreicht als erste Frau, die jemals ein DTM-Rennen gewonnen hat. Und wo? In Hockenheim. Die Fans hat es nicht mehr auf den Sitzen gehalten, sie sind aufgesprungen vor Jubel. Lohrs möglichen zweiten Sieg im zweiten Rennen hat noch in der



DTM  
HISTORIE



Nass gemacht: Ludwig besiegt 1994 in der Eifel die Allradler im Regen

ersten Kurve ein Kerl verhindert, ausgerechnet ihr Teamkollege Keke Rosberg.

1992 – ein Jahr, in dem die DTM zu neuen Höhen in der Publikumsgunst aufstieg. Zuschauerrekorde wurden vermeldet. Volle Tribünen, egal wo man hinkam, ob auf den Flugplatzkurs in Diepholz, ob auf die Berliner Avus. Vor allem beim Highlight auf dem Norisring: Eine solche jährliche Steigerung wünscht sich mancher Aktionär. Und es ist ja nicht nur die Masse, die es macht. Die Fans sind völlig aus dem Häuschen, auf den Steintribünen passt kein Blatt zwischen Nachbar und Nachbarin, Fanstau im Fahrerlager. Alle sind sie ganz nah dran an den Rennautos und an den Helden des Volants.

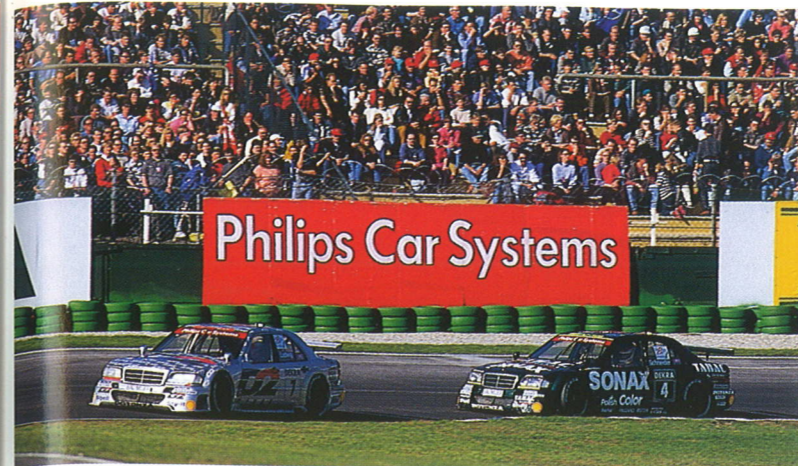
Doch die Straße des DTM-Erfolges war keine Gerade. Ende 1992 geriet das Monument ins Wanken. Die Klasse 1-Tourenwagen lösten die Autos der alten Gruppe A ab, es galt ein von deutschen Autoherstellern gemeinsam erarbeitetes Reglement, aber zwei Firmen, die an vorderster Front das neue Regelwerk mitbestimmten, verließen die Serie. Die DTM drohte auf dem Höhepunkt zu zerbrechen.



Ellen der Begeisterung: Lohr gewinnt 1992 als einzige Frau ein DTM-Rennen

Norbert Haug und Hans Werner Aufrecht kämpften engagiert, und ihre Marke Mercedes-Benz stand fest zur DTM. Retter Nummer zwei kam über die Alpen nach Deutschland und an seiner Spitze stand wie bei Mercedes-Benz ein furchtloser Sportchef, Giorgio Pianta von Alfa Romeo. Nie zuvor waren auf der Bühne DTM zwei so ebenbürtige Bosse aufgetreten – und zwei mit so hohem Unterhaltungswert. Wenn der alte Haudegen Pianta, gestählt in zahllosen erfolgreichen Rallye-Schlachten, in seinem italienischen Singsang „mein Frreund Noorbärt“ sagte, dann steckte dahinter beileibe keine Floskel. Musste Pianta eine Sitzung früher verlassen, übertrug er Haug sein Stimmrecht. „Das ist eine Hypothek, die man nicht missbraucht“, seufzte Haug.

Statt einzugehen, stand die DTM in neuer Blüte. Fahrer wie Alessandro Nannini und Nicola Larini würzten die deutsche Serie. Dieses Match mochten die Menschen: das Duell Mercedes-Benz gegen Alfa Romeo, das Länderspiel Deutschland gegen Italien. Doch es war ein Kampf mit ungleichen Waffen: Alfa Romeo mit einem reinrassigen vierrad-



Masse und Klasse: Volle Tribünen und spannende Zweikämpfe 1994 in Hockenheim

getriebenen Klasse 1-Auto, Mercedes-Benz dagegen mit dem eilends auf Klasse 1 getrimmten 190er. „Lustig war's nicht“, nölt es, das muss vom schwarzen Asch-Auto kommen. „Reihenvierzylinder gegen V6, wie soll man 40 Mehr-PS wettmachen? Und dann noch Allrad gegen Heckantrieb. Da waren wir im Regen doch praktisch chancenlos.“ – „T'schuldigung“, eine fein modulierte Stimme, einer der Silbernen, „wer sagt so was? Selbstverständlich kann man als Hecktriebler die Allradler besiegen. Dazu kann ich eine hübsche Geschichte erzählen.“ Aber später, noch schreiben wir 1993.

Allem Sportsgeist zum Trotz: Alfa Romeos Siege schmerzten, vor allem der von Larini auf der Nordschleife des Nürburgrings. Und vor allem König Ludwig litt. Haug sprach streng und freundschaftlich zugleich: „Niederlagen formen den Charakter.“ Nach diesem Rennen fanden Fahrer und Fans auf neue Weise zusammen. Die DTM-Stars ließen sich in Cabrios zu den Zuschauern fahren. Entlang der Nordschleife wurden Autogramme auf Plakate, Fotos oder auch auf nackte Haut gekritzelt, Hände



Deutsch-italienische Freundschaft: Ludwig, Haug, Pianta

gedrückt, verschwitzte T-Shirts getauscht. Die Sonne stand schon tief am Juni-Himmel, als die letzten euphorisch ins Fahrerlager zurückkehrten.

Am Ende der Saison standen die Männer mit dem Stern dennoch als Sieger da. Mercedes-Benz verlor zwar das Rennen um den Titel, gewann aber viel Sympathie – als Serienretter, als Marke mit hohem Sportsgeist. Zum versöhnlichen Abschluss der schwierigen Saison fährt Asch den 190er auf der Berliner Avus zu dessen 50. Sieg, ein unglaublicher Rekord. Und in Hockenheim wird er Vize-Meister.

Gute acht Wochen später ist es erneut Asch, der die neue Ära einläutet: Am 24. November 1993, morgens um 9.17 Uhr, startet er im Motodrom – zur ersten Runde in der neuen Renn-C-Klasse. Nun ist die Chronologie bei den Schönsten der Schönen und Erfolgreichen angekommen, den beiden Champions von 1994 und 1995. Man meint wahrzunehmen, wie der Silberne von 1994 lässig ein Staubkörnchen von der Flanke schnippt. Hier steht kein klassischer Tourenwagen mehr, dieses Auto stellt einen Quantensprung im Rennwagenbau dar. ▶



DTM  
HISTORIE



Jetzt geht's rund: Einmarsch der Helden ins Hockenheimer Motodrom 1994

◀ Kohlefaser unter der Motorhaube, ein Display à la Formel 1, der nagelneue Renn-V6 so klein und kompakt, tief und weit hinten montiert, dass man unmerklich die Luft einzieht.

Die neue Generation der Klasse 1-Rennwagen gibt auch der DTM nochmal einen Schub, den sich selbst die Verwegensten unter den Machern nicht erträumt hatten. Die Rückkehr von Opel mit dem Calibra leistet ihren Teil dazu. Stakkatoartig geht es 1994 von Höhepunkt zu Höhepunkt. Im belgischen Zolder beim Saisonauftakt 50.000 Zuschauer trotz strömenden Regens, kein Plätzchen mehr im Hockenheimer Motodrom beim zweiten Wochenende, blaue Mercedes-Mützen, rote Alfa-Fahnen, gelbe Opel-Raketen beim Tourenwagen-Festival.

## Wer am Sonntag nicht dabei war oder die Rennen zumindest am Fernseher verfolgt hatte, konnte am Montag nicht mitreden.

Die Stimmung kocht. Im ersten Lauf steuert Kurt Thiim die C-Klasse zu ihrem ersten Sieg. Im zweiten Lauf fahren ein Alfa, ein AMG Mercedes und ein Opel im Abstand von 0,44 Sekunden über die Zielinie. Drei Autos mit unterschiedlichen Konzepten, Allradler und Hecktriebler, Coupé und Viertürer. Wann hat man sowas je erlebt? „DTM“ – drei Buchstaben mit Strahlkraft. Wer am Sonntag nicht dabei war oder die Rennen zumindest am Fernseher verfolgt hatte, konnte am Montag nicht mitreden.

Die Runde Ehemaliger rührt sich wieder. Jetzt muss sie kommen, die Geschichte vom Hecktriebler im Regen. „Also“, beginnt das silberne Ludwig-Auto, „die Eifel stand unter Wasser. Regen? Kein Ausdruck für die Sintflut dort. Zum Glück hatten wir bei AMG ja Bridgestone-Reifen, die haben natürlich auch geholfen, und der Ludwig, der ist gefahren wie ein junger Gott.“ Alle scheinen gespannt zu lauschen, die Story wird sich ziehen. Wir wollen es kurz machen: Ludwig errang in der heckgetriebenen C-Klasse einen Start-Ziel-Sieg gegen die Allrad-Armada. Das war der Augenblick, sagte er viel später, da habe er gewusst, dass er es schaffen könne, dass er noch einmal Meister werden könne, in der besten DTM, die es je gab, mit dem

SABINE HOFMANN



Ein Fall für drei: Mercedes-Benz 1995 gegen Alfa Romeo und Opel

besten Ludwig, den es je gab. Und Ludwig wurde Meister, sicherte sich den Titel beim vorletzten Rennen in Singen und war so gerührt, dass seine wasserblauen Augen noch wässriger wurden.

Das letzte Rennen 1994 in Hockenheim gewann der Teamkollege Bernd Schneider, der Kronprinz des Königs, für ihn ein Trostpflaster am Ende einer verkorksten Saison. Schneider sammelte Pole-Positionen und schnellste Rennrunden, fiel aber häufig dem Defektteufel zum Opfer. Dennoch war es 1994 klar, dass hier die logische Nachfolge heranreifte. Ludwig räumte den Platz an der Sonne freiwillig. Er brauche eine neue Herausforderung, sprach der



Schrift-Verkehr: Andrang bei der Autogrammstunde der Mercedes-Piloten

dreimalige DTM-Champion und ging, wie er gekommen war – mit der Startnummer eins auf dem Auto, diesmal zu Opel.

„Pech für ihn, Ludwig hat was verpasst“, könnte nun der Jüngste aus der Rennwagen-Runde sagen, die 95er-C-Klasse, und mit leisem Stolz könnte der Schöne hinzufügen: „Sahneteilchen haben sie mich bei AMG genannt.“ 1995 haben die Mannen um Aufrecht nicht nur ein Siegerauto gebaut, sie haben Hightech zur Kunstform erhoben, die C-Klasse zum Diamanten unter den Rennwagen geschliffen. Wohin man guckte, glitzerte Kohlefaser, das Cockpit vollgepackt mit Elektronik. Wo würde das hinfüh-

## DIE BILANZ VON MERCEDES-BENZ IN DER DTM VON 1988 BIS 1995

- 1988 Vize-Meisterschaft der Fahrer mit Roland Asch im Mercedes 190 E 2.3-16
- 1989 Zweiter Platz in der Teamwertung mit AMG Mercedes
- 1991 Vize-Meisterschaft der Fahrer mit Klaus Ludwig im Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution II  
Gewinn der Teamwertung mit AMG Mercedes  
Gewinn der Markenwertung
- 1992 Meisterschaft der Fahrer mit Klaus Ludwig im AMG Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution II  
Gewinn der Teamwertung mit AMG Mercedes  
Gewinn der Markenwertung
- 1993 Vize-Meisterschaft der Fahrer mit Roland Asch im AMG Mercedes 190 E Klasse I  
Zweiter Platz in der Teamwertung mit AMG Mercedes  
Zweiter Platz in der Markenwertung
- 1994 Meisterschaft der Fahrer mit Klaus Ludwig in der AMG Mercedes C-Klasse  
Vize-Meisterschaft der Fahrer und Gewinn des ITR Gold-Cups mit Jörg van Ommen in der AMG Mercedes C-Klasse  
Zweiter Platz in der Teamwertung mit AMG Mercedes
- 1995 Meisterschaft der Fahrer mit Bernd Schneider in der AMG Mercedes C-Klasse  
Gewinn der Teamwertung mit AMG Mercedes  
Gewinn der Markenwertung

### STATISTIK \*

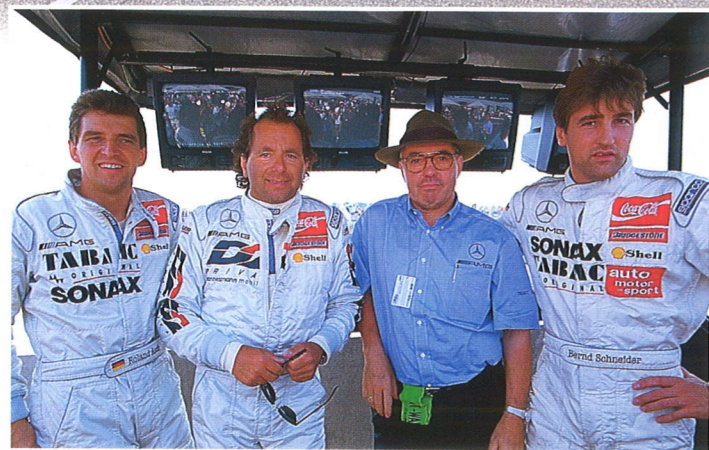
- 69 Siege
- (davon 21 Doppelsiege, 11 Dreifach-, 6 Vierfach- und 3 Fünffachsiege sowie 1 Sechsfachsieg)
- 43 Trainingsbestzeiten
- 72 schnellste Rennrunden

\*inklusive Einladungsrennen und ITR-Cup-Läufe





DTM  
HISTORIE



**Chef de Mission: AMG-Teamboss Hans Werner Aufrecht mit den siegreichen Mercedes-Fahrern Roland Asch, Klaus Ludwig und Bernd Schneider**



**Fan schon, denn schon: Teams und Fahrer sagen 1996 beim Abschied danke**

ren? Der Sitz ist weit hinten montiert, dass der Fahrer, von der Seite betrachtet, fast hinter der B-Säule verschwindet. Die Bodenfreiheit kann nicht mehr guten Gewissens als Freiheit bezeichnet werden. Es ist, als führe das Auto jeden Augenblick unter die Erde, so schmiegt es sich an den Asphalt.

„Und dann haben sie in diesem Jahr die Kinder auf uns losgelassen“, könnte der Silberne ein wenig blasiert stöhnen. Kinder? Welche Kinder? Ludwigs Weggang wirbelte die Mercedes-Fahrerbesetzung durcheinander und wirkte wie eine Frischzellenkur. Motorsport-Chef Haug setzte konsequent auf Verjüngung. Vier talentierte Twens erhielten im Fahrerkader die Chance ihres Lebens: der Schotte

Dario Franchitti und der Däne Jan Magnussen, beide 21, Alexander Grau, 22, und Bernd Mayländer, mit 23 der Älteste unter den Youngstern.

Licht und Schatten lagen nahe beieinander: Franchitti zerstörte etwa bei Tests vor der Saison eine nagelneue C-Klasse in der extrem schnellen Querspanne in Hockenheim total, holte aber die Pole-Position im allerersten Rennen der neuen Saison. Da konnten die Journalisten noch kaum seinen Namen buchstabieren.

Im Rennen setzt sich Erfahrung durch, und die heißt nun, im Jahr 1995, Schneider. Der gewinnt überlegen den Saisonauftakt. Das frühe Urteil von Markenkollege Jörg van Ommen nach dem Hockenheim-Rennen erweist sich als prophetisch für die gesamte Saison: „Mercedes war eine Klasse für sich. Die AMG-Fahrer fuhr in einer eigenen Klasse. Und Bernd Schneider war Extra-Klasse.“

1995 ist das Zwitterjahr, in dem die sieben Rennen in Deutschland noch unter dem Markennamen DTM firmieren. Als ITC, International Touring Car Championship, fährt dasselbe Feld weitere fünf Rennen in der ganzen Welt. Die Hersteller Alfa Romeo, Mercedes-Benz und Opel hatten es so gewollt, und sie hatten den Formel 1-Boss Bernie Ecclestone als Vermarkter ins Boot geholt. Manch einer zweifelte, ob der in die richtige Richtung rudern würde.

Das Meisterauto von Schneider scheint zum Schlussakkord anzusetzen: „Wir haben damals die Musik gemacht, meine C-Klasse-Kollegen und ich.“ Die anderen vier kennen die Litanei, man sieht sich ja fast täglich im Motorsport-Museum von Mercedes-Benz, aber der Silberne ist nicht zu stoppen: „23 Rennläufe an zwölf Wochenenden – und elfmal hat der Bernd gewonnen, dreimal Kurt Thiim, je einmal Franchitti und Magnussen.“ Normal wären es 24 Rennläufe gewesen, pro Wochenende zwei Läufe. Aber auf der Avus musste wegen eines Massencrashes und eines brennenden Autos ein Rennen abgebrochen werden.

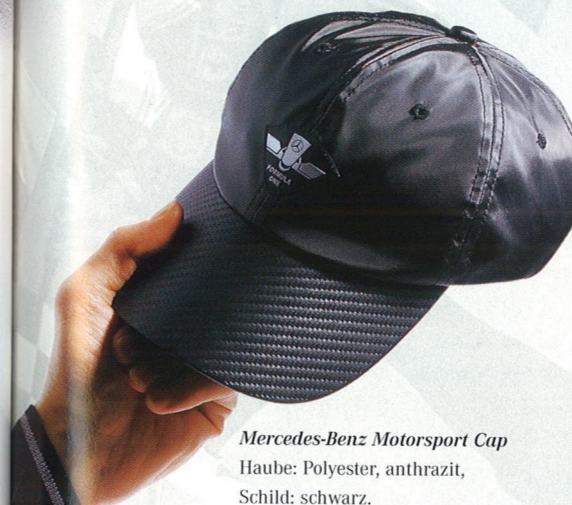
Die Männer vom Museum schieben die Rennautos, eins nach dem anderen, zurück in die Transporter. Die Tür fast schon geschlossen, dringt gedämpft der Schlusssatz heraus: „Der Schneider ist 1995 gleich zweimal Meister geworden, in der DTM und in der ITC. Das muss ihm erst mal einer nachmachen. Und – 1996 wurde er Vize-Meister der ITC.“ Dann ist's wieder still im Motodrom. ☺



**Chronograph**

Gehäuse: Edelstahl. Werk: Miyota OS 60. Glas: bombiertes, entspiegeltes Mineralglas. Zifferblatt: echte Carbonstruktur. Armband: Edelstahl. Drehbarer Messingring, Stundenelemente und Zeiger mit Leuchteinlage, verstellbare Faltschliesse mit Sicherungsbügel, 5 ATM wasserdicht. Gehäuse: matt gebürstet. Armband: silber, matt gebürstet.

Best.-Nr. B6 695 2558 399,- DM



**Mercedes-Benz Motorsport Cap**

Haube: Polyester, anthrazit, Schild: schwarz.

Best.-Nr. B6 695 2332 45,- DM



**Motorsport-Blouson**  
mit praktischen Taschen unter anderem aufgesetzte Handytasche mit Klettverschluss. Farbe: schwarz-anthrazit, 100 % Polyester, gummiert.

Best.-Nr. B6 695 2417 (XS)

Best.-Nr. B6 695 2418 (S)

Best.-Nr. B6 695 2419 (M)

Best.-Nr. B6 695 2420 (L)

Best.-Nr. B6 695 2421 (XL)

Best.-Nr. B6 695 2422 (XXL)

299,- DM

Mercedes-Benz Collection

# Edition Motorsport



Mercedes-Benz

#### Motorsport-Windjacke

Zahlreiche Taschen, im Kragen integrierte schwarze Kapuze, Kragen und Ärmelabschlüsse mit Klettverschluss. Farbe: silber, 47 % Polyester / 47 % Polyamid / 6 % Polyuretan, Innen: 1/3 Netz.

Best.-Nr. B6 695 2447 (XS) Best.-Nr. B6 695 2450 (L)  
Best.-Nr. B6 695 2448 (S) Best.-Nr. B6 695 2451 (XL)  
Best.-Nr. B6 695 2449 (M) Best.-Nr. B6 695 2452 (XXL)

149,- DM



#### T-Shirt Häkkinen

Stern mit Schriftzug Mercedes-Benz in Silber auf linken Ärmel gedruckt. Farbe: schwarz, 100 % Baumwolle.

Best.-Nr. B6 695 2457 (XS) Best.-Nr. B6 695 2460 (L)  
Best.-Nr. B6 695 2458 (S) Best.-Nr. B6 695 2461 (XL)  
Best.-Nr. B6 695 2459 (M) Best.-Nr. B6 695 2462 (XXL)

85,- DM

#### T-Shirt Mika N° 1

Brustseite mit Text „MIKA HÄKKINEN FORMULA ONE WORLD CHAMPION 1998 - 1999, West McLaren Mercedes“ in Schwarz, Stern mit Schriftzug Mercedes-Benz in Schwarz auf linken Ärmel gedruckt. Farbe: grau-melange, 95 % Baumwolle / 5 % Acryl.

Best.-Nr. B6 695 2477 (XS)  
Best.-Nr. B6 695 2478 (S)  
Best.-Nr. B6 695 2479 (M)  
Best.-Nr. B6 695 2480 (L)  
Best.-Nr. B6 695 2481 (XL)  
Best.-Nr. B6 695 2482 (XXL)

59,- DM



#### Polo-Shirt

schwarz, 100 % Baumwolle, Piqué, Kragen mit 2 Streifen.

Best.-Nr. B6 695 2347 (XS) Best.-Nr. B6 695 2350 (L)  
Best.-Nr. B6 695 2348 (S) Best.-Nr. B6 695 2351 (XL)  
Best.-Nr. B6 695 2349 (M) Best.-Nr. B6 695 2352 (XXL)

165,- DM

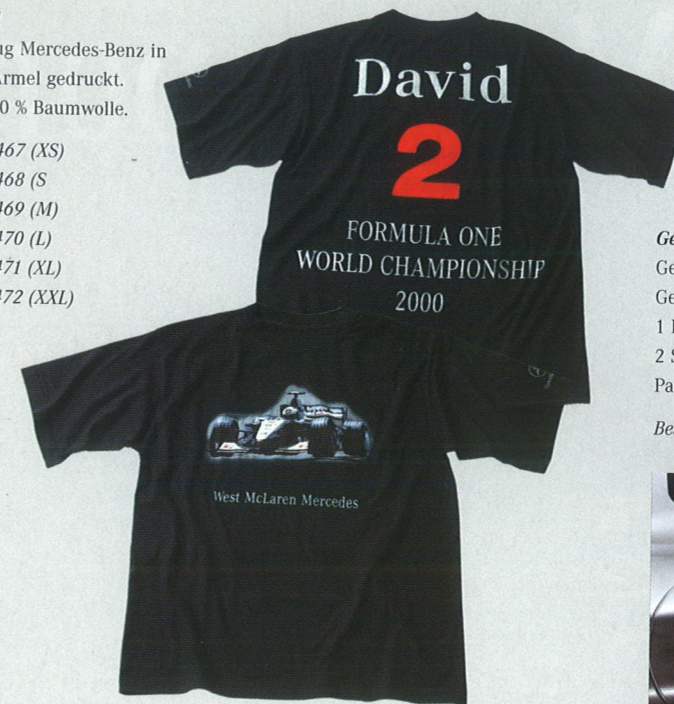


#### T-Shirt Coulthard

Stern mit Schriftzug Mercedes-Benz in Silber auf linken Ärmel gedruckt. Farbe: schwarz, 100 % Baumwolle.

Best.-Nr. B6 695 2467 (XS)  
Best.-Nr. B6 695 2468 (S)  
Best.-Nr. B6 695 2469 (M)  
Best.-Nr. B6 695 2470 (L)  
Best.-Nr. B6 695 2471 (XL)  
Best.-Nr. B6 695 2472 (XXL)

85,- DM



#### Fan-Cap Häkkinen

Haube: Nylon-Polyester-Gemisch, silber, Schild: schwarz. Verstellmöglichkeit per Clip. Stick der Internetadresse [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com) hinten über dem Bogen, Stick „Formula One World Champion '98 & '99“ (schwarz) auf der Haube rechts.

Best.-Nr. B6 695 2333 45,- DM

#### Kinder-Cap „Häkkinen“

Best.-Nr. B6 695 2334

39,- DM



#### Fan-Cap Coulthard

Haube: Nylon-Polyester-Gemisch, silber, Schild: schwarz. Verstellmöglichkeit per Clip. Stick der Internetadresse [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com) hinten über dem Bogen, Stick „Formula One World Championship 2000“ auf der Haube rechts.

Best.-Nr. B6 695 2335 45,- DM

#### Kinder-Cap „Coulthard“

Best.-Nr. B6 695 2336 39,- DM



#### Kinder T-Shirt Mika N° 1

Brustseite: Text „MIKA HÄKKINEN FORMULA ONE WORLD CHAMPION 1998 - 1999 Team McLaren Mercedes“ in Schwarz, Stern mit Schriftzug Mercedes-Benz in Schwarz auf linken Ärmel gedruckt. Farbe: weiß, 95 % Baumwolle / 5 % Acryl.

Best.-Nr. B6 695 2483, Größe 128  
Best.-Nr. B6 695 2484, Größe 140  
Best.-Nr. B6 695 2485, Größe 152

55,- DM

#### Geldbörse

Geldbörse, silberfarbenes Nylon-Gewebe, 1 Fach für Geldscheine, 1 Hartgeldfach, 4 Kartenfächer, 2 Steckfächer für Ausweise und Papiere. Größe ca. 11,5 x 9 cm.

Best.-Nr. B6 695 2544 29,- DM



#### Kinder Sweatshirt Victory

Rückseite: Victory-Zeichen in Rot und Name David in Silber, Stern mit Schriftzug Mercedes-Benz in Silber auf linken Ärmel gedruckt. Kontraststreifen an Bündchen, Troyerkragen, Seitenschlitze, Saum unten offen. Farbe: schwarz, 65 % Baumwolle, 35 % Polyester.

Best.-Nr. B6 695 2532, Größe 128  
Best.-Nr. B6 695 2533, Größe 140  
Best.-Nr. B6 695 2534, Größe 152

99,- DM





# Modell Zukunft



Der Mercedes-Benz CLK DTM fährt zielbewusst in Richtung Zukunft. Das wegweisende Technikreglement des Deutschen Tourenwagen Masters, das konsequent auf Kosteneffizienz hinzielt, sorgt dafür, dass das neue heckgetriebene Coupé mit dem rund 450 PS starken Vierliter-V8-Motor für die Teams in Aufbau und Einsatz erschwinglich und für das erwartungsvolle Publikum höchst attraktiv ist.

TEXT: CLAUSPETER BECKER. FOTOS: WOLFGANG WILHELM, GAUKLER STUDIOS



DTM



DTM

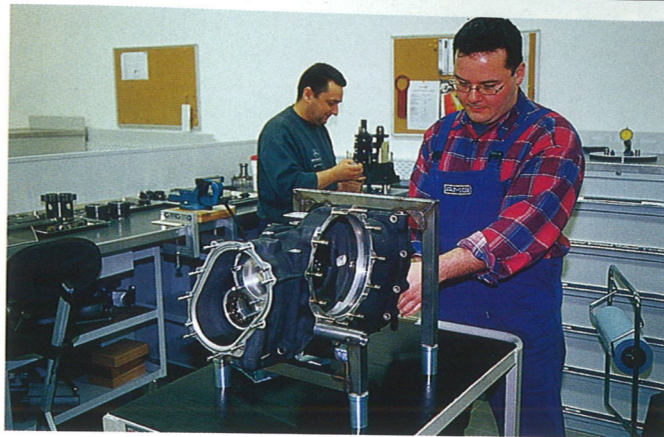
**W**enn die neue DTM am 28. Mai in Hockenheim Premiere feiert, geht ein Feld von Traum-Wagen auf die Reise. Denn das Reglement des Deutschen Tourenwagen Masters definiert einen sympathischen Typ Rennwagen, der mit klarem technischen Konzept und sehr verlockenden technischen Daten auch jenseits aller Rennstrecken verführerische Qualität beweist. Wer könnte der Versuchung widerstehen, die ein solcher Mercedes CLK entflammt, der ohne die komfort bedingten Ballaststoffe nur wenig mehr als 1.000 Kilo wiegt und seine Dynamik aus rund 450 PS einer erwachsenen V8-Maschine schöpft.

Wer möchte ein Auto dieser Rasse nicht besitzen, wenn auf der Suche nach der Vollkommenheit des Schräglaufwinkels die Pilgerfahrt zur Nordschleife zum Sinn des Lebens wird. Und welche Verbindung zwischen Norddeich und Nizza könnte kurzweiliger sein als ein so mild wie möglich gezähmter Kollege eines der Hauptdarsteller in der Action-Serie DTM.

Ein gesunder Bezug zur Praxis, den die Regeln des Deutschen Motor Sport Bundes e.V. verordnen,

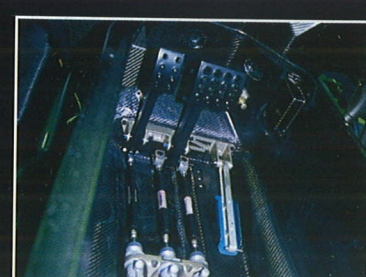
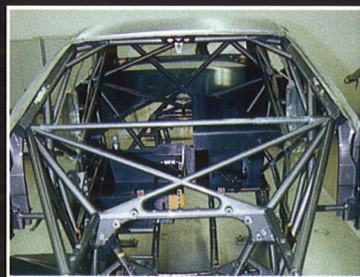
macht die neuen Autos für das Publikum attraktiv und für die Teams in Anschaffung und Unterhalt erschwinglich. Die scharfe Kalkulation einer ansonsten teuren Sportart beginnt an der Basis. Die DTM-Gesetze lassen keine exotischen Konzepte zu. Das Fundament des Erfolgs muss ein viersitziges Coupé sein. Aber ohne Verkaufserfolg auf dem Weltmarkt läuft in der DTM nichts: Die Karosserieform muss einem Modell entsprechen, das innerhalb von zwölf Monaten 10.000 Käufer fand.

Beim Antriebskonzept duldet das Reglement keine komplizierten Extravaganzen. Der Motor wird nicht nur beim CLK vorn unter der Haube und weit zurückversetzt seine Arbeit tun, diese Position ist allen Wettbewerbern vorgeschrieben. Das gilt auch für den Antrieb der Hinterachse und das Getriebe in nachbarlicher Partnerschaft am hinteren Ende der Kardanwelle. Diese Bauweise kommt den Technikern, die in Hans Werner Aufrechts Rennwagenschmiede HWA im schwäbischen Affalterbach insgesamt zehn Mercedes-Benz CLK für die DTM aufbauen, sehr entgegen. Der leitende Renningenieur von HWA, Gerhard Ungar, spricht aus



Men at work: Bei HWA werden Auto und Motor gebaut. Gerhard Ungar (oben links) und Dietmar Kamczyk (unten rechts) verfolgen die Fortschritte

Das Sicherheitsmodul für den Fahrer wird durch die Öffnung der Windschutzscheibe in den Käfig eingelassen und mit dem Boden fest verschraubt. Danach erfolgt die Beplankung des Cockpits und der Einbau des Armaturenbretts.



Volles Rohr: Die Blechteile sind mit dem Gitterrohrrahmen verschweißt – der Käfig wird als komplette Einheit bei HWA angeliefert

guter Erfahrung, wenn er sagt: „Wir haben dieses Konzept noch von der alten DTM her gut im Griff.“

Als Identitätsbeweis eines jeden Fahrzeugtyps muss von der Originalkarosserie der obere Teil der Fahrgastzelle verwendet werden, die Silhouette des Serienmodells muss auch beim Rennauto im Wesentlichen erhalten bleiben. Die Dimensionen müssen ein gewisses Maß einhalten: Die Länge ist mit 4,30 Meter mindestens und mit 4,70 Meter höchstens definiert. Aerodynamische Hilfsmittel sind in einem klar definierten Rahmen statthaft. Doch die entsprechende Gestaltung des Vorderwagens muss ein für alle Mal stimmen, denn Änderungen am Profil des Frontspoilers oder der Gestaltung von Kühlluftführungen sind während der Saison nicht mehr erlaubt. Beim Heckflügel sind die Sitten gar noch strenger: Der ist für alle Autos im Feld ein Einheitsteil.

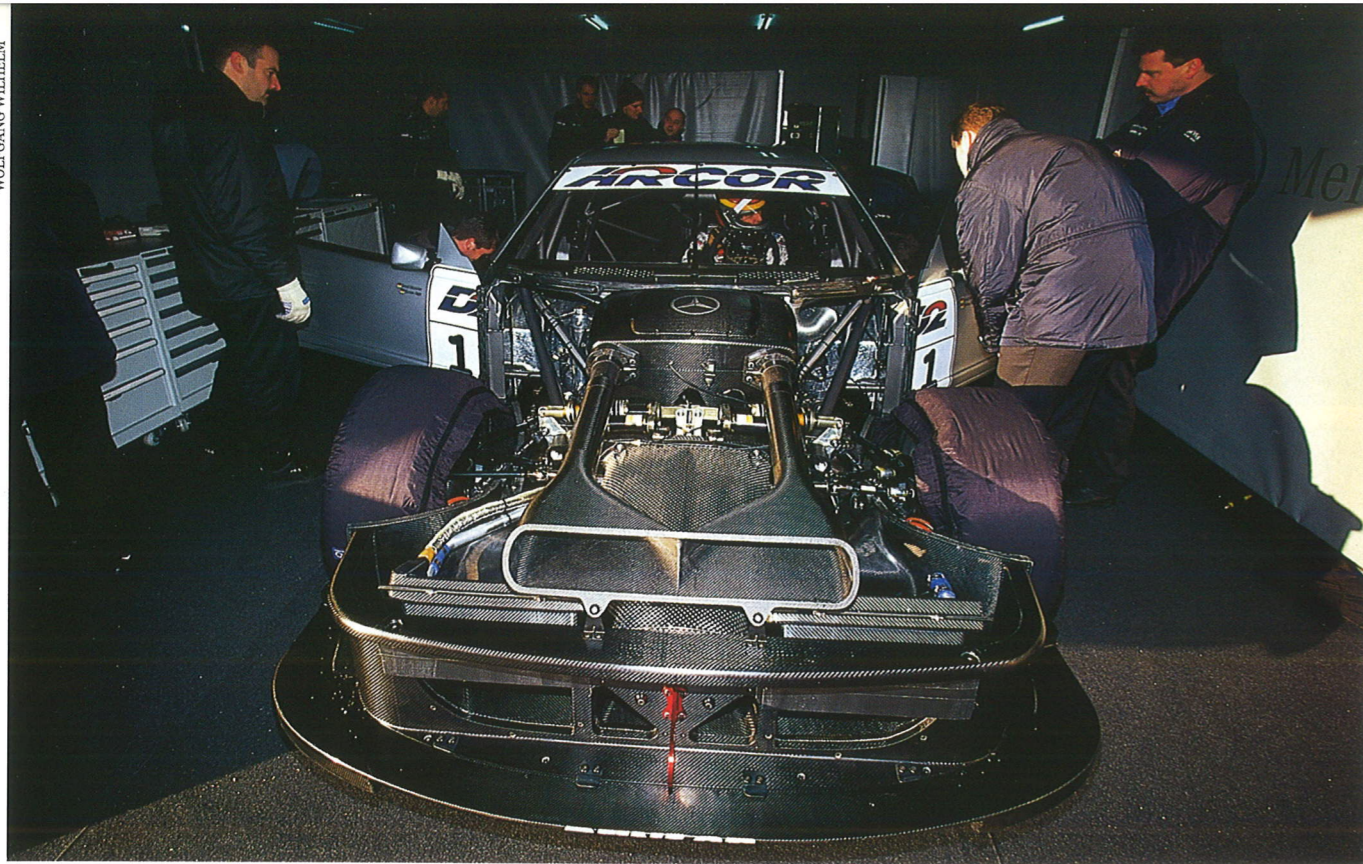
Wenn das vom Reglement geforderte Filetstück aus der Serienkarosserie getrennt wird, geht deren

selbsttragende Funktion verloren. Weil die ohnehin den Rennkonstruktoren nicht genügt, wird sie beim CLK durch einen Gitterrohrrahmen ersetzt, der fest mit den Blechteilen verschweißt ist. Dieser beplankte Käfig zeichnet sich durch eine enorme

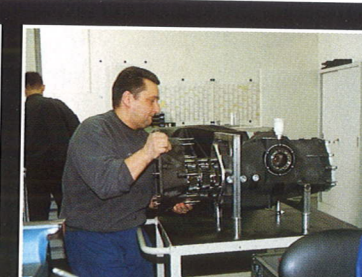
### Das Reglement schreibt für den Fahrer ein Sicherheitsmodul aus Kohlefaser-Kunststoff vor, das im Sicherheitskäfig integriert wird. Eine Art Monocoque beherbergt den Sitz.

Biege- und Drehfestigkeit aus, was im Rennbetrieb sehr wichtig ist. Für den schlimmsten Fall der Fälle bietet der Käfig einen sicheren Überlebensraum.

Aber dieser bekannte Stand der Technik genügt den Verfassern des DTM-Reglements nicht, sie haben für den Fahrer ein Sicherheitsmodul vorgeschrieben, das im Sicherheitskäfig des CLK DTM integriert wird. Diese schwarze Wanne, dem Monocoque eines Formel 1-Monoposto nicht unähnlich, besteht aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff. Sie um-



**Black und lecker:** Bei der ersten Ausfahrt in Jarama muss der CLK DTM zeigen, was in ihm steckt; den Test besteht er mit Bravour



Die Ausstattung des Cockpits schreitet voran. Am Heck bringen die HWA-Mechaniker neue Karosserieteile an. Dann ist der Vorderwagen an der Reihe: Sie flanschen den Motor an. Es folgt das Einheitsgetriebe.

schließt den Sitz, trägt die Lagerung von Lenksäule, von Schalthebel und Pedalen sowie allen weiteren Bedienungselementen. Ferner bildet sie im neuen DTM-Rennwagen jenen harten Kern, der den Fahrer zuverlässig schützt.

Ansonsten ist der Innenraum des CLK DTM nicht besonders wohnlich. Rechts vom Piloten liegt gut gepanzert in einer Karbonkiste der Benzintank. Die zentrale Position ist gut für das Fahrverhalten. Denn dicht beim Schwerpunkt stört die durch den Verbrauch bedingte Gewichtsveränderung kaum.

Renntechnik ist den Radaufhängungen der neuen DTM-Autos vom Reglement erlaubt, allein die Länge der Querlenker ist auf maximal 500 Millimeter limitiert. Hier ist kein aufwendiges Umtricksen von Serientechnik erforderlich. Ungar konnte für beide Achsen klare zweckgerechte Lösungen mit langen Querlenkern und einer Pushrod-Übertragung zu den Feder-Dämpfer-Einheiten schaffen. Die Einrohr-Gasdruckstoßdämpfer steuert Bilstein bei, die Schraubenfedern kommen von Eibach. Die Möglichkeiten zur Manipulation des Fahrwerks sind vom Reglement stark eingeschränkt. Änderungen der Abstimmung sind nur bei stehendem Fahr-

zeug erlaubt. Während der Fahrt verstellbare Stabilisatoren und Dämpfer sind verboten.

Das Thema Reifen wird streng demokratisch gehandhabt: Alle Autos fahren Dunlop-Pneus in der Dimension 235/640-18 vorne und 280/650-18 hinten. Es gibt das übliche Angebot an Gummimischungen mit entsprechender Profilierung für trocken und nass; Intermediates sind nicht erlaubt. An jedem Renntermin stehen pro Wagen 28 Slicks und 20 Regenreifen zur Verfügung.

Gleiches Recht für alle Wettbewerber gilt aus sicherem Grund auch bei der Bremsanlage. Dabei handelt es sich um bewährte Teile des englischen Spezialisten AP. Die Anlage, die der CLK DTM und die Konkurrenten haben, absolvierte seine Bewährungsprobe im wesentlich stärkeren GT-Rennwagen. Die vier innenbelüfteten Carbon-Bremscheiben erwiesen sich hier als extrem standfest. Und die Erfahrung hat gezeigt, dass so eine Hightech-Bremse im Rennbetrieb wirtschaftlicher ist als eine in der Anschaffung billigere Variante mit Grauguss-Scheiben. Sorgsamem Umgang mit dem Material befiehlt das Reglement dennoch. Denn es gibt pro Auto und Saison fünf Satz vordere

und drei Satz hintere Bremscheiben sowie zehn Satz vordere und sechs Satz hintere Bremsbeläge.

Ansonsten aber muss sich der CLK DTM punkto Hightech bescheiden wie alle anderen Teilnehmer der DTM. Zur Bremsanlage nach dem neuesten Stand gibt es kein ABS. Die Herausforderung der perfekten Verzögerung richtet sich ganz an den Fahrer. Der muss ohnehin einen gefühlvollen Fuß haben, denn es gibt auch keine elektronische Antriebsschlupfregelung. Wenn es um die Beherrschung des Grenzbereichs geht, hilft allein das behände Handwerk am Lenkrad, denn es gibt in der DTM auch keine Fahrdynamik-Regelung à la ESP.

Kraft zu bändigen gibt es bei den Autos des Deutschen Tourenwagen Masters genug. Denn allen Teilnehmern sind acht Zylinder und das Quantum von vier Litern Hubraum verordnet. Der Rennmotor darf zwar auf einem Serientriebwerk basieren, aber das ist nicht ausdrücklich vorgeschrieben. Wer im strengen Rahmen der Möglichkeiten eine ganz spezielle Maschine bauen will, darf das tun.

Nach dieser großzügigen Eröffnung legt das Reglement den Motoren jede Menge Zügel an. Am

wirksamsten sind dabei die beiden Restriktoren mit 28 Millimetern Durchmesser im Ansaugsystem, die mit der eingeschränkten Atemluft dem Motor auch die Leistung reduzieren. Übereinstimmende Schätzungen rechnen mit einem Maximum von 450 PS in der Region um die 8.000 Touren; ein kräftiges Drehmoment von mehr als 400 Newtonmetern bei deutlich geringerer Drehzahl wird erwartet.

Die HWA-Techniker finden im Mercedes-Achtzylinder mit der internen Bezeichnung M119 die ideale Basis für den Rennmotor. Sie erhalten aus der Produktion die Formen der inzwischen ausgelassenen Maschine für den Guss eines sehr soliden Motorblocks aus Leichtmetall mit Nikasilbeschichtung in den Laufbuchsen. Die Abmessungen des Blocks passen perfekt in das Reglement, das unter anderem einen Zylinderabstand von mindestens 98 Millimetern vorschreibt und der Bohrung ein Minimum von 93 Millimetern diktiert.

Die Verordnungen unterstützen zwar den klassischen kurzhubigen Rennmotor. Doch den hält Dietmar Kamczyk, bei HWA für die Entwicklung von Rennmotoren zuständig, unter den gegebenen



**Netz-Werk:** Bei den Tests ist der intensive Dialog zwischen Fahrer und Ingenieur sehr wichtig – Bernd Schneider berichtet Gerhard Ungar



DTM

◀ Voraussetzungen nicht für ideal: „Wegen der Drehzahlbegrenzung und der limitierten Ansaugluft sind weder kurzer Hub noch große Bohrung und entsprechende Ventile hilfreich. Ein kurzer Motor aber wäre für die Gewichtsverteilung sehr gut.“

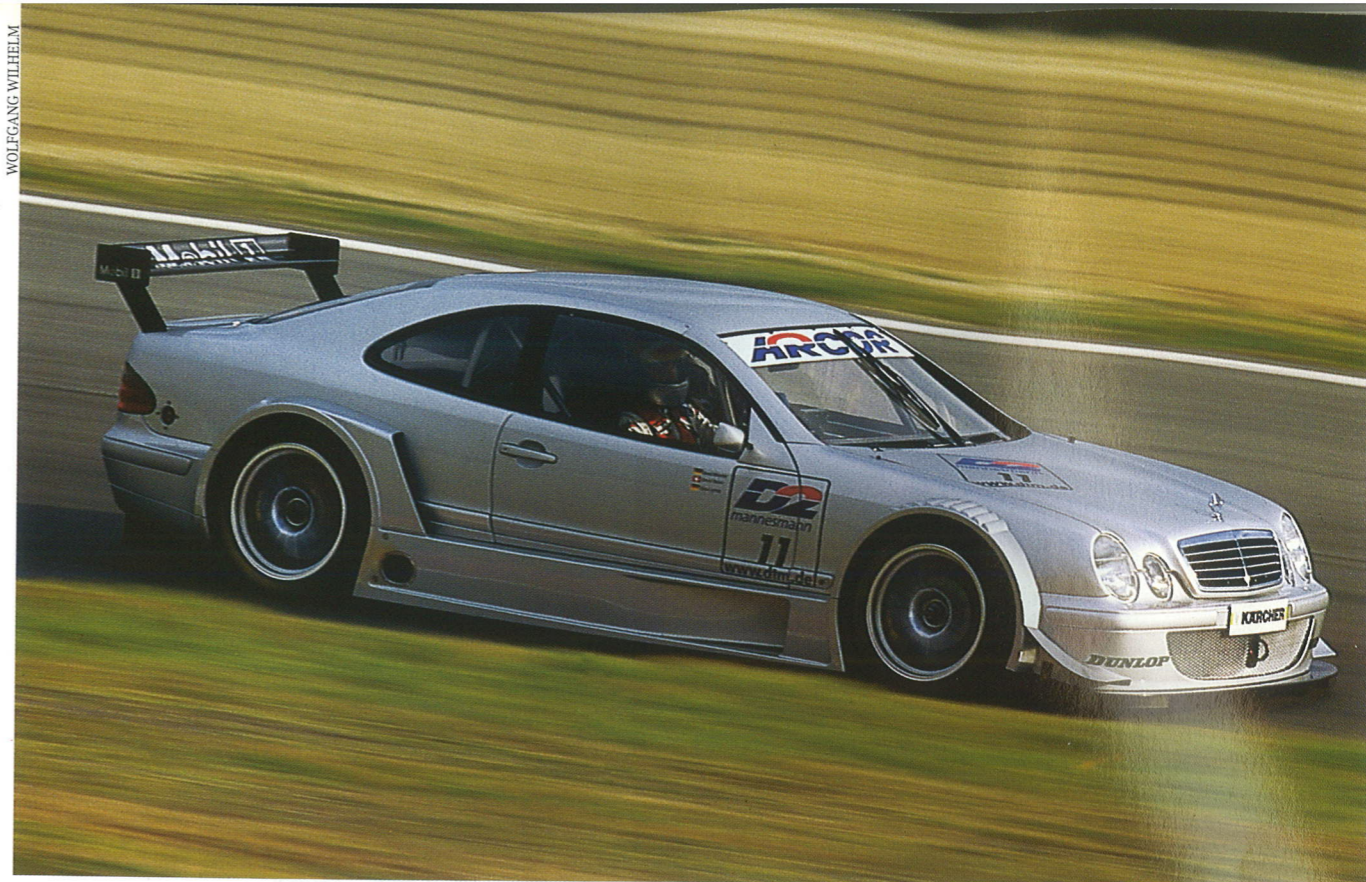
Das Seriengehäuse wird auf seinem Weg zum Rennmotor gehörig abgespeckt. Die Zylinderköpfe haben vier Ventile pro Brennraum wie beim M 119, wurden aber für den Renneinsatz neu und sehr viel leichter konstruiert. Die Ventilbetätigung erfolgt nach Vorschrift über Tassenstößel, der Antrieb der beiden Nockenwellen auf jeder Seite entspricht mit Ketten dem Reglement. Auch im Gewicht liegt der in Serienversion 210 Kilogramm schwere V8 sauber am Limit: Er wiegt mit dem Tank der Trockensumpfschmierung exakt die erlaubten 165 Kilo.

Die Einspritzanlage mit insgesamt acht Drosselklappen ist elektronisch geregelt und gehorcht bei der Gemischaufbereitung artig den Lambdasonden, damit die beiden Katalysatoren das Abgas erfolgreich reinigen können. Es gibt sogar einen Schalldämpfer auf jeder Seite für eine politisch korrekte Aussprache auf der Rennstrecke.

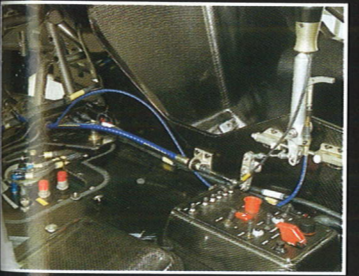
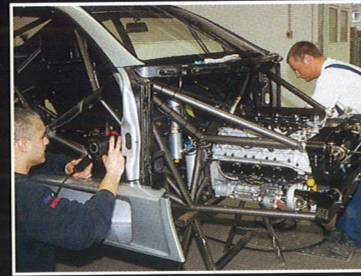
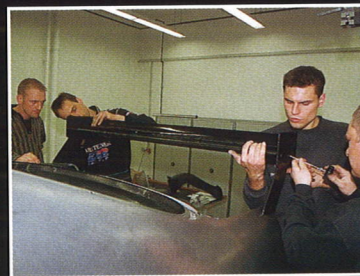
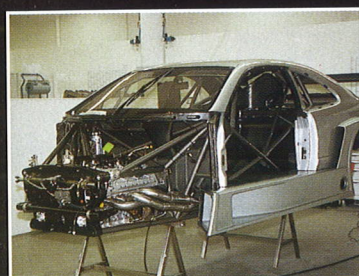
Vom Reglement limitiert, bleiben die Möglichkeiten dieses Motors nicht annähernd ausgeschöpft. „Ohne Restriktor wären 600 PS kein Problem“, weiß Kamczyk. Doch einem solchen Streben nach Spitzenleistung steht ein strenger Paragraph im Reglement entgegen, der dem zügellosen Verheizen von Material Einhalt gebieten soll: Reparaturen, die in das Innere des Motors eingreifen, sind während der ganzen Saison verboten. Alle Triebwerke sind deshalb plombiert. Jeder Wagen, der an der DTM teilnimmt, bekommt außer der installierten Maschine für die neun Rennen nur ein Ersatztriebwerk. Und das sollte er besser nicht in Anspruch nehmen, denn ein Wechsel wird bestraft: Wer mit dem Austauschmotor ins Rennen geht, muss aus der letzten Reihe starten.

Die verordnete Zuverlässigkeit soll die Kosten senken und zu vernünftigem Umgang mit dem Material erziehen. Die Anforderungen in der DTM haben sich damit radikal geändert: Die neun Sprintrennen mit je zwei Läufen ergeben einschließlich Qualifying eine lange Gesamtdistanz, die durchaus an die 24 Stunden von Le Mans heranreicht.

WOLFGANG WILHELM



Achtung Coupé: Der Mercedes CLK DTM dreht problemlos seine Runden auf der Strecke von Vallelunga – ganz schön (und) schnell



Der Aufbau des CLK DTM tritt in die letzte Phase: Weitere Teile der Karosserie und des Vorderwagens werden montiert, Leitungen verlegt, Anschlüsse hergestellt. Zwischendurch macht Bernd Schneider die erste Sitzprobe.



WOLFGANG WILHELM

Immer der Nase nach: Beim Test in Vallelunga bringt das Team AMG Mercedes die Rennabstimmung des CLK DTM weiter voran

Traute Einigkeit gebietet die DTM beim Getriebe. Der britische Spezialist Xtrac beliefert AMG Mercedes und die Konkurrenten mit dem gleichen Sechsganggetriebe, das – zusammen mit dem Differenzial in einem gemeinsamen Gehäuse – zwangsläufig seine Position an der Hinterachse findet und mit seiner Masse die Traktion verbessert. Die Übersetzungen der einzelnen Gänge dürfen nicht verändert werden. Die Anpassung an die unterschiedlichen Rennstrecken kann über den Tausch der Zahnräder eines Vorgeleges erfolgen. Sieben Übersetzungen stehen zur Verfügung.

Beim Wechseln der Gänge genießen die Piloten in der DTM weniger Komfort als die Kollegen in der Formel 1. Automatische Kupplungen sind ebenso verboten wie eine elektronische Unterstützung bei der Schaltarbeit. Die ist in der neuen DTM eine Sache für Hand und Fuß. Allerdings gelingen die Wechsel mit der sequenziellen Schaltung unter günstigen Bedingungen auch ohne Kupplung.

Die Technik der neuen DTM in ihrer klaren und kostenorientierten Ausrichtung basiert auf den Lehren einer Hightech-Epoche, die 1996 an die Grenzen des wirtschaftlich Vertretbaren gestoßen ist. Das neue Reglement hat die Voraussetzungen

**Automatische Kupplungen sind ebenso verboten wie eine elektronische Unterstützung bei der Schaltarbeit. Die ist in der neuen DTM eine Sache für Hand und Fuß.**

für Rennsportwagen geschaffen, die nicht minder leistungsfähig sind als die Autos der alten DTM. Aber die Coupés der neuen Serie sind technisch weniger komplex. Wo früher weit mehr als ein Dutzend Spezialisten rund um die Uhr damit beschäftigt war, die elektromechanischen Meisterwerke fit zu halten, genügen in der Zukunft der gesetzlich verordneten Wartungsfreiheit fünf Mann pro Auto und ein Fahrer. Die ersten Tests belegen klar, dass die Rundenzeiten deshalb nicht länger werden. ☺



Anschluss ans Netz: Mercedes-Pilot Mark Blundell traf Tennis-As Pete Sampras bei einem Turnier in Miami. An einem Match gegen den Amerikaner zeigte der Engländer weitaus weniger Interesse als an den drei Mercedes-Modellautos am Rande des Tennisplatzes.



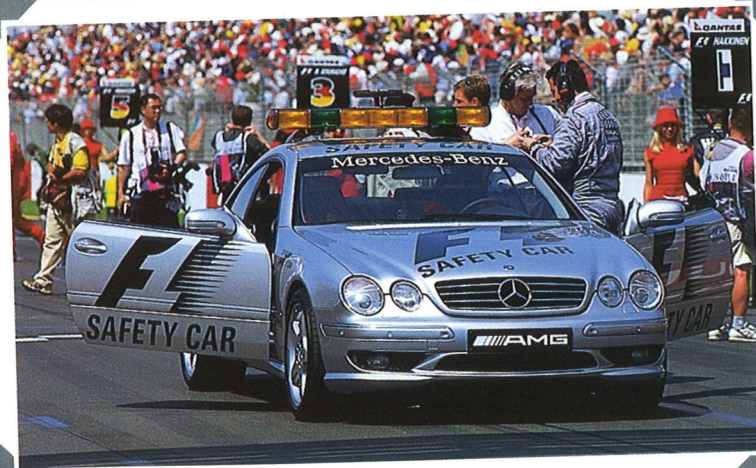
MERCEDES-BENZ

Wie die Alten, so die Jungen: Manfred von Brauchitsch bescherte Mercedes-Benz 1934 den ersten Sieg im Silberpfeil, Mika Häkkinen 1999 den letzten WM-Titel. Auf der Einfahrbahn in Untertürkheim posierten sie vor drei Generationen erfolgreicher Silberpfeile: dem W154 (Startnummer 2) aus den Dreißigern, dem W196 aus den Fünfzigern und dem McLaren-Mercedes MP4-14 aus den Neunzigern.



MERCEDES-BENZ

# Aus dem Familienalbum



Coupé der guten Hoffnung: In Melbourne debütierte der Mercedes CL 55 AMG als neues Safety Car der Formel 1.



WOLFGANG WILHELM

Ein Satz heiße Ohren: Bernd Schneider bringt nach einer Testpause seine Ohrstöpsel wieder auf Betriebstemperatur.



WOLFGANG WILHELM

Reif von der Insel: Der Schotte Peter Dumbreck und der Brite Darren Turner fahren 2000 für Mercedes-Benz im Deutschen Tourenwagen Masters.

Mit Auszeichnung: Formel 1-Rennarzt Professor Sid Watkins übergab beim „Autosport Award“ die Trophäe für das Rennauto des Jahres 1999 an McLaren Mercedes – vertreten durch (von links) Mario Illien (Motorkonstrukteur), Adrian Newey (Technischer Direktor), Neil Oatley (Chefdesigner) und Henri Durand (Chefaerodynamiker).



LAT



WOLFGANG WILHELM

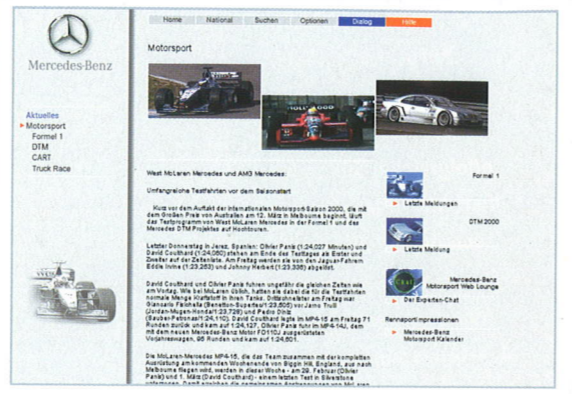
Einfahrt bitte freihalten: Fotografen verstopfen den Zugang zur Box von West McLaren Mercedes beim Grand Prix von Australien in Melbourne.



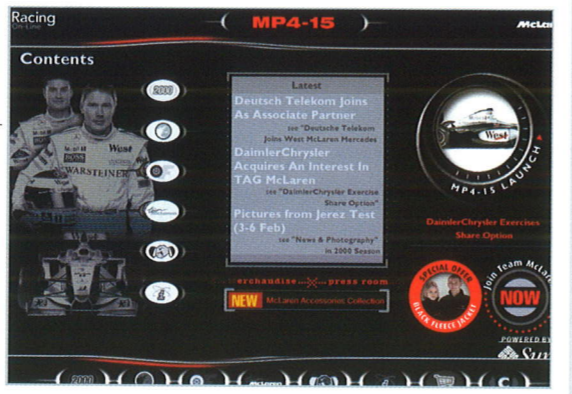
Mercedes-Benz

## News im Internet

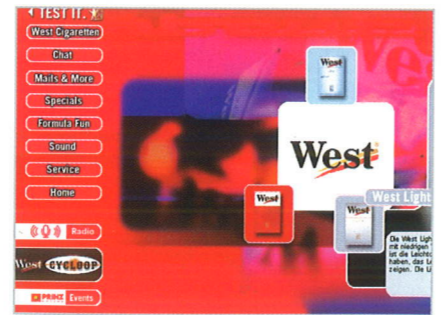
So schnell wie die Teams, Fahrer und Sponsorpartner von Mercedes-Benz Motorsport auf den Rennstrecken dieser Welt unterwegs sind, so schnell wollen sie auch bei den Fans zu Hause präsent sein. Wo es um Sekunden und Bruchteile davon geht, ist auch beim Medium die absolute Schnelligkeit das Entscheidende. Das World Wide Web bringt sie garantiert immer auf die Pole-Position. Alles, was der Fan braucht, ist ein Computer, ein Modem und eine Telefonleitung. Und die richtige Internet-Adresse natürlich. *Stars & Cars* veröffentlicht in jeder Ausgabe eine Liste mit den wichtigsten Adressen und präsentiert dazu die interessantesten Webpages aus der Welt der Formel 1, der ChampCar-Serie und der neuen DTM.



▲ [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)  
 Dies ist die erste Adresse für jeden, der News und Hintergrundinformationen über Mercedes-Benz und sein Motorsport-Engagement erfahren will.  
 News, Information über Unternehmen und Produkte



▲ [www.mclaren.net](http://www.mclaren.net)  
 Die McLaren-Homepage bietet exklusive Interviews mit den Fahrern, Fotos, elektronische Postkarten, Links zu allen Partnern und ein Formel 1-Spiel.  
 Interviews, Fotos, Formel 1-Spiel, Links



▲ [www.west.de](http://www.west.de)  
 Im Chat-Forum des Titelsponsors von McLaren-Mercedes können die Fans miteinander kommunizieren. Zudem können sie Formel 1-Videos sehen und Fanartikel elektronisch bestellen.  
 Chats, Fanartikel, Formel 1-Video

▼ [www.mobil1-motorsport.com](http://www.mobil1-motorsport.com)  
 Wie die meisten Industriepartner des Teams West McLaren Mercedes hat auch Mobil eine eigene Website. Sie bietet unter anderem Spiele, Puzzles und Screensavers zum Downloaden.  
 Historie, Produkte, Spiele, Audio, Video



▼ [www.pacwestracing.com](http://www.pacwestracing.com)  
 Über die Rennen der Saison 2000 in der CART-Serie hält die Homepage des PacWest-Teams auf dem Laufenden. Man findet aktuelle Informationen, Resultate, Fotos und Streckengrafiken.  
 News zu Team und Fahrer, Strecken



▲ [www.monunnracing.com](http://www.monunnracing.com)  
 Wie sich das neue Team von Mo Nunn in der ChampCar-Meisterschaft macht, kann man hier genau verfolgen. Mit voranschreitender Saison wird das Web-Angebot immer umfangreicher.  
 Fotos, Informationen, Resultate



▲ [www.fia.com](http://www.fia.com)  
 Die FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) ist die oberste Behörde des Motorsports. Auf ihrer Website veröffentlicht sie unter anderem das komplette Formel 1-Reglement.  
 Reglement, Hintergrundinformationen

▼ [www.dtm.de](http://www.dtm.de)  
 Klar, auch das Deutsche Tourenwagen Masters - DTM - hat eine eigene Website. Sie beinhaltet aktuelle News und Links zu Herstellern, Teams, Fahrern und Sponsoren der Serie.  
 News, Informationen zur Serie, Links



▼ [www.cart.com](http://www.cart.com)  
 Auf der offiziellen Website der CART wird der Fan, der nach umfangreicher Information über die ChampCar-Serie sucht, fündig. Fotos, Videos und Audio-Elemente runden das Angebot ab.  
 News, Interviews, Videos, Audio



WICHTIGE ADRESSEN ►			
<b>MERCEDES-BENZ</b>			
Mercedes-Benz	<a href="http://www.mercedes-benz.com">www.mercedes-benz.com</a>	Michel Jourdain jun.	<a href="http://www.micheljourdainjr.com.mx">www.micheljourdainjr.com.mx</a>
FORMEL 1		Reynard	<a href="http://www.reynard-racing.com">www.reynard-racing.com</a>
McLaren	<a href="http://www.mclaren.net">www.mclaren.net</a>	Lola	<a href="http://www.lolacars.com">www.lolacars.com</a>
Mika Häkkinen	<a href="http://www.mikahakkinen.net">www.mikahakkinen.net</a>	DTM	
David Coulthard	<a href="http://www.davidcoulthard.com">www.davidcoulthard.com</a>	DTM	<a href="http://www.dtm.de">www.dtm.de</a>
West	<a href="http://www.west.de">www.west.de</a>	Marcel Fässler	<a href="http://www.mfspeed.ch">www.mfspeed.ch</a>
Mobil 1	<a href="http://www.mobil1-motorsport.com">www.mobil1-motorsport.com</a>	Thomas Jäger	<a href="http://www.thomas-jaeger.de">www.thomas-jaeger.de</a>
Bridgestone	<a href="http://www.bridgestone.com">www.bridgestone.com</a>	Peter Dumbreck	<a href="http://www.peterdumbreck.com">www.peterdumbreck.com</a>
FIA	<a href="http://www.fia.com">www.fia.com</a>	Darren Turner	<a href="http://www.darrenturner.com">www.darrenturner.com</a>
CART-SERIE		Pedro Lamy	<a href="http://www.pedrolamy.com">www.pedrolamy.com</a>
CART	<a href="http://www.cart.com">www.cart.com</a>	<b>RENNSTRECKEN</b>	
PacWest	<a href="http://www.pacwestracing.com">www.pacwestracing.com</a>	Melbourne	<a href="http://www.grandprix.com.au">www.grandprix.com.au</a>
Motorola	<a href="http://www.racing.motorola.com">www.racing.motorola.com</a>	Sao Paulo	<a href="http://www.ainterlagos.com">www.ainterlagos.com</a>
Mo Nunn Racing	<a href="http://www.monunnracing.com">www.monunnracing.com</a>	Silverstone	<a href="http://www.silverstone-circuit.co.uk">www.silverstone-circuit.co.uk</a>
Mauricio Gugelmin	<a href="http://www.gugelmin.com">www.gugelmin.com</a>	Barcelona	<a href="http://www.circuitcat.com">www.circuitcat.com</a>
Mark Blundell	<a href="http://www.mark-blundell.com">www.mark-blundell.com</a>	Nürburgring	<a href="http://www.nuerburgring.de">www.nuerburgring.de</a>
Tony Kanaan	<a href="http://www.tonykanaan.com.br">www.tonykanaan.com.br</a>	Monaco	<a href="http://www.monaco.mc">www.monaco.mc</a>
		Magny-Cours	<a href="http://www.magnycours.com">www.magnycours.com</a>
		Hockenheimring	<a href="http://www.hockenheimring.de">www.hockenheimring.de</a>
		Monza	<a href="http://www.monza.net.it">www.monza.net.it</a>
		Indianapolis	<a href="http://www.usgpindy.com">www.usgpindy.com</a>
		Suzuka	<a href="http://www.suzukacircuit.co.jp">www.suzukacircuit.co.jp</a>
		Kuala Lumpur	<a href="http://www.f1-malaysia.com">www.f1-malaysia.com</a>
		Homestead	<a href="http://www.homesteadmiamispeedway.com">www.homesteadmiamispeedway.com</a>
		Long Beach	<a href="http://www.longbeachgp.com">www.longbeachgp.com</a>
		Rio de Janeiro	<a href="http://www.rio200.com.br">www.rio200.com.br</a>
		Milwaukee	<a href="http://www.milwaukeeemile.com">www.milwaukeeemile.com</a>
		Portland	<a href="http://www.teleport.com/~pir/">www.teleport.com/~pir/</a>
		Toronto/Vancouver	<a href="http://www.molson.com/motorsport">www.molson.com/motorsport</a>
		Chicago	<a href="http://www.chicagomotorspeedway.com">www.chicagomotorspeedway.com</a>
		Mid-Ohio	<a href="http://www.midohio.com">www.midohio.com</a>
		Laguna Seca	<a href="http://www.laguna-seca.com">www.laguna-seca.com</a>
		Houston	<a href="http://www.texacogp.com">www.texacogp.com</a>
		Oschersleben	<a href="http://www.oschersleben.de/motopark">www.oschersleben.de/motopark</a>
		Norising	<a href="http://www.norising.de">www.norising.de</a>
		Sachsenring	<a href="http://www.sachsenring.de">www.sachsenring.de</a>

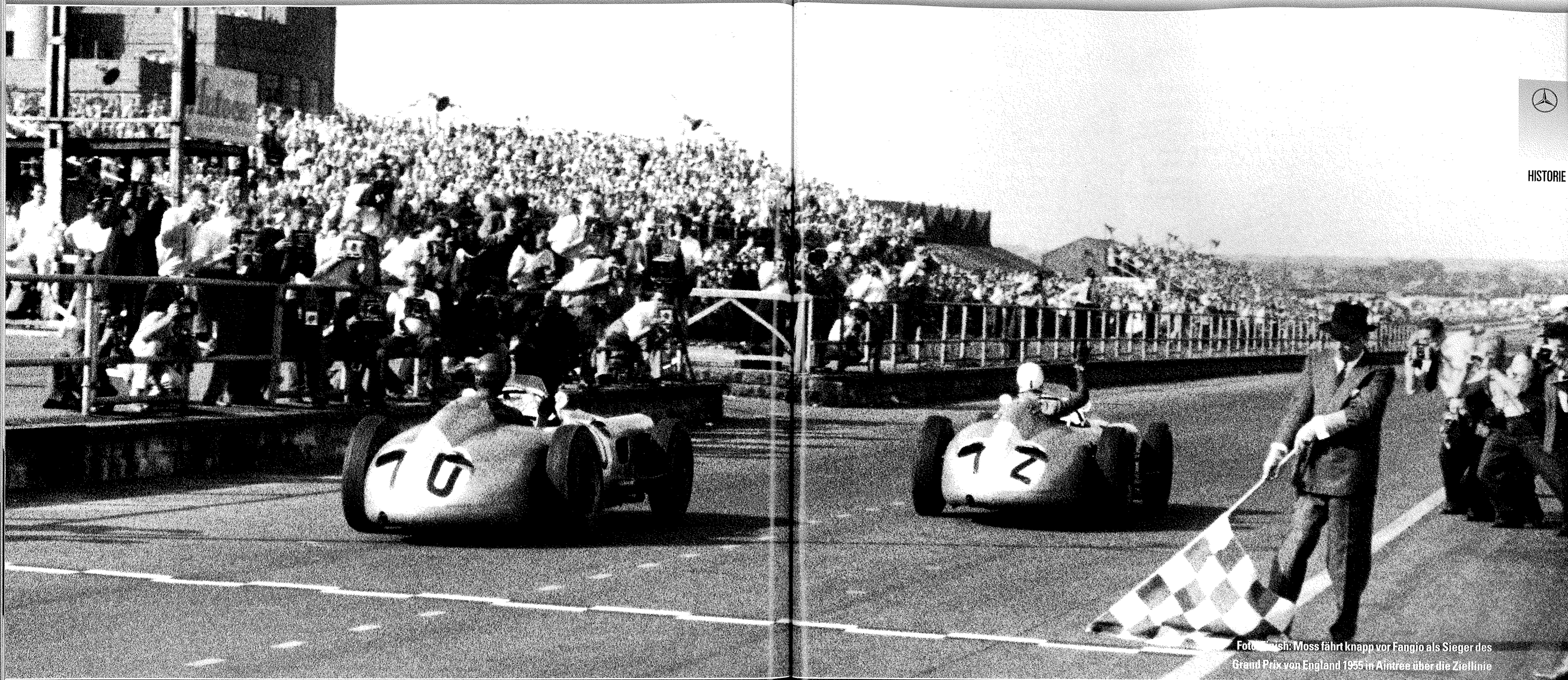


Foto: AP/SH: Moss fährt knapp vor Fangio als Sieger des Grand Prix von England 1955 in Aintree über die Ziellinie

# Kopf an Kopf

Für Mercedes-Benz fuhren in den dreißiger und fünfziger Jahren die weltbesten Piloten. Der legendäre Rennleiter Alfred Neubauer setzte damals stets auf die professionelle Einstellung seiner Stars, die sich spannende Rennen liefern würden, ohne gegen die Interessen des Teams zu verstoßen. Das funktionierte – fast – immer.

TEXT: ALAN HENRY. FOTOS: MERCEDES-BENZ ARCHIV

**E**s war ein Augenblick höchster Spannung. Tausende aufgeregter Zuschauer auf den Tribünen von Aintree bemühten sich angestrengt, während der letzten Runde des Großen Preises von England 1955 zwei silberne Flecken in weiter Entfernung auszumachen. Die beiden Mercedes W196 waren mit bloßem Auge kaum voneinander zu unterscheiden, als sie die „Railway Straight“ herunterschossen, dann den Streckenabschnitt „Melling Crossing“ passierten (wo noch heute der Parcours des berühmten Grand-National-Pferderennens dasselbe Stück Asphalt kreuzt) und schließlich die kurze Gerade vor „Tatts Corner“ heranheulten.

Der letzte Spurt auf den letzten Metern – dann wurde der frenetische Jubel der Menge mit einem Heimsieg belohnt. Der Silberpfeil mit der Startnummer zwölf, der nach 90 Runden auf dem knapp

fünf Kilometer langen Rundkurs nahe Liverpool die Ziellinie mit hauchdünnem Vorsprung vor der Nummer zehn als Erster überquerte, trug auf der Heckverkleidung unverkennbar den Union Jack.

Wenn Stirling Moss am 23. April dieses Jahres dem ersten „British Grand Prix“ des neuen Millenniums in Silverstone als Ehrengast beiwohnt, wird er jenen ehrenvollen Sonntag, an dem er als erster Engländer in der nunmehr 50jährigen Grand-Prix-Historie den Großen Preis von England gewann, wohl ganz besonders in Erinnerung haben. Aber er weiß auch bis heute, 45 Jahre danach, nicht ganz genau, ob er seinen Sieg an jenem sonnigen Nachmittag nicht einer kameradschaftlichen Geste des großen Juan Manuel Fangio zu verdanken hat. „Ich wusste, dass ich einen guten Tag hatte“, erinnert sich Moss. „Aber ich wusste auch, dass mich der alte Herr jederzeit in Bedrängnis bringen konnte.“ ▶



«Wenn immer Fangio mit dem Resultat des Rennens konfrontiert wurde, grinste der Argentinier erst und erklärte dann mit zwinkerndem Auge: „Nein, Stirling hat mich in Aintree geschlagen. Er hatte sich vor dem Rennen eine niedrigere Übersetzung einbauen lassen und war mir deshalb beim Beschleunigen überlegen.“ Ob das die Wahrheit ist oder nicht – Juan Manuel Fangio hat sie 1995 mit in sein Grab genommen.

Wie dem auch sei – der 16. Juli 1955 war zweifellos ein großer Tag für die Formel 1. Mercedes kam, sah und siegte. Und das in einer überaus eindrucksvollen Weise, denn den dritten und den vierten Platz belegten ebenfalls Silberpfeile, mit Karl Kling und Piero Taruffi am Lenkrad. Es dauerte aber nicht lange und es kam das Gerücht auf, der Erfolg von Moss über Fangio sei als PR-Aktion inszeniert worden. Doch damit tut man zumindest den beiden Fahrern Unrecht. Fangio und Moss mochten sich und sie respektierten einander sehr – trotz der knapp 20 Lebensjahre, die sie trennten.

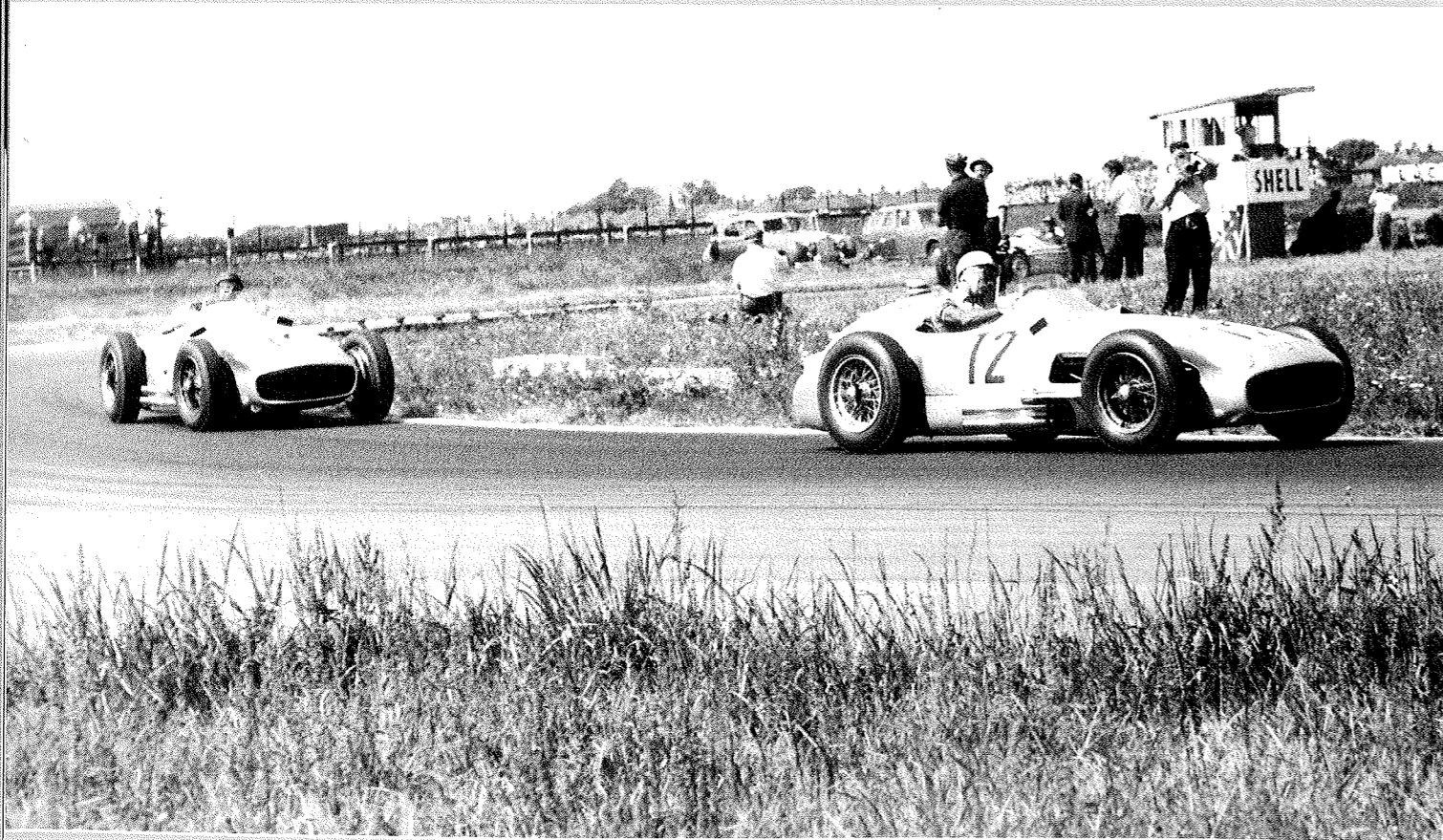
Im zarten Alter von 25 war Moss der Hoffnungsträger des Rennsports, in England zumal. Fangio, damals 44, stand drei Jahre vor seinem Rückzug in den Ruhestand im Zenit seines Könnens. Beide waren Profis, die genau den Wert des anderen einzuschätzen vermochten. Und falls Aintree 1955 wirklich eine Vorführung gewesen sein sollte, so

ließ Fangio seinen Teamkollegen Moss dennoch ordentlich für sein Geld arbeiten.

Vom Start weg sicherte sich der Argentinier die Führung, um Moss nach drei der 90 Runden ohne jegliches Gedöns vorbeizulassen. Von diesem Augenblick an enteilt die beiden Mercedes dem übrigen Feld, und selbst die entschlossene Gegenwehr von Jean Behra kam nach zehn Runden zu einem vorzeitigen Ende, als die völlig überforderte Maschine seines Maserati zerplatzte.

In der 17. Runde zeigte Fangio noch einmal, wer der Chef im Ring war, und setzte sich an die Spitze. Aber nach neun Durchgängen lag Moss wieder in Front, zweifellos angefeuert von der Begeisterung seiner höchst parteilichen Landsleute. Die Situation war verzwickelt, und viele Lösungen gab es nicht. Im Grunde musste Moss lediglich versuchen, in aller Ruhe sein Rennen nach Hause zu fahren. Aber der Druck, der auf ihm lastete, war enorm.

Mit nachtwandlerischer Sicherheit fand er seinen Weg durch die Gruppe der Nachzügler. Zehn Runden vor Schluss schien er seinen Heim-Grand-Prix in der Tasche zu haben. Sein Vorsprung auf Fangio war auf vier Sekunden angewachsen, aber der ließ sich nicht einschüchtern und machte gegen Ende gnadenlos Boden gut. Doch Stirling Moss unterlief kein einziger Fehler, und so blieb der Brite bis ins Ziel – knapp – vorn.



**Lokal-Runde: Moss führt vor Fangio – der Engländer ist auf dem besten Weg, 1955 seinen Heimat-Grand-Prix in Aintree zu gewinnen**



**Kranz und Gloria: Moss feiert in Aintree seinen ersten Grand-Prix-Sieg auf besondere Weise – den Lorbeer hat er um Fangios Hals gelegt**

**„Ich wusste, dass ich einen guten Tag hatte. Aber ich wusste auch, dass mich der alte Herr in Bedrängnis bringen konnte.“**

**STIRLING MOSS**

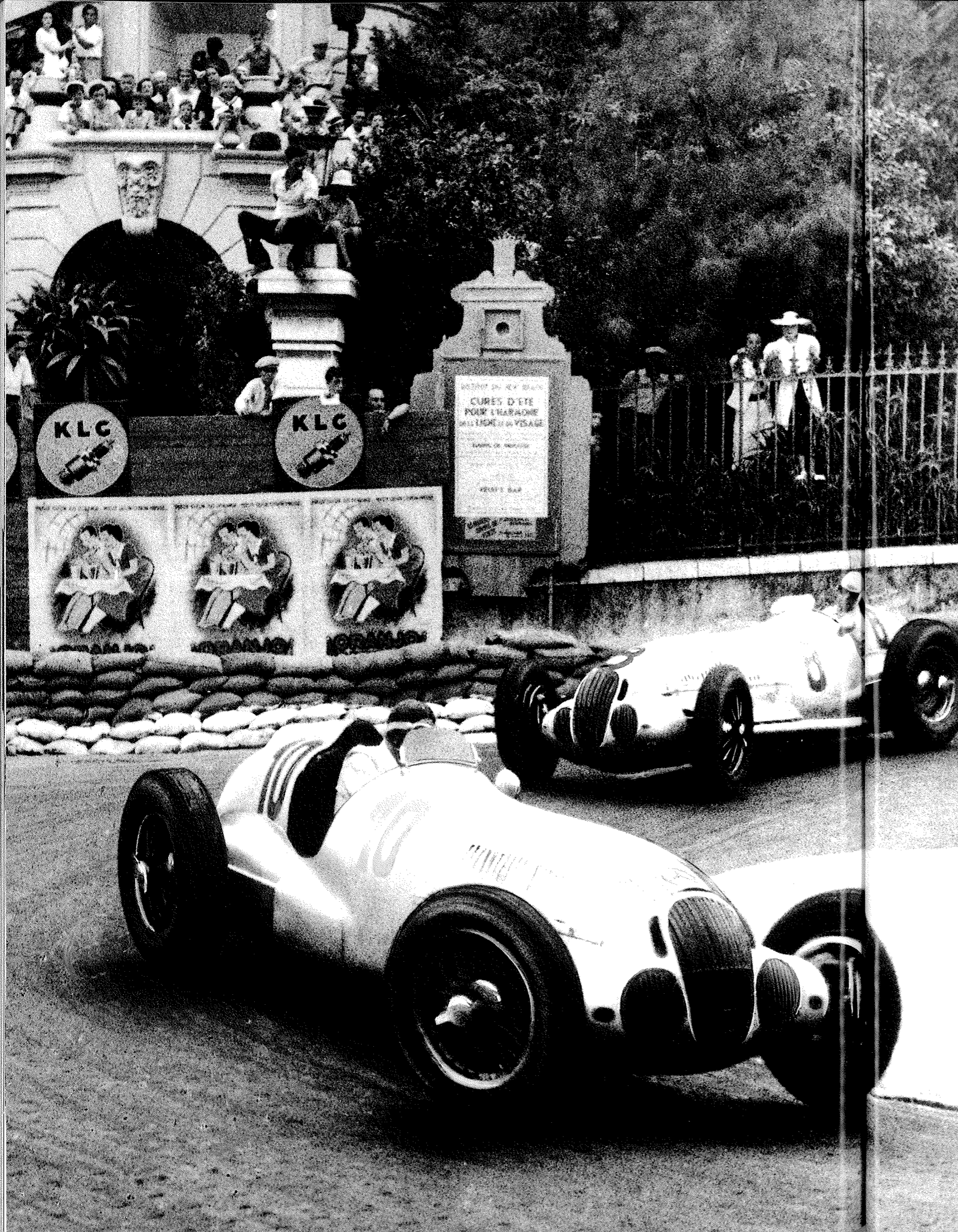
Bei der Siegerehrung ließ Moss den Emotionen freien Lauf und legte Fangio den Lorbeer um den Hals, als die beiden den gemeinsamen Erfolg feierten. Diese bewegende Geste drückte seine wahren Gefühle viel eindrucksvoller aus, als dies Worte hätten tun können.

Das Rennen war ein Paradebeispiel dafür, wie ebenbürtige Stallgefährten bei Mercedes-Benz im Lauf der Jahrzehnte miteinander umgegangen sind, ein Thema gleichwohl mit Variationen. Die Ironie

liegt darin, dass derartige Situationen zwangsläufig entstehen mussten, weil man bei Mercedes-Benz immer bestrebt war, die besten Fahrer der Welt für sich zu gewinnen.

In Aintree gab es keinerlei Stallregie. Rennleiter Alfred Neubauer, selber eine Legende, verließ sich einfach auf den gesunden Menschenverstand seiner Fahrer, die einander ein spannendes Rennen liefern würden, ohne gegen die Interessen ihres Arbeitgebers zu verstoßen.

Eine interessante Fußnote ist, dass der Drittplatzierte von Aintree, Karl Kling, von Neubauer vor dem Grand Prix dazu vergattert worden war, sich auf jeden Fall zurückzuhalten. Ein paar Monate vorher hatte der Deutsche nämlich bei der Mille Miglia einen Unfall im Mercedes 300 SLR gehabt, und der „Dicke“, wie ihn alle hinter seinem Rücken nannten, hatte Kling auf seine unnachahmliche Weise eingeschärft, er solle doch kein weiteres zerstörtes ▶



◀ Auto auf sein Gewissen laden. Kling reagierte bewundernswürdig: mit Zuverlässigkeit und vornehmer Zurückhaltung.

Zwölf Monate zuvor allerdings hatte Kling sich keinen Zwang auferlegt: Beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring lieferte er Fangio einen erbitterten Kampf bis aufs Messer. Verständlicherweise lag ihm daran, vor heimischem Publikum einen guten Eindruck zu machen. Aber so mancher glaubt, er habe sich damals ein bisschen zu weit aus dem Fenster gelehnt. Kling gehörte zu denjenigen, die freimütig zugaben, dass es 1954 eine Stallregie zu Gunsten von Fangio gegeben habe.

Was aber auch nicht weiter verwunderlich war. Alfred Neubauer und der Baron Arnt von Korff, sein verlängerter Arm in Buenos Aires, hatten sich sehr darum bemüht, den Stuttgartern die Dienste Fangios und somit des anerkannt weltbesten Fahrers jener Zeit zu sichern. Sie konnten allein schon deshalb nicht zulassen, dass der Erfolg ihrer Mühe durch teaminterne Rivalitäten in Frage gestellt wurde.

„Am wichtigsten war, dass Mercedes 1954 die Weltmeisterschaft gewann“, erkannte

denn auch Kling. „Dass Fangio dabei begünstigt wurde, ging schon in Ordnung. Immerhin hatte er mit dem Maserati in Argentinien und Belgien bereits Punkte gesammelt, bevor Mercedes beim dritten Rennen der Saison in Reims wieder in den Grand-Prix-Sport einstieg.“

Klings Wagen war sehr spät zum Nürburgring gekommen, weshalb er erst kurz vor Trainingsende auf die Strecke konnte. Zu allem Überfluss verlor er auch noch in der ersten Trainingsrunde das rechte Vorderrad. Da er die Qualifikation nicht geschafft hatte, musste er sich beim Start hinten anstellen – und fuhr dann im Rennen, was das Zeug hielt. Nur drei Runden benötigte er, um sich vom zehnten auf den dritten Rang vorzuarbeiten. Nach sieben der insgesamt 22 Durchgänge lag er hinter Fangio und Hermann Lang, dem Superstar der unmittelbaren Vorkriegszeit. Als Lang ausfiel, fand sich Kling auf

Platz zwei wieder, mehr als eine Minute hinter dem Maestro. Für diesen Fall hatte Neubauer die Order ausgegeben, dass der Führende nicht angegriffen werden solle.

Kling aber war entschlossen, den Sieg beim Großen Preis von Deutschland an seine eigene ▶



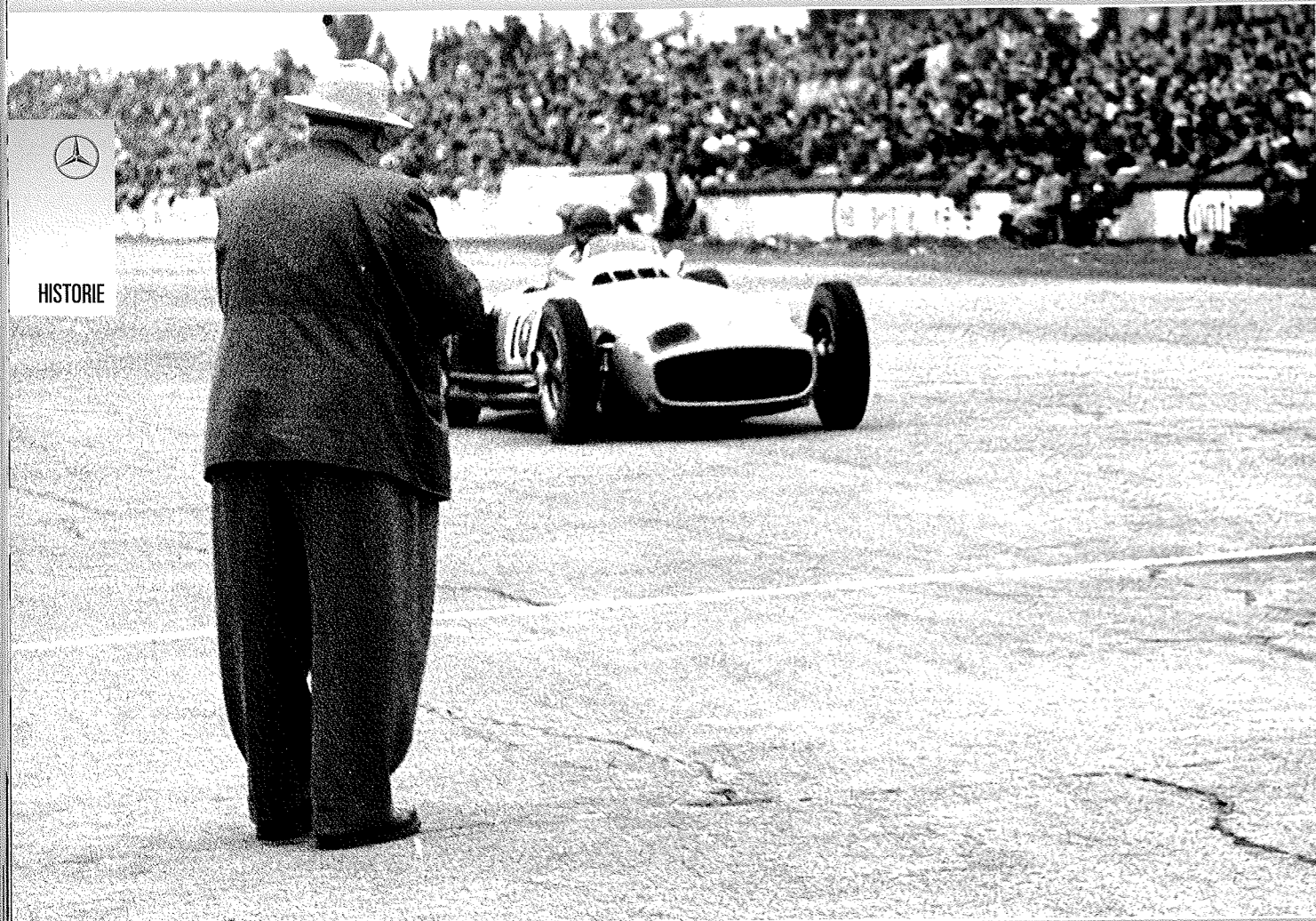
**Auf die Spitze getrieben:  
von Brauchitsch missachtet  
Neubauers Stallregie und  
gewinnt vor Caracciola den  
Großen Preis von Monaco 1937**



HISTORIE



HISTORIE



**Steh-Empfang: Rennleiter Neubauer sieht zu, dass Fangio 1954 den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring gewinnt**

◀ Fahne zu heften. Auf dem Nürburgring für Mercedes-Benz den ersten Heimerfolg seit 1939 zu landen, das wäre der Gipfel seiner Karriere gewesen.

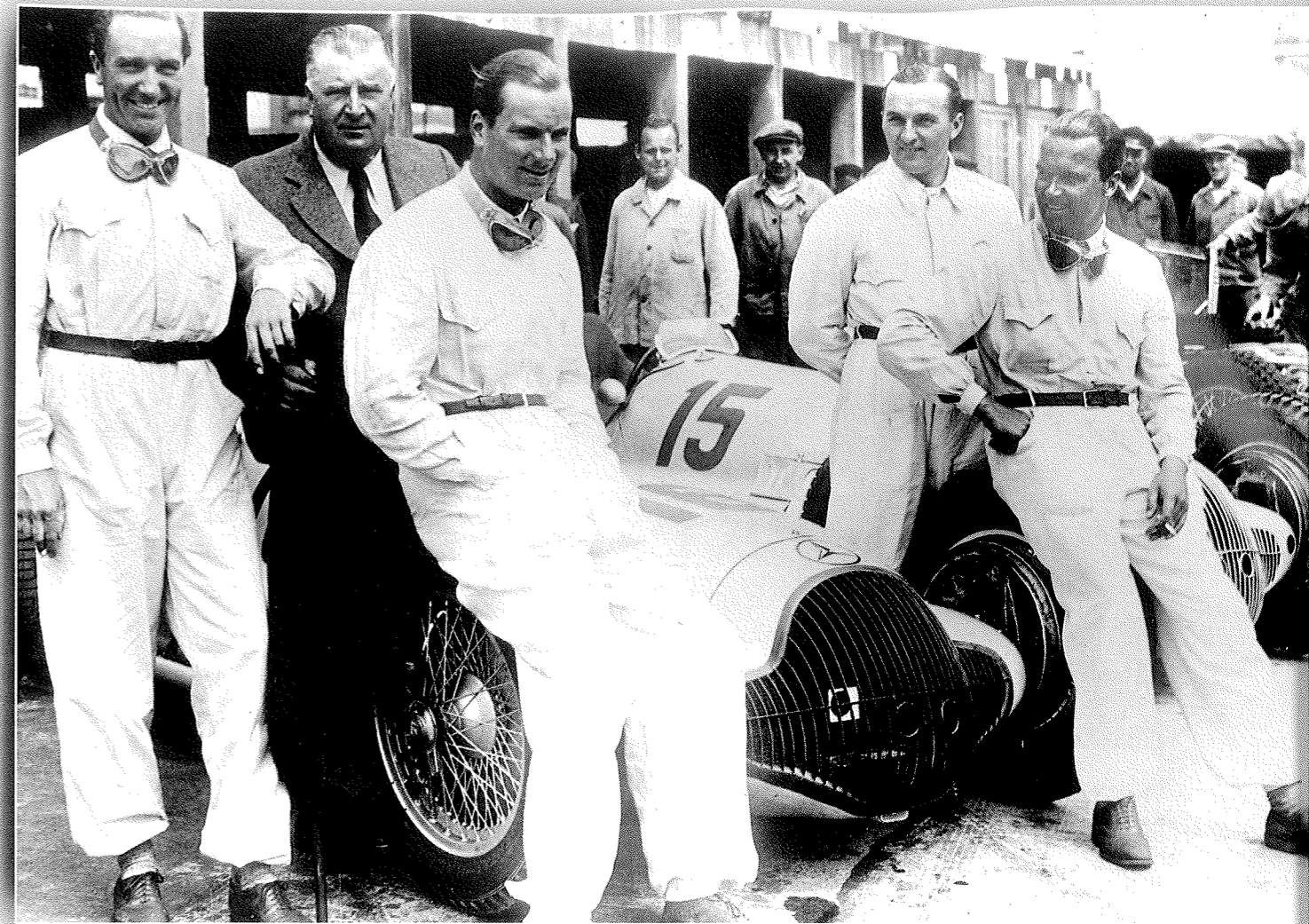
Die Männer an der Box dachten anders. Zunächst hielten ihm die Piloten Lang und Hans Herrmann ein Schild mit einem großen „L“ hin – „L“ für langsam. Kling ignorierte es einfach. Dann versuchte es Neubauer – mit demselben Ergebnis. Schließlich schwang Dr. Fritz Nallinger, der Technik-Vorstand, das Schild und ballte wütend die Faust dazu. Kling jedoch fuhr weiter, als wäre nichts geschehen, überholte Fangio – und führte.

Der Argentinier gab später zu Protokoll, er habe keine Ahnung gehabt, was eigentlich los gewesen sei. Er wartete lediglich eine Zeit lang im Windschatten des Deutschen, bis der die Box anließ, und holte sich dann den Sieg.

Klings Bericht aber gab der Sache eine andere Wendung: „Von der vierten Runde an merkte ich eine Undichtigkeit im Tank. Ein übler Benzinnebel belästigte mich.“ Er zog einen kleinen feuchten Schwamm, den er immer zum Reinigen der Brille bei sich hatte, aus der Tasche und stopfte sich den in den Mund. „An der Box benahmen sie sich wie die Verrückten, damit ich Fangio nicht angriff. Das tat ich aber nur, um Zeit für den Extrastopp herauszufahren.“

Irgendwo auf einer der Riesenrunden über die 22,8 Kilometer der Nordschleife muss er bei seinem Parforceritt von der Strecke abgekommen sein. Als er den daraus resultierenden Schaden an der hinteren Aufhängung beheben lassen wollte, hielt ihm Neubauer eine donnernde Standpauke. Schlimmer noch: Nallinger verlangte zornig, ihn gleich auf der Stelle zu feuern; er beruhigte sich erst, als ihn Neubauer über Klings Erklärung für sein Verhalten informierte.

Natürlich war die Rivalität seiner Fahrer nichts Neues für den Mercedes-Rennleiter. Schon 18 Jahre früher hatte Alfred Neubauer auf dem Kommando-stand vor den Boxen miterlebt, wie sich Manfred von Brauchitsch beim Grand Prix von Monaco 1937 über seine Stallregie hinwegsetzte und vor Rudolf Caracciola gewann. Das gute Verhältnis zwischen den beiden Rivalen wurde dadurch aber kaum beeinträchtigt. „Wir aßen und tranken anschließend zusammen eine Menge aus den Küchen und Kellern Frankreichs“, pflegt von Brauchitsch heute zu sagen, wenn er an die guten Zeiten vor mehr als 60 Jahren zurückdenkt. „Rudi und ich hatten die gleichen Interessen. Aber nach Monaco würdigte mich Neubauer keines Wortes mehr, und an meinen Autos traten unerklärliche Probleme auf. 1939 in Pau zum Beispiel war mein Benzinverbrauch das



**Team-Aufstellung: Neubauer mit von Brauchitsch, Seaman, Lang und Caracciola (von links) 1938 auf dem Nürburgring**

ganze Wochenende über rätselhaft hoch. Ich führte im Rennen und musste deshalb noch einmal an die Box, so dass Lang siegte. War es Zufall? Fügung? Das wird nie jemand erfahren.“

Der Große Preis von Deutschland 1938 auf dem Nürburgring brachte für Manfred von Brauchitsch eine seiner größten Enttäuschungen. Er und Dick Seaman dominierten das Rennen in ihren Mercedes W154. Allerdings gingen dem Deutschen, wie sich Teamkollege Caracciola erinnerte, die Praktiken des Engländers zunehmend auf die Nerven. „Herr Neubauer, dieser Seaman macht mich verrückt“, soll von Brauchitsch voller Frust gebrüllt haben. „Er fährt ganz dicht hinter mir. Beim Bremsen denke ich jedes Mal, jetzt kracht's. Wenn das so weitergeht, landen wir beide im Graben.“

Während er sich Luft machte, kam auch Seaman zum Tanken rein. Neubauer rannte zum Wagen des Engländers und forderte ihn auf, seine Attacken auf von Brauchitsch zu unterlassen. Als er dabei über seine Schulter blickte, sah er, dass dessen Wagen brannte. Die Boxenmannschaft hatte aus Versehen Benzin über den heißen Auspuff laufen lassen. Ohne zu überlegen, stürzte sich Neubauer in die Flammen, zerrte von Brauchitsch aus dem Cockpit und half ihm, seinen brennenden Overall zu löschen. Seaman, der sich stur an den Wortlaut von

Neubauers Weisung hielt, blieb an der Box stehen und schaute ungerührt zu. „Du lieber Gott. Ist der Kerl von Sinnen?“, schrie Neubauer. „Los, Seaman. Fahren Sie ab! Was soll das?“ Seaman antwortete mit stoischer Gelassenheit: „Sie haben mir den Auftrag gegeben, von Brauchitsch nicht zu hetzen.“

Anschließend, berichtete Caracciola, habe der „Dicke“ Seaman an führender Position wieder hinausgewinkt. Er habe ihm versprechen müssen, dass er alle Angriffe auf ihn unterbinden werde, sollte Seaman beim Großen Preis von England in Donington selber führen.

In der Zwischenzeit wurde von Brauchitschs Wagen notdürftig wieder hergerichtet und ging erneut ins Rennen. Unglücklicherweise war das abnehmbare Lenkrad nicht richtig befestigt worden, so dass es der Pilot in der nächsten Runde plötzlich separat in der Hand hielt. Er reagierte geistesgegenwärtig und steuerte das Auto mit der Lenkspindel in einen flachen Graben.

Dick Seaman gewann das Rennen, und der notorische Pechvogel Manfred von Brauchitsch trat den Heimweg zu Start und Ziel neben der Strecke an. In der Hand trug er das Lenkrad seines Wagens. Und die Menschen auf den Tribünen applaudierten ihrem Helden, wenn auch aus einem ganz anderen Grund, als das 1955 in Aintree der Fall war. ☺



Mein bestes Rennen ...



## KLAUS LUDWIG

DTM-Rückkehrer im Team AMG Mercedes

# DER CHEF AM RING

„Als wir auf gleicher Höhe waren, haben sich unsere Autos bei 250 km/h berührt.“

**D**eutsche Tourenwagen-Meisterschaft, Nürburgring-Nordschleife, 1992, der erste Lauf. Natürlich habe ich viele schöne Rennen mit Mercedes-Benz erlebt, aber an dieses eine denke ich besonders gern zurück. Es war ein unheimlich spannendes Rennen; vier Runden lang habe ich mich an der Spitze mit Johnny Cecotto beharrt, unserem Tempo konnte keiner folgen, und mein Sieg war knapp – 18 Hundertstelsekunden Vorsprung, und das auf der Nordschleife, die 25,3 Kilometer lang ist. Sowieso: die Nordschleife, mit all den Kuppen und blinden Kurven, jede Runde eine Wahnsinns-herausforderung. Sie ist meine Hausstrecke; auf der kenne ich wirklich jeden Quadratmeter Asphalt und jede Grasnarbe.

Wenn ich vorne lag und Cecotto irgendwo 20, 30 Meter wegfahren konnte, war der sofort wieder dran, wenn es aus einer Ecke herausging oder bergauf. Er hatte den etwas besseren Antrieb, und deshalb musste ich mir eine besondere Taktik zurechtlegen. Ich hatte mein Auto mit wenig Flügel eingestellt, so dass ich zwar weniger Abtrieb in den Kurven hatte, dafür aber auf den Geraden höheren Topspeed fahren konnte.

Daher ließ ich Cecotto in der letzten Runde ausgangs Bergwerk vorbei und blieb hinter ihm bis zur Döttinger Höhe. Auf der Geraden, die über zwei Kilometer lang ist, habe ich mich im Windschatten an den BMW herangesaugt; als ich spürte, dass der Überschuss reicht, bin ich links neben ihn gefahren. Ich hatte damit gerechnet, dass er in dem Moment, wo ich aus dem Windschatten rausfuhr und nach links ansetzte, auch nach links rüberziehen und mir die Tür zuwerfen würde; dann hätte ich vom Gas gehen müssen und keine Chance mehr gehabt. Aber er verhielt sich absolut fair und blieb auf der Mitte der Straße. Allerdings haben sich unsere Autos, als wir auf gleicher Höhe waren, leicht berührt, bei 250 km/h etwa. Für die nächste Kurve, eine Links, lag ich innen und konnte dann als Erster in die letzte Schikane einlenken. Die paar Meter bis zum Zielstrich haben Cecotto nicht mehr gereicht, noch mal vorbeizukommen.

Für den zweiten Lauf haben wir noch ein bisschen mehr Heckflügel weggenommen, und das waren auf der Geraden glatt drei, vier, fünf km/h mehr Topspeed. So habe ich auch das zweite Rennen gewonnen – mit 37 Hundertstel Vorsprung vor Cecotto. Das war ein tolles Rennwochenende für mich und das Team AMG Mercedes, und es gab danach eine Riesenparty in meiner Jagdhütte, die ja ganz in der Nähe der Nordschleife liegt. ☺



Solo für zwei: Auf der Nordschleife gewinnt Ludwig 1992 das Duell gegen Cecotto

Dieser Heimvorteil war wohl entscheidend, dass ich gewinnen konnte, jedenfalls gab für mich die fahrerische Leistung den Ausschlag. Im Training war ich nur Dritter, und da hatte ich festgestellt, dass der Motor im BMW M3 vom Cecotto, der auf der Pole stand, eine Faser mehr Drehmoment hatte als der in meinem Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution II. Und Drehmoment war auf der Nordschleife nun mal sehr wichtig. Außerdem hatte ich auch mehr Zusatzgewicht im Auto.



## CART FEDEX CHAMPIONSHIP SERIES

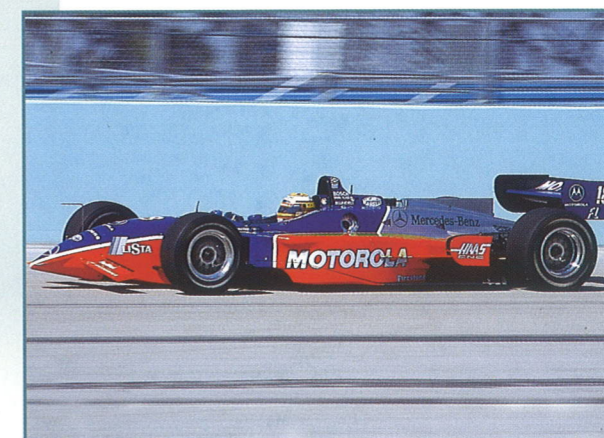
26. März	Homestead
9. April	Nazareth
16. April	Long Beach
30. April	Rio de Janeiro
13. Mai	Motegi
4. Juni	Milwaukee
18. Juni	Detroit
25. Juni	Portland
2. Juli	Cleveland
16. Juli	Toronto
23. Juli	Michigan
30. Juli	Chicago
13. August	Mid-Ohio
20. August	Elkhart Lake
3. September	Vancouver
10. September	Laguna Seca
17. September	St. Louis
1. Oktober	Houston
15. Oktober	Surfers Paradise
29. Oktober	Fontana



## KALENDER

### FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT

12. März	Australien
26. März	Brasilien
9. April	San Marino
23. April	England
7. Mai	Spanien
21. Mai	Europa
4. Juni	Monaco
18. Juni	Kanada
2. Juli	Frankreich
16. Juli	Österreich
30. Juli	Deutschland
13. August	Ungarn
27. August	Belgien
10. September	Italien
24. September	USA
8. Oktober	Japan
22. Oktober	Malaysia



### DTM

28. Mai	Hockenheimring
18. Juni	Oschersleben
9. Juli	Norising
6. August	Sachsenring
20. August	Nürburgring
3. September	Lausitzring
24. September	Oschersleben
8. Oktober	Nürburgring
29. Oktober	Hockenheimring

2000





**Mobil 1**

Erfahren Sie den Unterschied

[www.mobil1-motorsport.com](http://www.mobil1-motorsport.com)