

# STARS & CARS

Das Magazin von Mercedes-Benz Motorsport



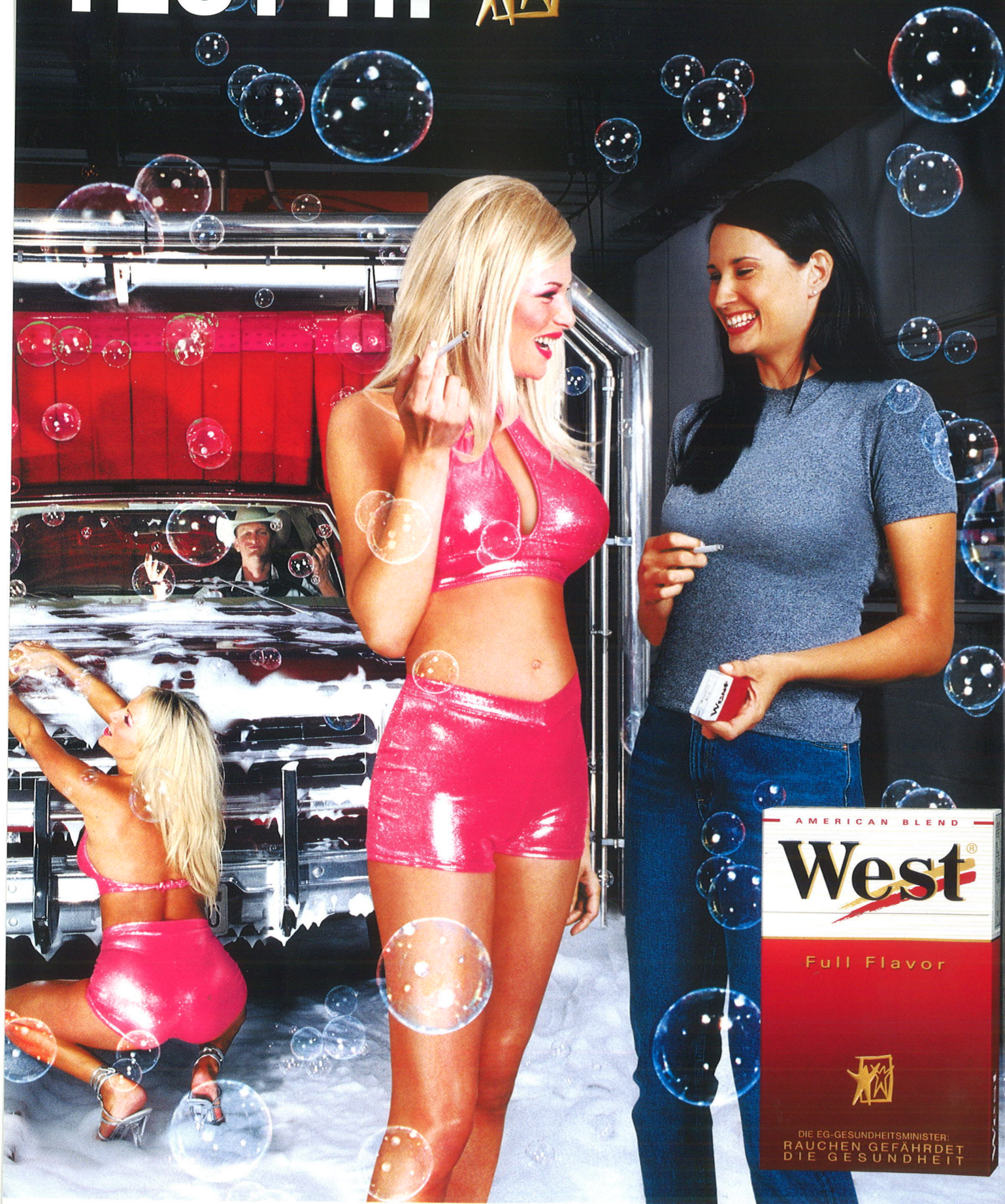
**Fahrer-Wechsel**  
Operation Zukunft  
– Kimi Räikkönen für  
Mika Häkkinen

**Moderner Vierkampf**  
Formel 1 gegen  
CLK-Renntourenwagen,  
SL 55 AMG und C 200

**Bernd Schneider**  
Dritter DTM-Titel  
im zehnten Jahr mit  
Mercedes-Benz

**100**  
JAHRE  
Mercedes-Benz  
THE STORY OF PASSION

# TEST IT.



Die EG-Gesundheitsminister: Rauchen gefährdet die Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 12 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach ISO.)

## WARM UP

# Nordische Kombination

Schon bei gemeinsamen Ausflügen zum Angeln in ihrer beschaulichen finnischen Heimat tauschten sich Mika Häkkinen und sein junger Landsmann Kimi Räikkönen eifrig über die Formel 1 aus. Die privaten Begegnungen mündeten in ein besonders freundschaftliches Verhältnis zwischen dem Formel 1-Weltmeister von 1998 und 1999 und dem Shooting Star der Saison 2001. Daher sah sich Mika Häkkinen – so viel Nationalbewusstsein sei erlaubt – von Anfang an auch in der Rolle des Ratgebers.

Auf die offensichtlichen Talente des Formel 1-Newcomers, der vor seinem Einstieg in die höchste Klasse des Motorsports erst 23 Autorennen bestritten hatte, musste Häkkinen gleichwohl nicht gesondert hinweisen. Mit seinen außergewöhnlichen Leistungen im Sauber-Petronas machte Räikkönen, gleichermaßen selbstbewusst wie schnell, auf sich aufmerksam.

„Kimi Räikkönen hat mit seinen 21 Jahren bereits Fähigkeiten gezeigt, die über einen kontinuierlichen Lernprozess in unserem Team noch gesteigert werden können“, urteilt denn auch Mercedes-Motorsport-Chef Norbert Haug.

So nimmt Kimi Räikkönen 2002 bei West McLaren Mercedes den Platz ein, den der 32-jährige Mika Häkkinen mit seiner selbst auferlegten Fahrpause frei macht. „Kimi im Team zu haben, ist so, als ob auch für mich ein Traum wahr wird. Aus eigener Erfahrung weiß ich, wie sehr McLaren Mercedes imstande ist, einen jungen, hungrigen Fahrer auszubilden. Auch ich werde ihm alle Unterstützung geben“, erklärt Häkkinen.

Die aktuelle Rolle des Routiniers an Räikkönens Seite nimmt derweil mit der Erfahrung von über 120 Formel 1-Rennen David Coulthard ein, der selbst bei West McLaren Mercedes groß geworden ist. Worauf sich Coulthard, 30, einzustellen hat, weiß er: „Dank Mika habe ich schon viel über schnelle Finnen gelernt, das wird mir im nächsten Jahr von Nutzen sein.“

Dass Coulthard sich in dieser Saison zu einem Aspiranten für den Formel 1-Titel entwickelt hat und, wie das Team glaubt, „im nächsten Jahr noch stärker sein“ wird, kommt wiederum Räikkönen zugute. Denn bei West McLaren Mercedes gilt das Leistungsprinzip: Der Bessere soll vorne sein.



■ Auf der Finnen-Bahn: Kimi Räikkönen und Mika Häkkinen

Dies ist die effektivste Art, sich Talente heranzuziehen. Eine Methode, die sich bei Mercedes-Benz übrigens auch in der DTM bewährt hat: Bernd Schneiders Weg zum Gewinn seines dritten Titels führte unter anderem auch über seine jungen Teamkollegen Marcel Fässler und Peter Dumbreck.

Der Erfolg, den die Mercedes-Philosophie vom ersten Junior-Team Anfang der Neunziger in der Sportwagen-Ära hatte, soll nun auch auf die Formel 1 übertragen werden, wo in den nächsten Jahren ein Generationswechsel ansteht.

**SEITE 34** Ein C 200, ein SL 55 AMG, ein CLK-Renntourenwagen und ein Formel 1 traten in Silverstone gegeneinander an.



**SEITE 22** Zu PR-Zwecken verließ Mika Häkkinen gerne mal die Formel 1-Piste und wagte sich im Mercedes-G-Modell in recht unwegsames Gelände.

**SEITE 16** Die Motorsport-Arena auf dem Ausstellungsstand von Mercedes-Benz bei der IAA in Frankfurt gliedert sich in eine riesige Box und präsentierte die Formel 1 und die DTM echt volksnah.



<b>Paddock</b> Informationen aus der zweiten Reihe.	6
<b>Generationen vertraut</b> Mika Häkkinen legt eine schöpferische Pause ein und übergibt Kimi Räikkönen das Cockpit.	10
<b>Hallen-Sportfest</b> Mercedes-Benz präsentierte auf der IAA 2001 in Frankfurt Motorsport zum Anfassen.	16
<b>Unter Dach und Fach</b> Fahrten im DTM-Tourenwagen und in einem Geländewagen absolvierte Mika Häkkinen.	22
<b>Powered by</b> In der Formel 1 leistet Mercedes-Benz einen umfangreichen technischen Beitrag.	28
<b>Vier gewinnt</b> Eine ungewöhnliche Vergleichsfahrt sollte klären, wie schnell eigentlich schnell ist.	34
<b>Galerie</b> Die schönsten Fotos.	40

<b>50 Der Linie treu</b> Zehn Jahre ist es her, dass Bernd Schneider zu Mercedes-Benz kam.
<b>61 Werden auch Sie ein Sieger</b> Stars & Cars im Abonnement Impressum
<b>62 So richtig Net</b> Ein Internet-Guide für den Motorsport-Fan.
<b>64 Don Juan</b> Juan Manuel Fangio wurde 1954 und 1955 mit Mercedes-Benz Formel 1-Weltmeister.
<b>72 Meilensteine</b> Highlights aus 100 Jahren Mercedes-Benz Motorsport – Teil drei: 1952 bis 1955.
<b>74 Himmel auf Erden</b> Im englischen Goodwood wird einmal im Jahr historischer Motorsport gepflegt.
<b>82 Vorschau</b> Ein Ausblick auf die nächste Ausgabe von Stars & Cars.

**SEITE 64** Als Juan Manuel Fangio 1954 im Mercedes den Weltmeistertitel errang, war er bereits 43 Jahre alt.



**SEITE 74** Jedes Jahr erhält eine andere Marke beim „Festival of Speed“ im englischen Goodwood Kultstatus – 2001 war es Mercedes-Benz.



Fünf Fragen an Bernd Schneider

## „Da steckt kein Geheimnis dahinter“

Bernd Schneider, 37, ist der erste DTM-Fahrer, dem eine erfolgreiche Titelverteidigung gelungen ist. Im zehnten Jahr bei Mercedes-Benz, hat der gebürtige Saarländer mit seinem dritten Titel nach 1995 und 2000 zu Klaus Ludwig aufgeschlossen.

Was bedeutet Ihnen dieser Erfolg in der DTM?

Schneider: Es ist ein überwältigendes Gefühl, meinen Titel verteidigt zu haben und im nächsten Jahr wieder mit der Startnummer eins zu fahren. Auf dem A1-Ring war mein Auto das ganze Wochenende perfekt. Es hat mir von der ersten Minute an bis ins Ziel so viel Spaß gemacht wie selten. Ich wollte alles rausholen und habe alles gegeben. Ich freue mich auf die ausstehenden Rennen, in denen ich unbeschwert fahren kann, und vor allem auf das große Finale in Hockenheim, wo ich für die Fans noch einmal alles geben werde. Mein Ziel war es immer, als erster Fahrer den DTM-Titel zu verteidigen.

Wer waren Ihre stärksten Gegner 2001 und war die Titelverteidi-

gung im Vergleich zur Meisterschaft im Jahr 2000 einfacher? Schneider: Meine stärksten Gegner in diesem Jahr waren logischerweise die, die in der Tabelle hinter mir sind, der Abt-Audi-Fahrer Laurent Aiello und meine Mercedes-Kollegen Uwe Alzen, Marcel Fässler und Peter Dumbreck. Vor der Saison hatte ich vor allem mit Aiello und Manuel Reuter gerechnet, auch mit Uwe. Es war in dieser Saison insofern einfacher, weil mein Hauptkonkurrent Aiello das Rennen auf dem Sachsenring hat ausfallen lassen müssen. Ich dagegen habe dort gewonnen, die vollen Punkte mitgenommen und die Führung ausgebaut. Uwe war anfangs noch nicht so richtig in Fluss, Marcel und Peter haben sich gegenseitig die Punkte weggenommen. Daher hatte ich nach vier Rennen schon einen kleinen Vorsprung. Letztes Jahr war es schwieriger, weil ich in Manuel Reuter einen Verfolger hatte, der mir immer dicht auf den Fersen war.

Was erwarten Sie von der DTM im Jahr 2002?

Schneider: Da mache ich mir noch keine Gedanken. Ich bin mir aber ziemlich

sicher, dass Aiello nächstes Jahr die ganze Saison fahren wird und kein Rennen auslässt und dass die Opel-Jungs besser aussehen werden als dieses Jahr. Von daher wird es 2002 ganz bestimmt wesentlich härter und damit natürlich spannender für die Fans.

Wie schaffen Sie es, Ihre Leistung immer genau auf den Punkt zu bringen?

Schneider: Da steckt kein Geheimnis dahinter. Es ist in meinen Augen weniger eine besondere Stärke als ganz schlicht meine Routine. Ich weiß genau, was auf mich zukommt und lasse mich nicht aus dem Konzept bringen.

Wie sehen Sie die neue DTM mit ihrem Erlebnischarakter?

Schneider: Finde ich ganz toll. Am Nürburgring war zum Beispiel meine Frau mit den Kindern im DTM-Kinderzirkus und es hat ihnen sehr großen Spaß gemacht. Ich denke, es ging allen so. Unsere Autogrammstunden, die Konzerte, es ist Klasse, dass den Zuschauern einfach mehr geboten wird. Als Rennfahrer hoffe ich natürlich, dass die Leute in erster Linie wegen des Sports an die Rennstrecke kommen.

Zwischenbilanz in der DTM: vom Norisring zum A1-Ring

## Vier Rennen und vier verschiedene Sieger

Halbzeit und erster vorläufiger Höhepunkt der Saison 2001 – das war das Gastspiel der DTM auf dem Nürnberger Norisring. Dort feierte ein überglücklicher Uwe Alzen (Warsteiner AMG Mercedes) seinen ersten DTM-Sieg für die Sterne. Er hatte nach dem Boxenstopp von Bernd Schneider die Gunst der Stunde genutzt, als dessen Reifen noch nicht die optimale Haftung besaßen, hatte Schneider ausgebremst und sich so die Führung erobert.

Ein Rennen später trug sich ein anderer Mercedes-Benz-Pilot erstmals als Sieger in die DTM-Annalen ein: Peter Dumbreck (D2 AMG Mercedes) gewann das turbulente Rennen auf dem



■ Paar-Weise: Dumbreck zieht auf dem EuroSpeedway neben Fässler in die erste Kurve – und gewinnt später

EuroSpeedway Lausitz. Der Brit setzte sich mit einem cleveren Start zunächst auf Platz zwei und bewies nach einem perfekt getimten Boxenstopp in Führung liegend Nervenstärke – Schneider

folgte ihm wie ein Schatten bis ins Ziel.

Auf dem Nürburgring trumpfte der Franzose Laurent Aiello im Abt-Audi TT-R auf und gewann nach dem Eifelrennen im Mai sein zweites DTM-Rennen vor der Rekordkulisse von 69.000 Zuschauern.

Auf dem A1-Ring zeigte Bernd Schneider (D2 AMG Mercedes) seine Extraklasse. Er war an allen Tagen der Schnellste und sicherte sich mit seinem dritten Saison-sieg den DTM-Titel 2001.

Stars & Cars-Buchtip: „Silberpfeile“

## Der Mythos in Silber



Drei Generationen der legendären Silberpfeile von Mercedes-Benz lässt ein soeben erschienener Bildband in einem einzigartigen Licht erstrahlen. Neben bislang unveröffentlichten Fotos aus dem Daimler-Chrysler-Archiv zeigt das Buch auch Originaldokumente wie etwa die Baupläne des ersten Silberpfeils oder Fahrerverträge. Das Archivmaterial bildet den

Rahmen für neue einzigartige Aufnahmen: Der Fotograf Markus Bolsinger hat alle Silberpfeile – jene aus den 30er- und 50er-Jahren und die aktuellen Formel 1-Boliden – neu inszeniert. Die Story der Silberpfeile beschreibt der Journalist und Stars & Cars-Autor Clauspeter Becker spannend mit

zahlreichen Details über Fahrer und Verantwortliche. In diesem Bildband wird die Legende der

Silberpfeile mit viel Hintergrundwissen und Liebe zum Detail aufbereitet. Die aktuellen Fotos schaffen es, dem Betrachter die pure Kraft und Eleganz der Silberpfeile nahe zu bringen. Das Buch „Silberpfeile“ ist im Verlag Delius Klasing erschienen und umfasst 174 Seiten mit über 200 Fotos und Abbildungen. Es kostet 78 Mark und ist im Buchhandel erhältlich oder über die Hotline 0521 / 55 92 95 zu bestellen.

## Letzter DTM-Lauf in Hockenheim vom 5. bis 7. Oktober 2001 Finale mit Super-Ticketpreisen

Bye-bye großer Kurs und adieu Waldgeraden: Das DTM-Finale 2001 auf dem Hockenheimring ist das letzte Rennen auf der Grand-Prix-Strecke vor dem Umbau. Auch wenn die Meisterschaft schon entschieden ist, garantiert der Kampf um den zweiten Platz sportliche Spannung. Um sich standesgemäß aus einer erfolgreichen Saison zu verabschieden, bieten alle drei Marken Tickets zu Superpreisen an. Die Wochenendkarte mit Tribünen-

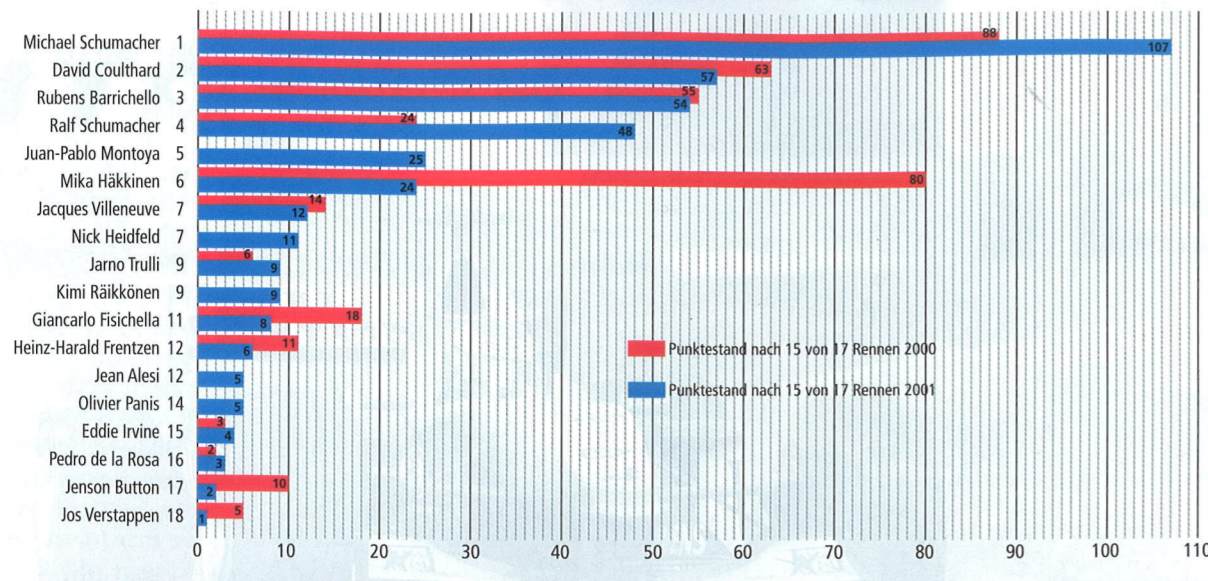
platz und Fahrerlagerzugang kostet gerade mal 28 Mark. Auf Prospekten, die in Mercedes-Benz-Werken, in Niederlassungen oder in Showrooms ausliegen, sind Bestellformulare gedruckt. Interessenten können ihre Bestellung auch formlos an 0180 / 5 97 22 68 faxen. Neben dem Sport bietet das Finale der DTM auch jede Menge Abwechslung mit Autogrammstunden, Fan-TV, dem beliebten Donut-Wettbewerb oder der



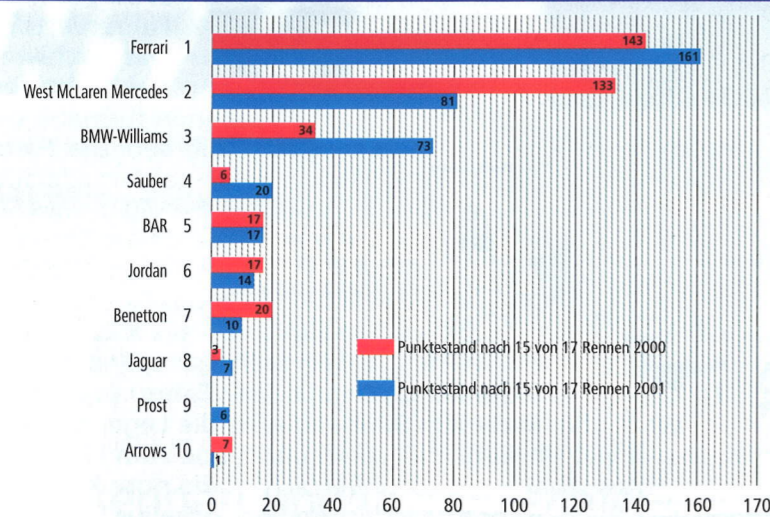
■ Fan-Kurve: Fahrerrepräsentation der DTM auf dem Hockenheimring

Möglichkeit für die Rennbesucher, Taxifahrten in Rennfahrzeugen zu gewinnen. Fest steht: Beim Saisonabschluss in Hockenheim werden die Zuschauer voll auf ihre Kosten kommen.

## Formel 1: Fahrerwertung nach fünfzehn Rennen



## Formel 1: Konstrukteurswertung nach fünfzehn Rennen



### Für Mercedes-AMG-Fahrer Sportfahrtraining

Unter Anleitung professioneller Instruktoeren können sich Mercedes-AMG-Fahrer beim Sportfahrtraining vom 28. bis zum 31. Oktober 2001 auf der Nordschleife des Nürburgrings mit ihrem eigenen Auto an die Grenzen ihres Fahrvermögens herantasten, um so noch mehr Sicherheit und Souveränität im Straßenverkehr zu erlangen. Ein Highlight gibt's am Schluss der beiden Trainingstage: Während des „freien“ Fahrens über die Nordschleife dürfen

die Teilnehmer zu einem Mercedes-Werksfahrer aus der DTM – Bernd Schneider oder Bernd Mayländer – ins Mercedes-AMG-Auto steigen, um vom „heißen Sitz“ aus zusätzliche Erfahrungen aus dem Grenzbereich mit nach Hause nehmen zu können. Die Gebühr für die Teilnahme am Mercedes-AMG Sportfahrtraining beträgt 2.500 DM; darin sind Unterkunft und Verpflegung enthalten. Anmeldeformulare und weitere Informationen sind unter der Telefonnummer 0711 / 44 23 45 erhältlich. Anmeldeschluss ist der 28. September 2001.

## DTM: Stand nach acht Rennen

### Fahrerwertung

1. Bernd Schneider	137
2. Uwe Alzen	77
3. Laurent Aiello	75
4. Peter Dumbreck	67
5. Marcel Fässler	60
6. Patrick Huisman	50
7. Thomas Jäger	42
8. Mattias Ekström	30
9. Marcel Tiemann	26
10. Manuel Reuter	25
11. Martin Tomczyk	23
12. Christijan Albers	17
13. Pedro Lamy	13
14. Joachim Winkelhock	12
15. Christian Abt	11
16. Darren Turner	9
17. Michael Bartels	7
18. Bernd Mayländer	6
19. Hubert Haupt	4
20. Yves Oliver	3
21. Timo Scheider	1
22. David Saelens	1

### Teamwertung

1. D2 AMG Mercedes	204
2. Warsteiner AMG Mercedes	137
3. Abt Sportsline (Audi)	86
4. Eschmann AMG Mercedes	82
5. Originalteile AMG Mercedes	59
6. Abt Sportsline junior (Audi)	53
7. Opel Team Phoenix	28
8. Service 24 h AMG Mercedes	23
9. Opel Team Holzer I	13
10. Opel Team Holzer II	7
11. Opel Euroteam	4

So, jetzt versuchen Sie mal, sich wieder auf die Zeitschrift zu konzentrieren.



DAS EINZIG WAHRE



WARSTEINER®

# Generationenvertraut

■ Schirm und Charme: Häkkinen lässt Räikkönen nicht im Regen stehen – 2002 sitzt der junge Landsmann in seinem Cockpit



Mika Häkkinen legt eine Pause ein und übergibt sein Cockpit Kimi Räikkönen, der 2002 an der Seite von David Coulthard in der Formel 1 glänzen will. Dritter im Bunde bleibt Alexander Wurz, dessen Vertrag mit West McLaren Mercedes ebenfalls langfristig angelegt ist.

Fotos: Wolfgang Wilhelm, Action Press, LAT

**A**utodromo di Monza, Freitagmorgen, kurz vor neun. Die Teams bereiten sich auf das erste freie Training zum Großen Preis von Italien vor. Ein Publikumsmagnet ist das meist nicht, und auch nur wenige der 600 Formel 1-Berichterstatter haben Frühschicht. An diesem Freitag ist das anders. Vor den drei silbernen Bussen hinter den Boxen, der temporären Heimat des Teams West McLaren Mercedes, haben die Kameralleute bereits einen Halbkreis gebildet.

Kann man die Zukunft umzingeln? Radio Fahrerlager arbeitet auf voller Frequenz: In 30 Minuten werde die Antwort auf die Zukunftsfrage gegeben. Zunächst schriftlich, wie das bei wichtigen Personalentscheidungen so üblich ist. Die mündliche Begründung von Ron Dennis für McLaren und von Norbert Haug für Mercedes-Benz folge danach im Halbstundentakt.

Als das Ergebnis der Kandidatenkür schwarz auf weiß vorliegt und die Zukunft damit auch für alle jene außerhalb des Rennstalls an Namen festgemacht werden kann, fiebert die Weltpresse dem mündlichen Zeugnis entgegen. Und einer Erklärung, warum West McLaren Mercedes an diesem Tag nicht bloß über ein Fahrer-Duo für die Saison 2002, sondern über ein mit längerfristigen Verträgen ausgestattetes Piloten-Quartett präsentiert.

Im Rahmen der altersmäßig nicht begrenzten Hochbegabtenförderung wird das Familiensilber nächstes Jahr in der Formel 1-Weltmeisterschaft durch den Schotten David Coulthard, 30, und den Finnen Kimi Räikkönen, 21, glänzen. Als Dritter im Bunde sorgt wie schon in dieser Saison der Österreicher Alexander Wurz, 27, für die technische Rückendeckung bei den Testfahrten. Viertes Rad am Wagen ist der zweifache Weltmeister Mika Häkkinen, 32, der für das nächste Rennjahr um eine Pause gebeten hat. Die Zukunft von West McLaren Mercedes ruht damit auf mehreren Säulen. Man sollte wohl besser von einem Fundament sprechen.

## FORMEL 1

Was in den anschließenden Sprechstunden mit den Journalisten auch ausgiebig getan wird. An der langen Tafel vor dem Motorhome dürfen Norbert Haug und Ron Dennis ausführlich ihr personales Vier-Gang-Getriebe erläutern, das in dieser Form ein Novum in den Grand-Prix-Mechanismen darstellt. Allein die in Managerkreisen längst als „sabbatical year“ populär gewordene schöpferische Pause von Häkkinen, um die er das Team nach dem Großen Preis von Monaco gebeten hat, wirkt als Überraschungseffekt noch nach.

Ganz so beispiellos ist das nicht: Alain Prost und Niki Lauda haben zu ihren aktiven Zeiten hinter dem Steuer ähnliche schöpferische Pausen eingelegt und sind mit Erfolg auf die Piste zurückgekehrt. Der feine, aber entscheidende Unterschied: Bei Mika Häkkinen handelt es sich zunächst nur um einen Ent-Schluss, nicht um ein Karriere-Ende. „Daher ist jetzt nicht der Zeitpunkt, Lebewohl zu sagen“, betont Ron Dennis.

Trotzdem sind die Gefühle bei einem Fahrer, der seit neun Jahren Teil eines Rennstalls ist, der 159 Rennen bestritten und 19 davon gewonnen hat, natürlich besonders stark, auch wenn er vorerst nur pausieren will. Deshalb unterstreicht Norbert Haug den Dank durch Ron Dennis („Er hat einen unglaublich guten Job für uns gemacht“): „Dies ist natürlich auch ein Tag der gemischten Gefühle. Mercedes-Benz und Mika haben eine enge Verbindung. Er ist ein hoch geschätztes Familienmitglied, nicht nur, weil wir zusammen zwei Weltmeistertitel gewonnen haben. Wir teilen viele gemeinsame Erinnerungen und respektieren seine Entscheidung.“

Die Besinnung auf die Vergangenheit gehört, nicht nur in diesem Fall, auch zu einer sinnvollen und aktiven Zukunftsgestaltung. Häkkinen plant langfristig und denkt – verständlich – zunächst etwas kurzfristiger: „Rennfahren war, ist und bleibt meine Leidenschaft. Es ist das, was ich am besten kann. Als ich 1974 mit dem Kartsport begann, war die Formel 1 mein Ziel und seit mehr als zehn Jahren ist sie mein Leben. Aber meine Karriere hat mich so in Anspruch genommen, dass es meine Familie und meine Freunde immer mehr belastet hat. Deshalb habe ich das Team um eine

Pause gebeten, damit ich mehr Zeit für meine Frau Erja und meinen Sohn Hugo habe. Ich werde diese Zeit hundertprozentig dazu nutzen, meine Batterien aufzuladen. Es darf sich keiner täuschen, in mir brennen immer noch genügend Zündfunken, meine Karriere fortzusetzen. Aber darüber werde ich erst in einigen Monaten befinden. Zunächst freue ich mich, dass mir West McLaren Mercedes die Alternative gibt und mir die Chance auf ein Comeback lässt. Vielleicht wäre es einfa-



Internationale Auskunft: Dennis und Haug erläutern den Journalisten die Fahrer-Philosophie des Teams

cher gewesen, zurückzutreten, aber diese Entscheidung wollte ich noch nicht treffen. Ich weiß, dass ich bis zu meiner Rückkehr hart arbeiten muss, aber ich weiß auch, dass ich nur mit West McLaren Mercedes zurückkehren möchte. Dass ein Landsmann ins Team kommt, lässt einen meiner Träume wahr werden.“

Die Vita des aktuellen Nachfolgers im angestammten Cockpit von Mika Häkkinen ist – mit Blick auf das Geburtsdatum 17. Oktober 1979 verständlich – weit kürzer als die des großen Vorgängers. Zum Zeitpunkt seiner Verpflichtung hat Kimi Räikkönen 14 Grand-Prix-Einsätze hinter sich, dabei neun WM-Punkte für Red Bull Sauber Petronas gewonnen und entspricht in Fahrweise, Auf-

tritt, Ehrgeiz, und Zielorientiertheit dem üblichen Sammelbegriff seiner Generation: echt cool. Der Manager in der Formel 1, der sich nach den ersten Wochen der Saison nicht für die Dienste des jungen Finnen interessiert hätte, wäre dementsprechend ziem-

## Schöpferische Pause

„Es darf sich keiner täuschen“, präzisiert Häkkinen, „in mir brennen noch genügend Zündfunken, meine Karriere fortzusetzen.“

lich uncool gewesen. Dem für West McLaren Mercedes perfekten Fin(n)ish liegen weit mehr als natürliche landsmannschaftliche Bindungen zwischen Häkkinen und Räikkönen zugrunde. Schließlich besaß der junge Skandinavier einen gültigen Kontrakt mit dem Schweizer Sauber-Rennstall für 2002.

„Wir haben von Beginn der Verhandlungen an immer betont, dass wir nur dann interessiert sind, wenn wir mit dem Sauber-Team zu einer Einigung kommen. Deshalb freuen wir uns, dass auch die gute persönliche Beziehung zwischen Peter Sauber und Professor Jürgen Hubbert aus dem Vorstand von Daimler-Chrysler eine professionelle und für beide Seiten zufriedenstellende Vereinbarung ermöglicht hat“, unterstreicht Ron Dennis.

Das Verblüffende an Räikkönens bisherigen Leistungen ist von seinem ersten Grand-Prix-Tag an eine außergewöhnliche Konstanz und Übersicht; beides potenziert sich, wenn man es noch ins Verhältnis zu seinem Alter setzt. Räikkönen: „Ich bin auch ein wenig überrascht, dass sich mir nach

Press-Zentrum: Häkkinen hat noch manche Fragen zu beantworten, bevor er wirklich eine Pause einlegen kann





■ Aus Erfahrung gut: Mit Räikkönen an seiner Seite peilt Coulthard in der Saison 2002 den Titel in der Formel 1 an

so kurzer Zeit in der Formel 1 schon die Chance bietet, für ein Spitzenteam zu fahren, aber ich bin auch sehr glücklich darüber.“

Sofort stellt der junge Finne die bereits angesprochene Zielstrebigkeit unter Beweis: „Für das Team West McLaren Mercedes hat auch gesprochen, dass dort von jeher beide Fahrer gleich behandelt werden und es nicht von vorneherein eine Stallorder gibt. Ich glaube, dass das nächste Jahr für mich leichter wird, denn ich habe dann mehr Erfahrung und kenne auch alle Strecken.“

Mit wachsender Erfahrung und im richtigen Umfeld, da sind sich die Verantwortlichen von West McLaren Mercedes sicher, lassen sich seine Fähigkeiten zukünftig noch steigern. Haug: „Kimi hat das Potenzial, ein großer Rennfahrer zu werden. Klar, der Druck wird größer werden.“

Aber Druck hat er sich schon selbst gemacht. Von uns erwartet niemand seinen ersten Sieg im ersten Rennen.“

Wenn er auf den Druck angesprochen wird, zeigt Kimi Räikkönen sein stilles Lächeln: „Mehr Druck als ich zu Beginn dieser Saison vor meinem

**Jugendliche Frische**  
**„Das nächste Jahr wird für mich leichter“, glaubt Räikkönen, „denn ich habe dann mehr Erfahrung und kenne alle Strecken.“**

ersten Formel 1-Start verspürt habe, kann es nicht geben. Mit meinen Leistungen ist auch mein Hunger gewachsen. Bei West McLaren Mercedes habe ich die Möglichkeit, mehr Punkte zu machen. Schon deshalb ist das Team eine ideale Option für mich.“

Zu den Alternativen für die kommenden Jahre gehört auch Räikkönens bisheriger Teamkollege Nick Heidfeld. „Nick entwickelt sich gut. Wir halten

nach wie vor viel von ihm, er bleibt ein Kandidat und darüber gibt es auch Abmachungen“, erklärt Norbert Haug.

Ganz generell hängt die Entwicklungsfähigkeit eines Rennfahrers eng mit dem Umfeld zusammen, in dem er sich bewegen kann. „Die Anleitung, die wir Kimi geben können, wird sich im Fortgang seiner Karriere widerspiegeln“, sagt Ron Dennis. Ein schönes Gedankenspiel wäre da die Einbeziehung von Doppel-Weltmeister Mika Häkkinen. Doch Norbert Haug sieht noch keine offizielle Rolle als Coach: „Natürlich ist seine Unterstützung für Kimi und das ganze Team stets willkommen. Ich weiß, dass er seinem Nachfolger viele gute Tipps geben wird.“

Räikkönens Verpflichtung ist nicht das Resultat einer zwanghaften Verjüngungskur, vielmehr kommt es

West McLaren Mercedes auf die richtige Mischung bei den Fahrern an. Nach Häkkinens Bitte um eine Pause ging es um die entsprechende Ergänzung zu David Coulthard.

Der Schotte geht 2002 bereits in seine siebte Saison mit dem Rennstall und will am Ende des kommenden Jahres die eine Stufe, die ihm in seiner Erfolgsleiter nach oben noch fehlt, erklimmen. Für den 30-Jährigen stand

ein Wechsel nie zur Debatte: „Das Team und ich sind uns seit ein paar Monaten einig. Mika und ich waren sechs Jahre lang Teamkollegen, die am längsten haltende Fahrerpaarung in der Formel 1. Wir haben gut zusammengearbeitet und uns harte Kämpfe geliefert. Ich verstehe seine Gründe, eine Pause einzulegen.“

Damit besitzt der Schotte bereits das Grundkapital für eine erfolgreiche Fortsetzung der britisch-finnischen Partnerschaft: „Dank Mika habe ich viel über schnelle Finnen gelernt, das wird mir im nächsten Jahr von Nutzen sein.“ Das glaubt Norbert Haug auch: „David hat seit Jahren gute Arbeit für uns geleistet und wird im nächsten Jahr noch stärker sein.“

Nutzen und Lernen – zwei Stichworte, die – auf den Punkt gebracht – für diese und die nächste Saison auch die Situation von Alexander Wurz widerspiegeln. Der Österreicher bleibt der Dritte im Bunde. Die durch das neue Reglement stark verkürzte Testperiode für das Rennjahr 2002 macht den Erfahrungsschatz des 27-Jährigen besonders wichtig. „Ich weiß, dass ich meinem Ziel, für McLaren Mercedes Rennen zu fahren, sehr nahe gekommen bin und freue mich, dass das Team meinen Beitrag während dieses Jahres anerkennt und weiter mit mir arbeiten will. Das Team wird meine Karriere weiter unterstützen.“

West McLaren Mercedes denkt eben nicht nur an die eigene Zukunft, sondern auch an die seiner fahrenden Angestellten: Sollte sich in einem anderen wettbewerbsfähigen Formel 1-Team für Wurz die Möglichkeit ergeben, Grand-Prix-Rennen zu fahren, wird er freigestellt.

„Die Verträge mit den vier Fahrern“, betont Norbert Haug am Ende der zukunftsweisenden Auskunftsstunde, „sind langfristig angelegt.“ Das entspricht der Philosophie, stets die beiden besten verfügbaren Piloten einsetzen zu können. Ron Dennis unterstreicht die gemeinsame Gang-, Les- und Denkart von McLaren und Mercedes-Benz: „Alle Entscheidungen über die Fahrerbesetzungen sind einstimmig getroffen worden, denn sie dienen dem einen Ziel, dass wir zusammen ein noch besseres Team sein wollen.“

Mit dem Ansatz bleibt die Zukunft stets gegenwärtig. ■

■ West-Side-Story: Häkkinen geht, hängt seinen Helm aber noch nicht an den Nagel



# Hallen Sportfest

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt präsentiert Mercedes-Benz dem Publikum Motorsport – richtig zum Anfassen.

Text: Clauspeter Becker. Fotos: Wolfgang Wilhelm, Oliver Stratmann



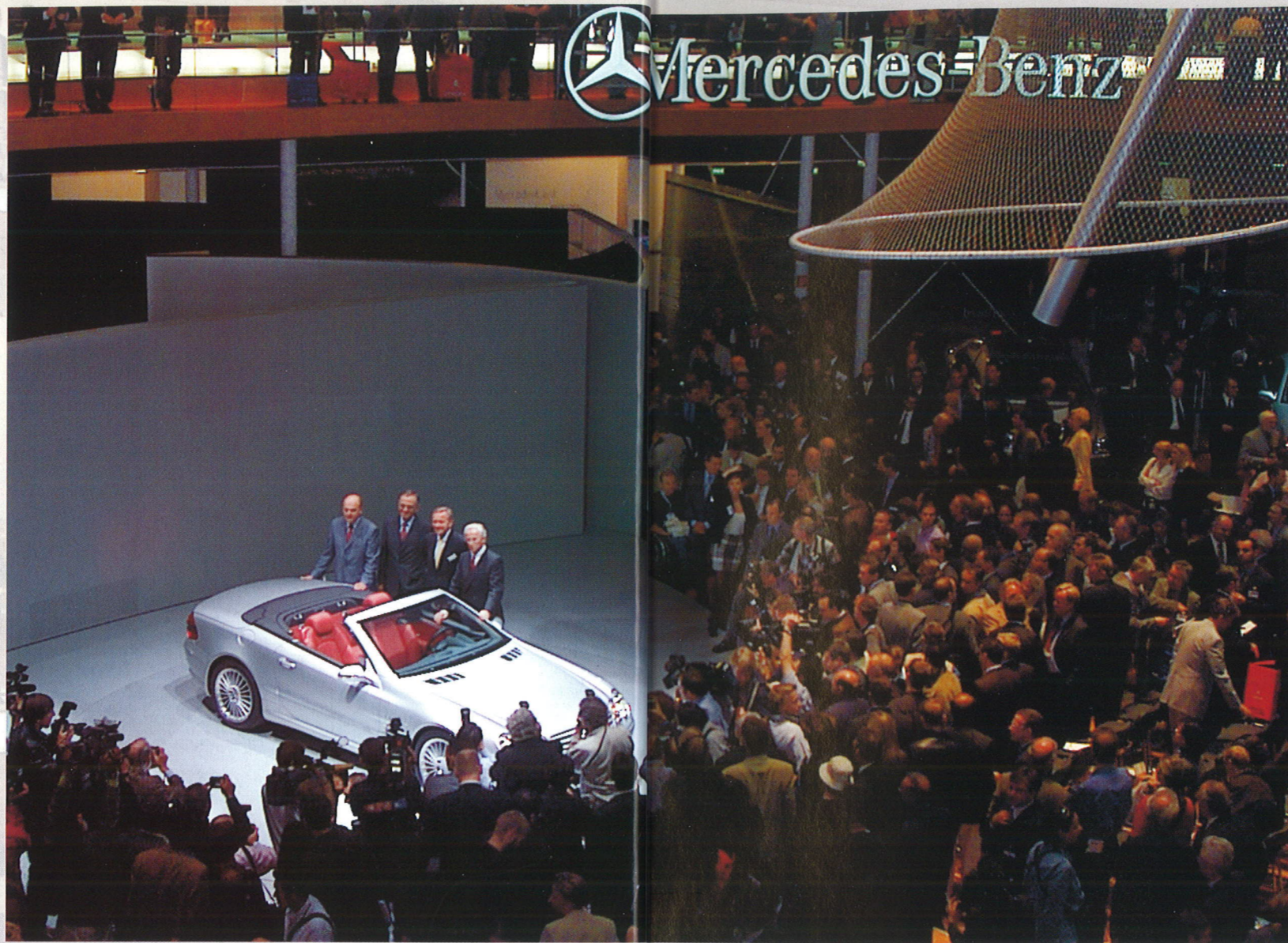
IAA 2001

Vor einem Publikum, das gegen Schadenfreude nicht so ganz immun ist, müssen die Herren Fahrer tun, was ihnen während der regulären Arbeitszeit im Rennen als Dienstleistung zuteil wird: ein Rad wechseln. Angetreten zu einer solchen Vorstellung sind diesmal Uwe Alzen, Peter Dumbreck und Darren Turner.

Das Auto, an dem sie arbeiten sollen, ist ihnen wohl vertraut. Denn auf dem Arbeitsplatz steht ein Mercedes-Benz CLK mit den unverwechselbaren Kennzeichen der DTM. Aber beim raschen Umgang mit den Rädern und dem Schlagschrauber fehlt den DTM-Piloten vielleicht etwas die Routine. Nach einer etwas hakeligen Partie zur Probe gelingt der Wechsel schließlich doch in 7,8 Sekunden.

Als Herausforderer treten Augenblicke später dann drei anonyme Facharbeiter aus dem Publikum auf die Bühne. Sie erledigen den Job in 8,2 Sekunden – und bekommen, wie nicht anders zu erwarten, den laute- ren Applaus aus der Menge.

Das Spiel mit den Rädern zählt zu einem Programm, mit dem Mercedes-Benz Motorsport auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt den Besuchern Rennsport zum Anfassen bietet.



Shooting Star: Fotografen und Journalisten machen sich vom neuen SL ein Bild

Fürsorgliche Belagerung: Häkkinen und Coulthard stehen im Medieninteresse



Auf 750 Quadratmetern im zweiten Stockwerk der Festhalle geben sich die Formel 1 und die DTM volksnah. Zur Begrüßung der Besucher steht das Safety Car der Formel 1 vor dem Eingang zu der Motorsport-Arena – natürlich das für die Saison 2002, der SL 55 AMG.

Dieser neue Spitzensportler im Modellprogramm von Mercedes-Benz feiert zwei Etagen tiefer seine Welt-premiere in der Öffentlichkeit einer Automobil-Ausstellung. Für diesen Anlass ist auch das weitläufige Erdgeschoss der Festhalle nicht groß genug: 3.500 von insgesamt 9.000 am ersten Preetag anwesenden Journalisten finden hier Platz und dürfen die zweite Aufführung der Enthüllung des Sportwagens genießen, die, ebenso wie die in Hamburg, livehaftig von Lionel Ritchie und Juliette mit dem Lied „You are the One“ gefeiert wird.

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



Einsteigen bitte: Einmal in das Cockpit eines Formel 1 gleiten – den Wunsch macht Mercedes-Benz gerne wahr

Ganz aktuell ist in seinen wesentlichen Elementen der Star der Sportschau von Mercedes-Benz der West McLaren Mercedes MP4-16, wie ihn David Coulthard fährt. Oder vielleicht doch nicht ganz? Die Flügel vorn und hinten sind nicht permanent abgedeckt, was auf nicht unbeabsichtigte Abweichungen vom Originalfahrzeug schließen lassen dürfte.

Während das Cockpit dieses Autos nicht für jedermann zugänglich ist, drängen sich nebenan die Leute um ein Monocoque, in das sich jeder Gelenkige mit der passenden Figur einmal fädeln darf, um zu erleben, an welchem unbequemem Arbeitsplatz Mika Häkkinen und David Coulthard ihr Werk verrichten.

Die starken Unterschiede bei der Eleganz des Ein- und Ausstiegs machen die Bemühungen unterhaltsam, besonders, wenn dort einmal eine schlanke junge Dame mit offensichtlicher Balletterfahrung den Herren zeigt, wie graziös man in die Sitzkiste gleiten kann.

In den zweisitzigen Formel 1, der gleich nebenan steht, darf allerdings nicht jeder, der das gerne möchte, einsteigen. Dies ist ein Privileg, das Prominenten vorbehalten bleibt. Aber jeder darf hier einen Blick auf den Motor werfen, von dem auch ein



■ Steuer-Erklärung: Der Besucher lernt wie Häkkinen und Coulthard zu schalten

Das Flaggenspiel hingegen findet in aller Öffentlichkeit auf einer Bühne statt, wo entweder Stefan Kersthold vom Südwest-Radio oder Volker Hirth vom Hessischen Rundfunk moderieren. Im Spiel mit den Flaggen zeigen sie die traditionellen Signale der Streckenposten den Kandidaten aus dem Publikum, die alle Farben ganz korrekt zu deuten haben. Als Preise winken Wochenenden bei der DTM.

Interessante Gespräche führen die beiden Moderatoren auf der Bühne auch mit ganz unterschiedlicher Prominenz: Die Mercedes-Teams der DTM sind mit allen zehn Fahrern vertreten. Also sind neben den bereits erwähnten Alzen, Dumbreck und Turner auch Bernd Schneider, der frisch gekürte DTM-Champion, Marcel Fässler, Patrick Huisman, Bernd Mayländer, Christijan Albers, Thomas Jäger und David Saelens in Frankfurt zu bewundern – nicht nur beim Radwechsel.

Nicht nur über Automobilrennen mit Mercedes-Benz verbundene Sportler kommen zum Interview auf die Bühne. Rudi Völler, Coach der Deutschen Fußball-Nationalmannschaft, und Tina Theune-Meier, in gleicher Funktion um die Nationalmannschaft der deutschen Damen bemüht, geben ihrem Sponsor die Ehre ihrer Anwesenheit. Aus der internationalen Sportwelt kommen die Gewinner des „Laureus Sports Award“: Dailey Thompson und Lindfort Christie.

Ein Meister seines Fachs ist dauernd anwesend in der Motorsport-Arena: der Mercedes-Benz CLK, mit dem Bernd Schneider in der Saison 2000 das Deutsche Tourenwagen Masters gewonnen hat. Der Renntourwagen steht permanent aufgebockt an seinem Platz und dient zur regelmäßigen Demonstration der Arbeit an den Boxen. Mechaniker der Rennteams wechseln regelmäßig vor dem Publi-



■ Selbst-Bedienung: Jetzt weiß er, dass das Betanken keine leichte Aufgabe ist

## IAA 2001

weiteres ausgebautes Exemplar von allen Seiten begutachtet werden kann.

Aktion in jeder Form ist auf dem Sportplatz von Mercedes-Benz bei der IAA angesagt. Um Fingerfertigkeit und präzise Reaktionen geht es beim Lenkradspiel. Der Formel 1-Fan darf dabei ein Lenkrad von annähernd der gleichen Sorte wie im West McLaren Mercedes in die Hände nehmen und virtuell ein Spiel mit der Beschleunigung treiben. Das beginnt mit dem Druck auf den Starterknopf. Wenn der Motor laut gibt, muss die Launch Control eingeschaltet werden. Danach nehmen die Dinge ohne weiteres Zutun ihren Lauf, weil die Simulation des Gasgebens automatisch erfolgt. Das aber führt blitzschnell ans Ende des ersten Ganges, der bei 18.000 Touren – aber auch nicht früher – sein Ende haben soll.

Wenn dieser Wert auf dem digitalen Drehzahlmesser erscheint, gilt es blitzschnell mit der rechten Wippe hinter dem Lenkrad hochzuschalten. Die Übung lässt sich bis in den siebten Gang wiederholen, und Herunterschalten kann man bei entsprechend abgesunkener Drehzahl auch. Am Ende der Übung bekommt der Spieler ganz diskret eine von zwei Noten: geschafft oder verfehlt.

■ Stand der Dinge: Man kommt sich vor wie in einer Formel 1-Box



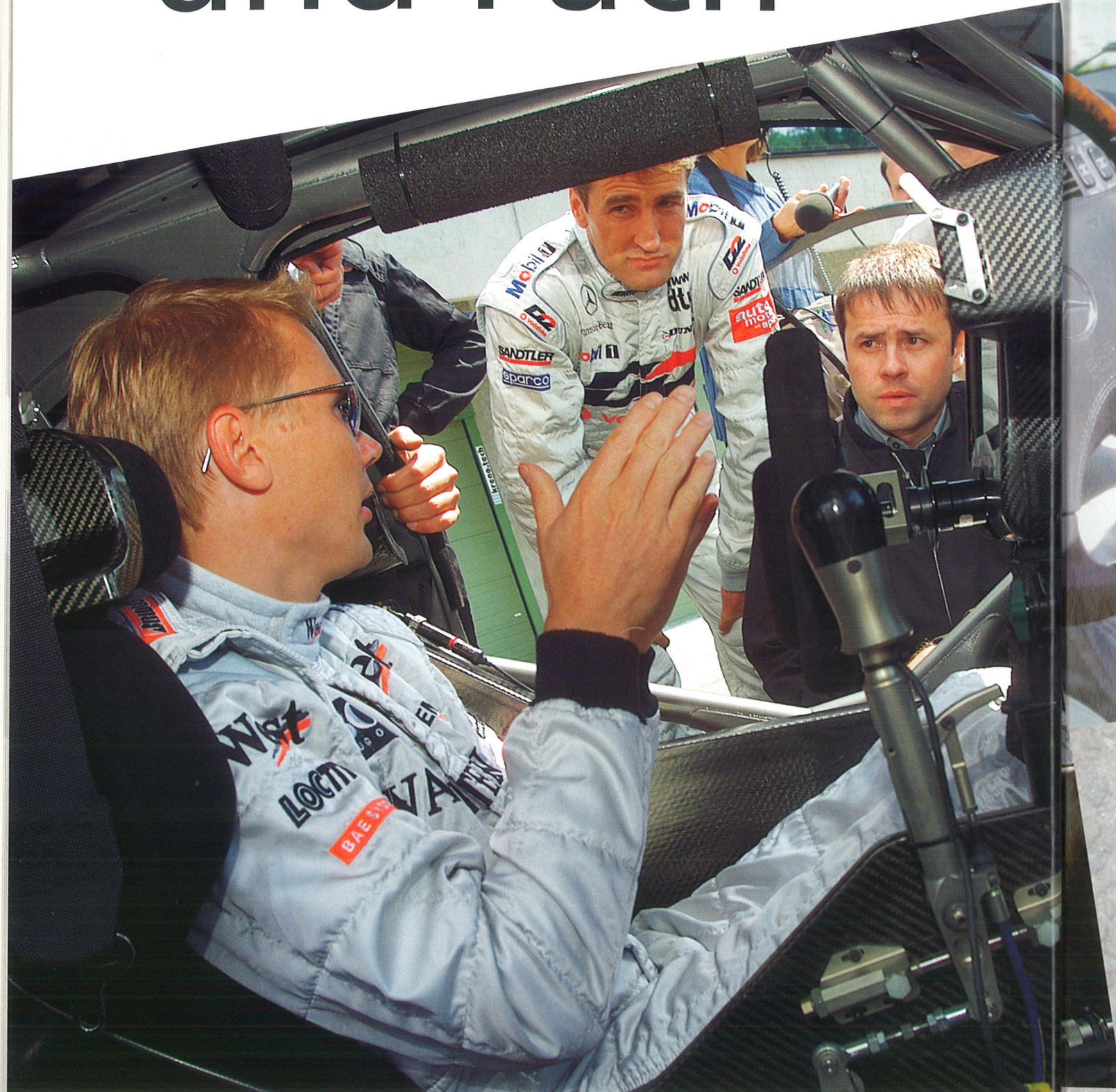
kum einen der vorderen Radträger aus. Eventuell mechanisch begabte Zuschauer dürfen hier aber nicht wie beim Radwechsel eingreifen.

Aktivität des Publikums ist aber bei der Tankanlage der Formel 1 erlaubt. Hier dürfen alle, die es wissen wollen, einmal am eigenen Leib erfahren, dass der Tankrüssel schon ohne Sprit 35 Kilo wiegt und alles andere als handlich ist. Nach dieser Erfahrung staunen die meisten darüber, wie schnell das Boxenpersonal mit dieser schweren Aufgabe fertig wird.

Für alle schließlich, die mal so wie Jürgen Hubbert, Ron Dennis, Adrian Newey oder Norbert Haug unter dem kleinen Baldachin vor einem Monitor stehen wollen, um in der Phantasie die Rennstrecke vor sich und die Boxengasse hinter sich zu wäghen, gibt es eine exakte Nachbildung des Originals, das an den Grand-Prix-Wochenenden an der Boxenmauer irgendeiner Rennstrecke installiert wird. Das Geschehen auf den Monitoren kommt natürlich vom Band, aber die authentische Ausstattung mit Kopfhörern und Mikrofonen gibt der anwesenden Crew Gelegenheit, das Renngeschehen unter Ausschluss der Öffentlichkeit zu diskutieren.

Wo gibt es das alles sonst schon? ■

# Unter Dach und Fach



Es gibt Momente, da gewinnt auch der eingefleischteste Cabrio-Fan einem geschlossenen Auto Freuden ab – sofern natürlich Marke und Design stimmen. Formel 1-Fahrer Mika Häkkinen wechselte kurz das Fach und testete sich durch entsprechende Angebote von Mercedes-Benz.

Text: Helmut Deimel. Fotos: Wolfgang Wilhelm, Hoch Zwei



■ Vitesse oblige: Auch im Mercedes-Benz CLK, in den Farben seines West McLaren Mercedes lackiert, kommt Formel 1-Doppelweltmeister Mika Häkkinen rasch auf Touren

## PROMOTION

Auch für einen zweifachen Formel 1-Weltmeister gibt es durchaus automobiles Neuland. Weil bekanntlich Stillstand Rückschritt bedeutet, wagte sich Mika Häkkinen, neugierig wie der Finne nun mal ist, neulich auf unbekanntes Terrain – gleich zweimal innerhalb kürzester Zeit. Nach dem Großen Preis von Österreich stand eine Offroad-Exkursion auf dem Programm, und nach dem Grand Prix von Frankreich wartete auf der Rennstrecke von Brünn in Tschechien ein DTM-Renntourenwagen auf den West McLaren Mercedes-Piloten. Hinter beiden Verlockungen steckten Sponsor West und Mercedes-Benz.

Nach dem Wochenende auf dem A1-Ring verbringt Mika Häkkinen den Montag noch in der steirischen

Landeshauptstadt Graz. Testfahrten mit Geländefahrzeugen von Mercedes-Benz sind angesagt, und das Aufsuchen des Grenzbereichs in diesem Metier ist auch für einen Formel 1-Champion beileibe nichts Alltägliches. Im Puch-Werk, wo DaimlerChrysler die M-Klasse, die G-Klasse, den Voyager und den Allradantrieb für Pkw bauen lässt, erhält Mika von Cheftester Erwin Worisch im Schnelldurchlauf eine Einführung in die Kunst des Geländefahrens.

Die M-Klasse ist dem Finnen wohl vertraut, denn dieses Modell fährt er auch daheim in Monte Carlo. Nach ein paar schnellen Asphalttrunden auf der hauseigenen Versuchsstrecke wechselt Mika daher bald von der M- in die G-Klasse – und damit in extremeres Gelände.

Auch einer wie Häkkinen zeigt sich ziemlich beeindruckt, wenn er am Steuer erlebt, was mit dem G in Extremsituationen so alles möglich ist, daher zeigt er sich dem Instruktor dankbar: „Er hat mir genau erklärt, wann man die Differenziale sperren muss, um beim Klettern keinen Schlupf zu haben.“

Dem „Grundkurs“ folgt der Aufstieg auf den „Schäckl“, einem Hausberg der Grazer. Länge der Teststrecke: fünf Kilometer, Höhenunterschied: 650 Meter, Ziel des Ausflugs: eine gemütliche Almhütte

in 1.445 Meter Höhe. Der Kletterpfad auf den „Schäckl“ sprengt das Vorstellungsvermögen jedes von guten Strassen verwöhnten Autofahrers – auch das Häkkinens. Der Weg, den Mercedes-Benz für seinen Extrembergsteiger am „Schäckl“ bereit hält, führt in der Direktissima zum Gipfel, stellenweise hätte man wohl Mühe, zu Fuß hinaufzukommen.

Extreme Kanten und Stufen im Anstieg – bis zu 45 Grad steil – sind mit riesigen Felsbrocken zusätzlich gewürzt. Gerade recht, um in der obersten Liga der Geländewagen – der V8-Motor des G500 leistet 296 PS – die Grenzen des gerade noch Machbaren auszuloten. Offenbar hat ein Formel 1-Champion auch das Zeug zur Gämse, wenn's denn sein muss,

und so hangelt sich Mika – die ärgsten Brocken geschickt vermeidend – im Kriechgang bergwärts. „Unglaublich, was die G-Klasse alles kann,“ resümiert er am Gipfel. „Manchmal waren zwei oder gar drei Räder in der Luft und trotzdem ging es immer voran.“

Nicht das Einzige, worüber der Finne in luftiger Höhe staunen muss: Oben bei der Almhütte wartet nicht nur Gattin Erja, sondern auch eine recht große Fangemeinde, und alle rätseln, woher die Leute bloß Wind von der Sache gekriegt haben und wie die so schnell hier herauf kommen konnten. Jedenfalls sind zur Vorsicht auch zwei Gendarmen angereist, aber die wollen offenbar in erster Linie, so wie alle anderen, bloß ein Autogramm.

Ehrfürchtig und respektvoll warten die Leute, bis Mika und Erja in der würzigen Bergluft ein ordentliches

Wienerschnitzel verdrückt haben, dafür signiert der Formel 1-Star dann ebenso geduldig viele Hemden, Rucksäcke und Fotoalben. „Der ganze Tag war ein tolles Erlebnis für mich, speziell die Bergfahrt,“ meint Mika hinterher. „Der wundervolle Bergfriede steht in krassstem Gegensatz zur hektischen, schrillen und lauten Formel 1 – eine sehr schöne Abwechslung. Solche PR-Termine würde man sich öfter wünschen.“

Da konnte Mika Häkkinen nicht ahnen, dass diesem Wunsch bald schon entsprochen würde. Nach dem Grand Prix in Magny Cours hielt das Team West McLaren Mercedes für ihn nämlich eine Überraschung parat. Das andere Extrem einer gut fünf km/h langsamen Bergtour per Allrad konnte eigentlich nur eine schnelle Ausfahrt in einem Rennwagen mit Dach sein.

■ Tour d'Horizon: Für Formel 1-Champion Häkkinen ist es eine ganz neue Erfahrung, im G500 ungewohntes Terrain zu erobern



## PROMOTION

Der vertraute Formel 1-Silberpfeil hatte sich gewissermaßen in einen Mercedes-Benz CLK verwandelt, wie er in der populären DTM zum Einsatz kommt, so perfekt war das Design des Grand-Prix-Autos auf den Tourenwagen übertragen worden. Vorbereitet hatte den exklusiven DTM-Renner eigens für den Filmtermin Mercedes-Benz-Partner HWA.

450 PS würden zwar einen an Formel 1-Power gewöhnten Rennfahrer nicht die Sinne rauben, aber der Unterhaltungswert eines modernen DTM-Tourenwagens ist trotzdem ziemlich hoch, wie der Finne bald feststellt. Ort der Handlung ist in der Tschechischen Republik die Berg- und Talbahn von Brünn, wo die legendäre

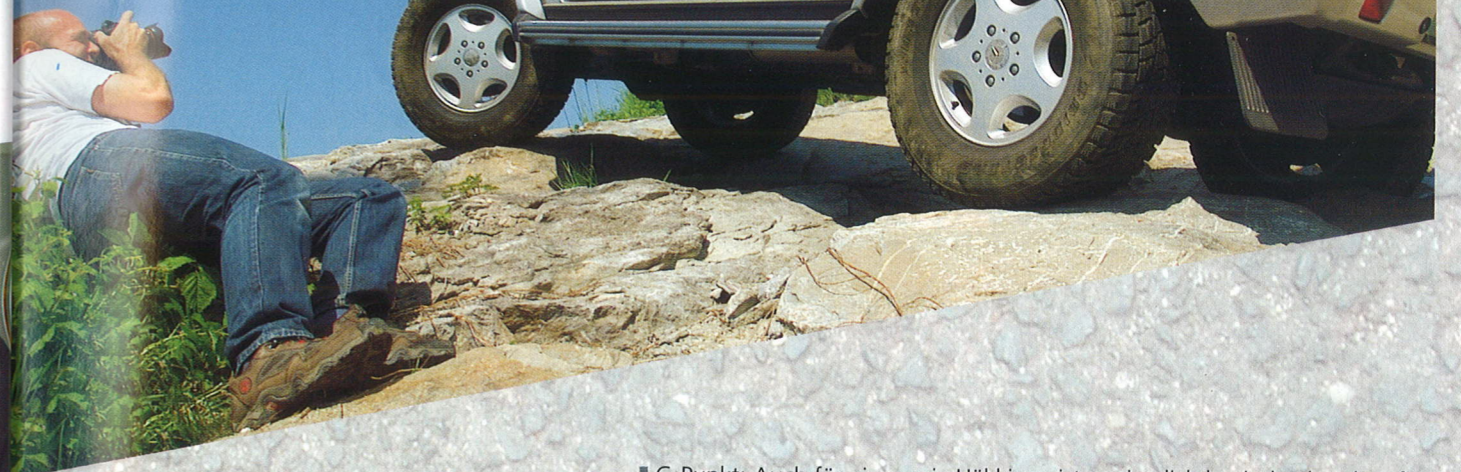
DTM 1992 schon mal gastierte. Als der CLK stilgerecht enthüllt wird, staunt Mika nicht schlecht: „Ein bildschönes Auto, perfekt gemacht. Es hat nur einen kleinen Schönheitsfehler – die Startnummer.“ Damit meint er die gegenwärtige Startnummer drei; als Doppelweltmeister fällt es einem eben nicht so leicht, sich an die Drei an Stelle der Eins zu gewöhnen.

HWA-Chefkonstrukteur Gerhard Ungar und DTM-Meister Bernd Schneider geben Häkkinen rasch die technischen Eckdaten des CLK und eine grobe Bedienungsanleitung an die Hand, dann nimmt der zweifache Formel 1-Champion zum ersten Mal in seiner Karriere auf dem Beifahrersitz eines Rennwagens Platz. Bernd

dreht mit Mika ein paar Informationsrunden, ohne wirklich in den Grenzbereich vorzudringen. Dann tauschen die beiden die Plätze. Nun kommt Schneider in den seltenen Genuss, Passagier im eigenen Arbeitsgerät zu sein. Die Bilder der Onboard-Kameras zeigen später, wie viel Spaß die beiden miteinander haben. Schneider schlägt einige Male dramaturgisch effektiv die Hände vors Gesicht und verspreizt sich mit Händen und Füßen im Cockpit, Häkkinen deutet dem Co mit Daumen und Zeigefinger ungerührt, wie knapp man gerade am Abflug vorbeigeschrammt sei.

Zurück in der Box scherzt Mika Häkkinen: „Ich glaube, ich habe das

■ Akrobat schön: Das Einsteigen in das Tourenwagen-Cockpit erfordert nicht weniger Gelenkigkeit als das Einfädeln in ein Formel 1-Monocoque



■ G-Punkt: Auch für einen wie Häkkinen ist es ziemlich beeindruckend, auf welchen Pfaden man sich mit der G-Klasse bewegen kann

Auto ein- oder zweimal fast verloren. Unsinn, es war bestimmt dreimal. Aber im Ernst – toll wie gut das Auto ausbalanciert ist, es verleitet auf Antrieb zum Räubern über die Randsteine. Sehr beeindruckend sind auch die Bremsen.“

Bernd Schneider findet für seinen weltmeisterlichen Fahrlehrer erwartungsgemäß nur Komplimente: „Du merkst natürlich sofort den Ausnahmekönner. Die Eingewöhnung dauerte wirklich nur ganz kurz, schon nach wenigen Kurven spürte ich, wie sich Mika gekonnt an die Grenzen des Autos herantastet, ohne dabei in eine kritische Situation zu kommen. Ein bisschen mehr Power könnte er vertragen, hat Mika zwischendurch mal gemeint.“

Nach erfolgreich absolvierter Fahrprüfung legt Mika die ersten Solorunden im Mercedes-Benz CLK in den bekannten Farben von West McLaren Mercedes auf die Bahn. Dabei kommt er immer besser in Schwung und genießt offensichtlich jede einzelne Runde in vollen Zügen.

Auch Markus Röhrich, der Fahrzeugingenieur bei HWA, der in der DTM sonst für das Auto des Schotten Peter Dumbreck zuständig ist, zeigt sich von der coolen Professionalität des Finnen angetan: „Wenn man bedenkt, dass er am Tag zuvor in Magny Cours am Start stehen geblieben ist, waren seine Einstellung und seine Stimmung bewundernswert. Sein Interesse am Auto und der ganzen Technik war großartig. Er war sehr freundlich zu uns allen, und ich fand es toll, dass er bei der Geschichte keinen falschen Ehrgeiz entwickelte und da-

her auch nie im Kiesbett war. Für mich war es ein tolles Erlebnis, mal mit einem Formel 1-Profi zu arbeiten, und meine Kinder werden sich über die Autogramme auch sehr freuen.“

Später geht auch Schneider in einem zweiten CLK auf die Strecke, um sich mit Häkkinen ein paar kleine Duelle für die Kameras zu liefern.

Die Boxensignale kommen dabei von Gattin Erja, die den beiden per Tafel die Botschaft „stay cool“ übermittelt.

Dazu Mika später: „Jetzt kann ich mir gut vorstellen, dass es mit diesen Autos im dichten Pulk leicht zu Berührungen kommt, und das ist wohl auch okay, solange es in der Art von Gentlemen geschieht. Heute habe ich das aber trotzdem vermieden, weil ich die schöne Lackierung auf keinen Fall beschädigen wollte.“

Klar: Ein echter Finne ist stets auf ein sauberes Finish bedacht. ■

# Powered by Mercedes-Benz

**In der Formel 1-Partnerschaft zwischen Mercedes-Benz und McLaren bringt jede Seite ihre Kompetenzen und Stärken ein. Im Zusammenspiel der Kräfte leistet Mercedes-Benz seinen technischen Beitrag – in den Bereichen Entwicklung, Konstruktion, Versuch und Forschung.**

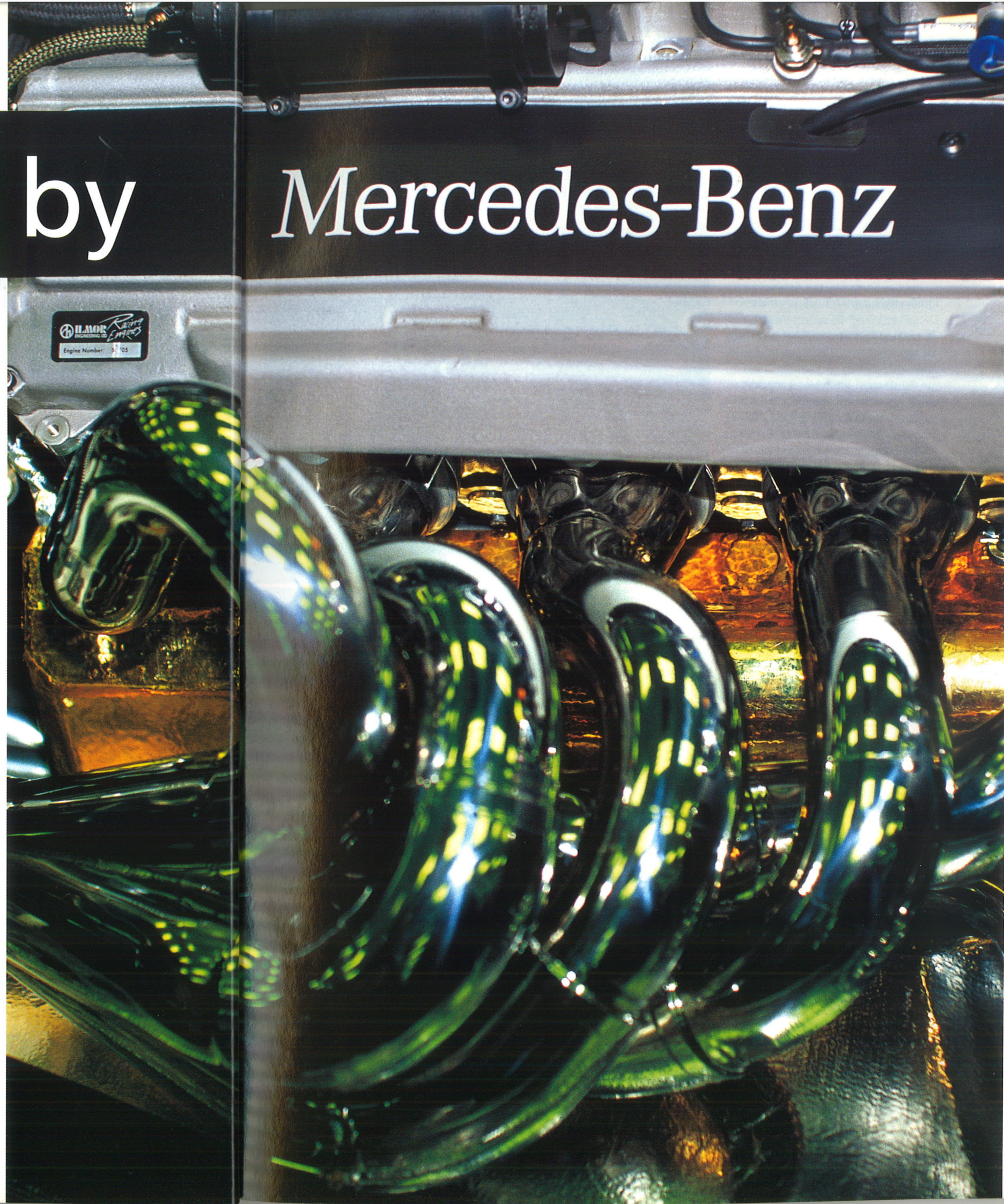
Text: Clauspeter Becker. Fotos: Wolfgang Wilhelm

**D**ie Formel 1-Rennwagen von West McLaren Mercedes sind ein schönes Beispiel zeitgemäßer Globalisierung. Die Dienstwagen des Finnen Mika Häkkinen und des Schotten David Coulthard, die auf japanischen Bridgestone-Reifen fahren, werden in Woking südwestlich von London in einer Company gebaut, die einst der Formel 1-Fahrer Bruce McLaren aus Neuseeland gründete und heute von dem Briten Ron Dennis geleitet wird. Die Motoren entstehen weiter nördlich auf der Insel in der kleinen Stadt Brixworth bei der Mercedes-Rennmotoren-Filiale Ilmor, deren Chef der Schweizer Mario Illien ist.

Tatkräftige und zum Teil wissenschaftliche Unterstützung erhalten diese beiden Partner im vereinigten britischen Königreich in großem Umfang von Mercedes-Benz durch zwei kompetente Fachbereiche: Motoren-Vorentwicklung und Forschung.

Koordiniert wird der Anteil, den Mercedes-Benz in Stuttgart leistet, an den West McLaren-Mercedes-Rennwagen und ihren Motoren von der Abteilung Technik Motorsport. Das High-Tech-Unternehmen residiert mit seinen 50 Ingenieuren abseits aller Mercedes-Werke und diskret im Industriegebiet von Fellbach-Schmiden, östlich von Stuttgart. Dort befindet sich das Konstruktionsbüro und die Zentrale des ausschließlich mit Renntechnik befassten Ingenieurteams, das Entwicklungs- und Versuchsarbeit für Mercedes-Benz in der Formel 1 und in der DTM leistet.

Die Werkbank steht innerhalb des Werksgeländes von Mercedes-Benz in Stuttgart-Untertürkheim im Bereich der Forschung. Über sieben Prüfstände wacht

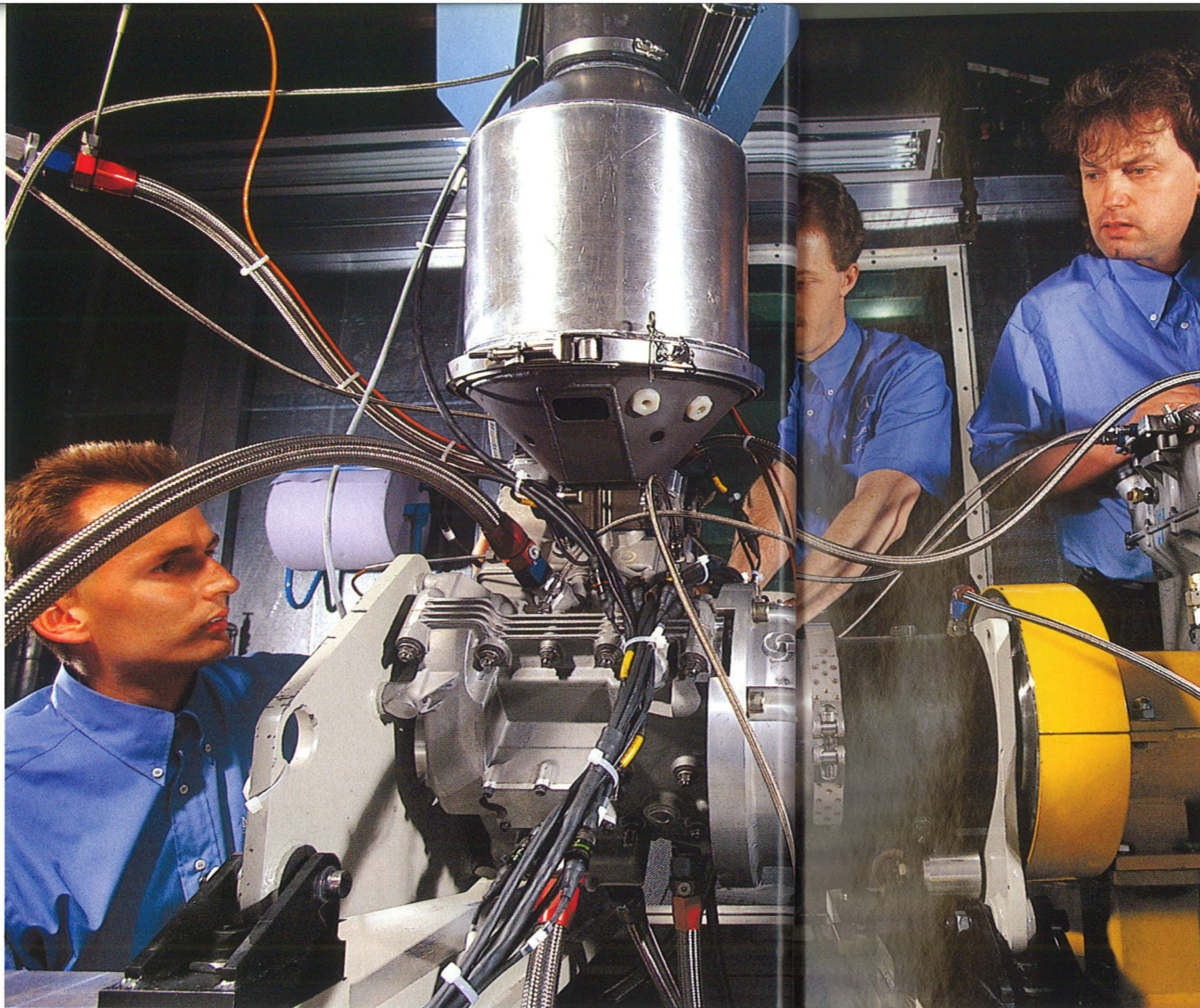


## FORMEL 1

die Mannschaft von Abteilungsleiter Dr. Hans-Peter Kollmeier. Dort lassen sich Entwicklung und Erprobung von Rennmotoren von der Basis an betreiben. Denn einer dieser Prüfstände ist auf den Urtyp aller Formel 1-Triebwerke spezialisiert, die Einzylinder-Versuchsmotoren.

Es handelt sich dabei um absolut maßgenaue Muster einer Einheit des späteren Zehnzylinders, deren Anatomie sich hauptsächlich in einem Detail vom Original unterscheidet: Zum Ausgleich der erheblichen freien Massenkräfte des Einzylinders sind Ausgleichswellen vorhanden. Ohne die würde der kleine Motor mechanisch explodieren, lange bevor er die angestrebte Drehzahl von über 18.000 Touren erreicht.

Die Einzylinder mit knapp 300 cm<sup>3</sup> Hubraum erreichen zwar die gleichen Drehzahlen wie die Zehnzylinder, aber sie verfehlen das Zehntel der Leistung der Rennmotoren, weil die Ausgleichswellen die Bilanz der Reibungsverluste verschlechtern. Satte 55 Kilowatt (75 PS) kommen dennoch zustande.



■ Teil-Nahme: Ein Prüfstand ist auf Einzylinder-Versuchsmotoren spezialisiert. An einem Einzylinder können Änderungen schneller durchgeführt und Ergebnisse rascher beurteilt werden

vor. So lassen sich das winklige Monaco oder das flüssige Monza in der Testbox nachvollziehen. Und nach dem Motto „Doppelt getestet hält besser“ wird grundsätzlich die zweifache Distanz gefahren.

Besonders hoch geht es auf diesem Prüfstand in der Entwicklungsphase eines neuen Motors zwischen November und Februar her. Da kommen wöchentlich zwei bis drei Motoren zum Dauerlauf auf die Folterbank.

Der instationäre Prüfstand Nummer zwei dient dem schönen Zweck, die Manieren des Motors zu verbessern. Die Techniker fassen das angestrebte Wohlverhalten in dem Begriff

„Fahrbarkeit“ zusammen. Was sie erreichen wollen, unterscheidet sich von den Zielen der Kollegen in der Entwicklung für die Serie gar nicht so sehr.

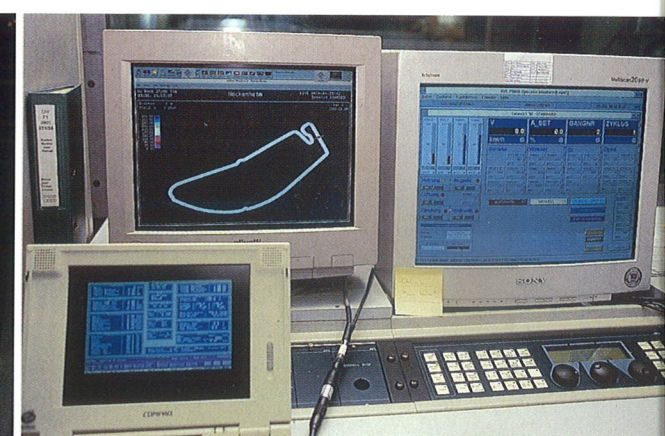
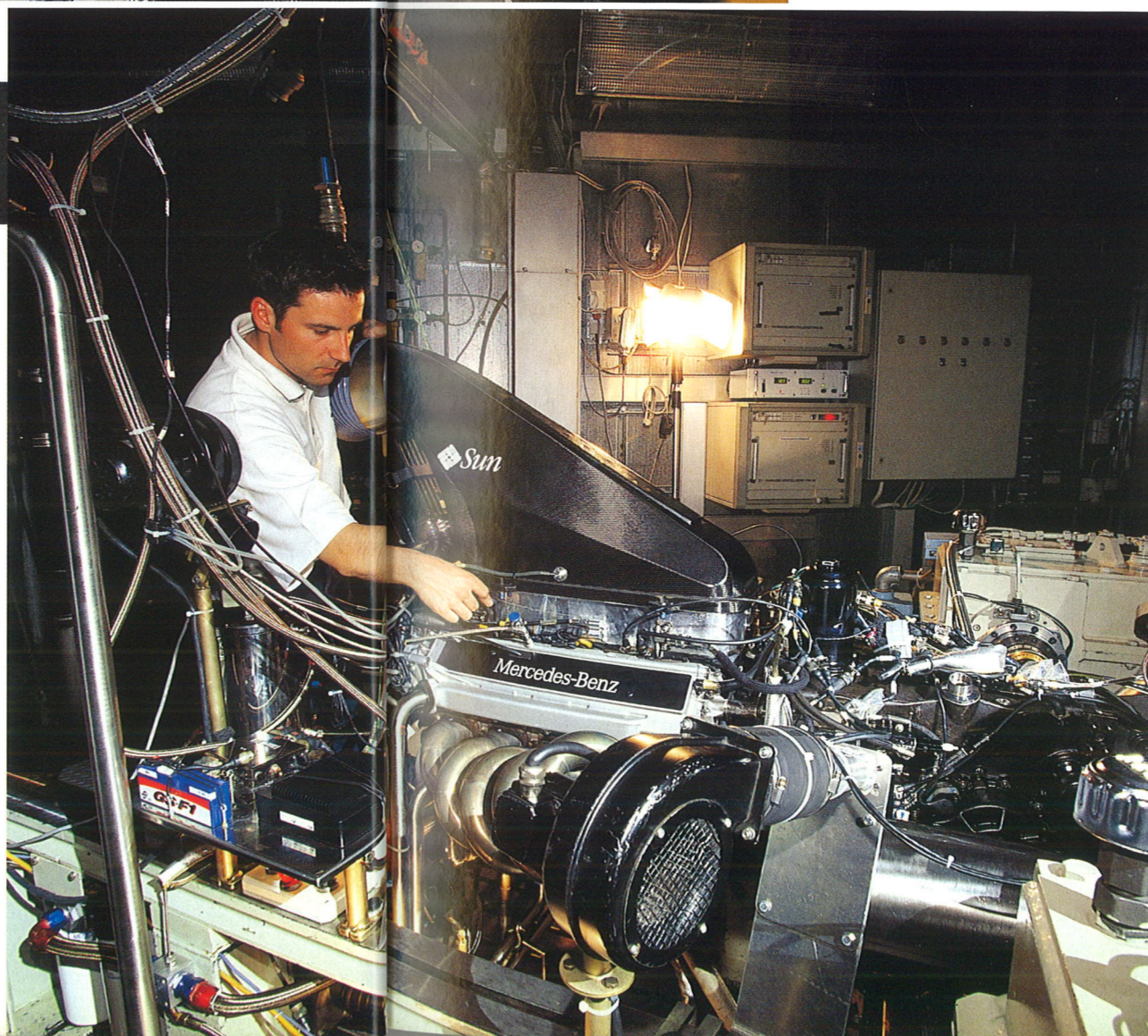
„Auch ein Rennmotor muss sauber und bestens kontrollierbar auf das Gaspedal reagieren“, doziert Dr. Kollmeier, „nur dann kann der Fahrer die optimale Beschleunigung aus der Kurve nutzen. Und eine perfekt funktionierende Launch Control ist ohne einen solchen Prüfstand nicht zu schaffen.“ Möglich wird die hier angestrebte optimale Leistungsentfaltung durch Feinabstimmung des elektronischen Motormanagements von TAG-

■ Komplet-Programm: Auf dem instationären Prüfstand wird der Mercedes-Benz-Zehnzylinder mit Kupplung, Getriebe und Differenzial als komplette Einheit in die Pflicht genommen

„Der Vorzug der Einzylinder liegt darin, dass man Änderungen schneller durchführen und das Ergebnis rascher beurteilen kann“, loben Mario Illien und Hans-Peter Kollmeier unisono. In ganz kurzer Zeit können hier auch wesentliche Dinge untersucht werden. Unterschiedliche Verhältnisse von Hub und Bohrung beispielsweise oder voneinander abweichende Kanalführungen im Zylinderkopf, verschiedene Brennraumprofile und die entsprechenden Ventilwinkel. Nockenwellen mit unterschiedlichen Steuerzeiten lassen sich beim Einzylinder hier ohne großen Zeitaufwand installieren und probieren. Ferner können auch schon die optimale Position des Einspritzventils und die grundsätzlichen Einstelldaten des Zeitpunkts der Zündung und der Einspritzung untersucht werden.

Für die kompletten Rennmotoren stehen drei Prüfstände zur Verfügung. Einer davon ist eine so genannte stationäre Motorbremse. Hier kann die Leistung in herkömmlicher Weise an definierten Punkten des Kennfeldes bei bestimmter Last und Drehzahl ermittelt werden. Und hier kann durch Feinabstimmung das Maximum erreicht werden. Weit interessanter sind die beiden instationären Prüfstände, auf denen Motor, Kupplung, Getriebe und Differenzial als komplette Einheit in die Pflicht genommen werden.

In der mechanischen Folterkammer mit der Nummer 906 steht die Anlage, auf der es möglich ist, eine der Wirklichkeit nahe Dauererprobung zu fahren. Alle dazu notwendigen Daten liegen als elektronischer Aufschrieb aus vergangenen Rennen



Electronics. Die Suche nach dem idealen Zeitpunkt für Zündung und Einspritzung sowie nach der besten Regelcharakteristik des E-Gas kostet meist viel Zeit. „Das kann manchmal schon eine ganze Woche dauern“, weiß das stets vollbeschäftigte Personal am Prüfstand.

Eine weitere Testanlage liefert den Beweis, dass die Abteilung Technik Motorsport von Mercedes-Benz ebenfalls Entwicklungspartner von McLaren ist. Es gibt in Untertürkheim einen speziellen Prüfstand für die bei McLaren gefertigten Siebengang-Renngetriebe. Anstelle des Zehnzylinders sorgt hier ein Hydraulikmotor für

■ Power-Lauf: Ein Formel 1-Grand-Prix, etwa der in Monza, wird auf dem instationären Prüfstand in Untertürkheim unter echten Rennbedingungen simuliert – mit der zweifachen Renndistanz

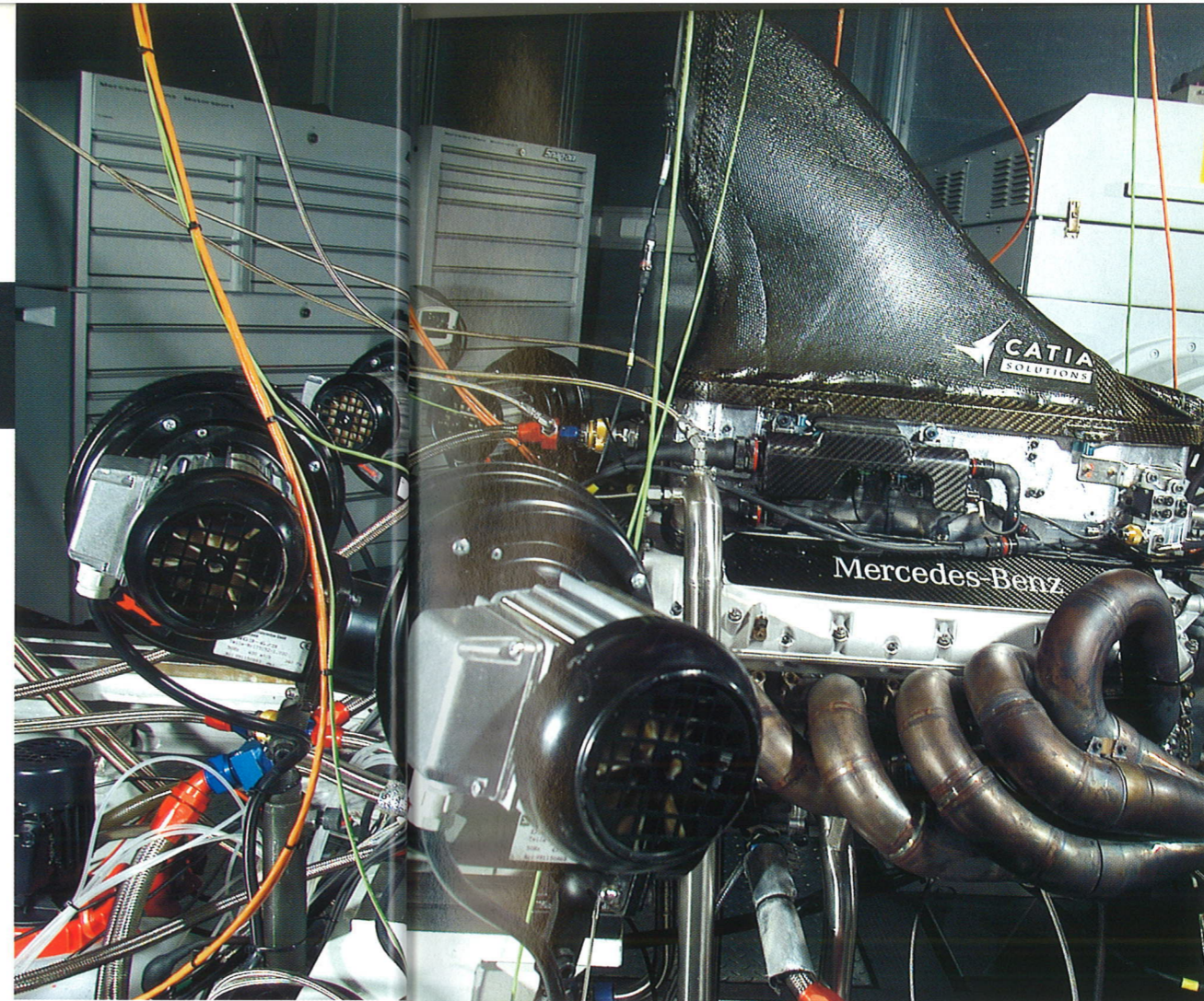
## FORMEL 1

die Antriebskraft und im Bedarf auch dafür, dass dieses Getriebe noch mehr Drehmoment zu spüren bekommt als im Ernstfall des Rennens, dessen reale Bedingungen auch hier simuliert werden können.

Mechanische Untersuchung ohne die Beteiligung des Motors ist auch auf dem elektrisch angetriebenen Prüfstand für den Ventiltrieb im Zylinderkopf möglich. Hier kann die Drehzahlfestigkeit und das Schwingungsverhalten der extrem rasch bewegten Ventile getestet werden. Das beruhigende Ergebnis lautet: Seit der Einführung von Luftfedern für die Ventile liegt das Drehzahlmaximum des

Mercedes-Formel 1-Motoren. Sie wurden von Mario Illien entworfen. Die detaillierte Konstruktion hat man bei Mercedes-Benz durchgeführt. Für die Herstellung der Gussteile nutzt man die Gießerei von Mercedes-Benz im schwäbischen Mettingen.

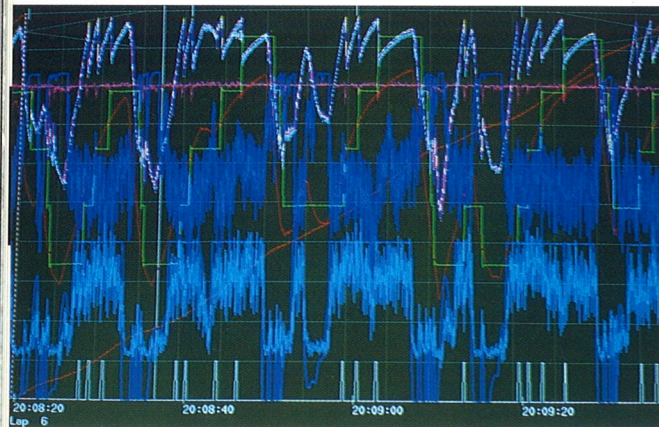
Ein weiterer Part der Zusammenarbeit ist die Materialerprobung, die bei Mercedes-Benz traditionell eine große Rolle spielt. Was hier für die Qualität der Serienprodukte gut ist, taugt für die Stabilität der Rennwagen nicht minder. Darum werden zahlreiche Untersuchungen an Kohlefaser-Verbundwerkstoffen für McLaren in den Instituten von Mercedes-Benz in



keit noch gar nicht existiert. Auch die Aerodynamiker erfahren manches über die Gestaltung einer Karosserie, mit deren Bau vor dieser Analyse aus gutem Grund noch nicht begonnen wurde. Sogar thermodynamische Prozesse lassen sich mit Hilfe des Computers nachbilden und lange vor dem ersten Zündfunken analysieren.

Die Testergebnisse fließen in Form vieler Millionen Bytes sehr zeitgemäß im Datentransfer aus dem Stuttgarter Raum nach Woking zu McLaren und nach Brixworth zu Ilmor. Man ist auch per Video online. Aber alle Beteiligten sagen übereinstimmend: „Wir müssen trotz aller Kommunikationsmittel immer wieder und sehr intensiv persönlich miteinander reden, damit die Dinge wirklich in die richtige Richtung weitergehen.“

Mercedes-Benz, McLaren und Ilmor kultivieren die persönliche Komponente der Entwicklungsarbeit durch eine rege Rotation von Personal. Zwei Mitarbeiter der Abteilung Technik Motorsport befinden sich zumeist für eine bestimmte Zeit bei McLaren in Woking und drei sind in aller Regel als werk-



Ventiltriebs über dem der Gewerkschaft Kurbelwelle, Pleuel und Kolben.

Die Versuchsarbeit auf diesen Testanlagen macht mittlerweile noch etwa die Hälfte der Kooperation zwischen Mercedes-Benz, McLaren und Ilmor aus. Der Anteil an Konstruktionsarbeit hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Voraussetzungen dafür schafft ein sehr leistungsfähiges Konstruktionsteam, das mit Computer-Technik auf dem neuesten Stand die Entwicklung eines Teils vom Entwurf bis zur Schaffung der Produktionsmittel schnell und exakt beherrscht. Ein gutes Beispiel dafür sind die Zylinderköpfe der jüngeren



■ Schirm-Herrschaft: Die Ingenieure im Kontrollraum lassen den Motor auf dem Prüfstand nicht aus den Augen – die Daten auf den Monitoren geben Auskunft über dessen Wohlfelverhalten

Ulm und Ottobrunn durchgeführt. Einen zunehmenden Umfang nimmt virtuelle Entwicklungsarbeit ein. Die Simulation von Vorgängen am Computer liegt heute der Realität so nahe, dass viele Prozesse bereits untersucht werden können, bevor die beteiligten Komponenten existieren.

Die Belastbarkeit beanspruchter Teile lässt sich nicht nur berechnen, sondern auch am Bildschirm darstellen. Das Schwingungsverhalten bewegter Teile kann am Computer berechnet und dargestellt werden, sobald die Zeichnungen vorhanden sind und der Werkstoff bekannt ist. Sehr eindrucksvoll ist die theoretische Methode am Rechner bei der Untersuchung der Verläufe von Strömungen. Die Motorenbauer können so schon einen Blick in die Kanäle eines Zylinderkopfs werfen, der in Wirklich-

tätige Gäste bei Ilmor in Brixworth. Selbstverständlich findet ein Austausch statt, ein paar englische Kollegen gibt es in Fellbach-Schmidlen meist.

Doch die Abteilung Technik Motorsport dient nicht allein der Entwicklung von Teilen für den Rennsport, sie nützt Mercedes-Benz auch als interne Technische Hochschule für aufstrebende Ingenieure. Denn der Rennsport liefert das Resultat einer jeden Entwicklung unmittelbar und unmissverständlich als Erfolg oder Niederlage. Das verkürzt den Lernprozess. Ferner fordert der Rennsport schnelle Entscheidungen und die Lösung der Probleme stets sofort. Wer das gelernt hat, arbeitet später auch an der Entwicklung ganz anderer Produkte sehr viel schneller und bedeutend effektiver. Denn die Motivation zu gewinnen, ist ein chronischer Infekt. ■

VERGLEICH



# Vier gewinnt

Um zu ermitteln, wie schnell schnell ist, trafen sich auf der Rennstrecke von Silverstone vier Autos, die unterschiedlicher nicht sein können: ein C 200, ein SL 55 AMG, ein CLK-Renntourenwagen der DTM und der Formel 1 West McLaren Mercedes MP4-16.

Fotos: Sutton Motorsport Images

## VERGLEICH

**Z**ugegeben, die Frage klingt ziemlich philosophisch, aber sie hat ihre Berechtigung: Wie schnell ist eigentlich schnell? Wer Kinder hat, die im Warum-Darum-Alter sind, wird den ultimativen Versuch der Beantwortung zu schätzen wissen.

Also machten sich vier ausgewiesene Experten für die Bewegung am Tempolimit auf den Lösungsweg, der 5,141 Kilometer lang ist: West McLaren Mercedes-Pilot David Coulthard und die DTM-Fahrer Bernd Schneider, Darren Turner und Bernd Mayländer.

So ungewöhnlich wie die Mischung des Fahrerquartetts ist, so unterschiedlich präsentierten sich auch deren Einsatzfahrzeuge: das C 200 Sportcoupé, der neue SL 55 AMG, der CLK-Renntourenwagen aus der DTM und der West McLaren Mercedes MP 4-16. Deren größter gemeinsamer Nenner ist die Farbe Silber – und der Stern auf der Front. Trotzdem traten sie auf gleicher Strecke gegeneinander an. Alles eine Frage der Schnelligkeit.

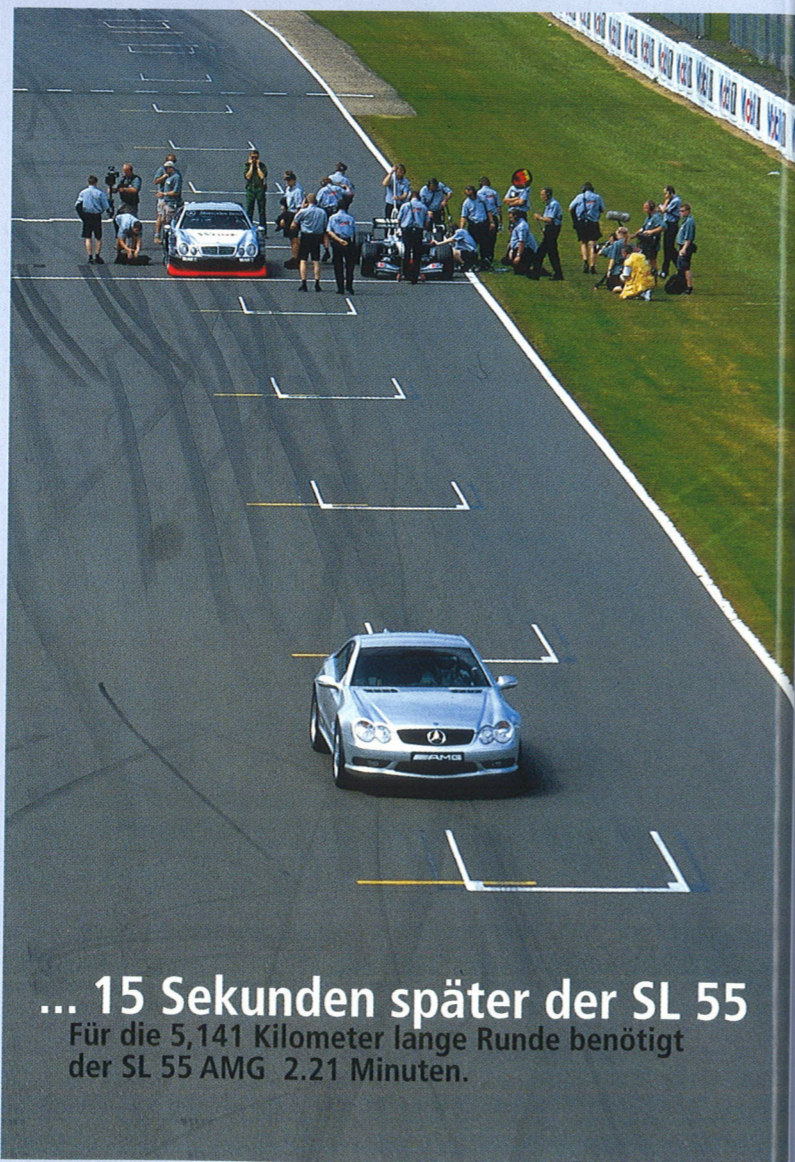
So wurde denn der Montag nach dem Großen Preis von Deutschland zu einem ganz besonderen Renntag im englischen Silverstone. Beginnen kann die äußerst ungewöhnliche Aktion: Gentlemen, start your engines. Stopp! Einfach drauf los fahren geht nicht. Im Gegensatz zum richtigen Rennen steht bei dieser Vergleichsfahrt die Choreographie von vorneherein fest. Kalkuliert durch die Zeitnahmeexperten von Siemens und TAG-Heuer und gesteuert von einem Filmteam, das im Auftrag von West McLaren Mercedes-Partner Mobil eine Art „Making of“ dreht. Für den etwa vierminütigen Film – Premiere bei der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt vom 11. bis 23. September – sind in Mittelengland gut acht Stunden konzentriertes Arbeiten nötig.

Alle vier Autos gleichzeitig losfahren zu lassen, würde die Tempounterschiede zwar schon auf den ersten Metern klar machen, wäre dann aber doch ziemlich reizlos. Deshalb bilden die Silberpfeile in allen Variationen eine Staffette.

Als Erster geht der C 200 mit Darren Turner am Steuer auf die Reise. 15 Sekunden später fährt Bernd Mayländer mit dem SL 55 AMG los. Bernd Schneider setzt sei-



**Als Erster startet der C 200 ...**  
Für die 5,141 Kilometer lange Runde benötigt das C 200 Sportcoupé 2.34 Minuten.



**... 15 Sekunden später der SL 55**  
Für die 5,141 Kilometer lange Runde benötigt der SL 55 AMG 2.21 Minuten.



**... 42 Sekunden später der CLK**  
Für die 5,141 Kilometer lange Runde benötigt der CLK-Renntourenwagen 1.55 Minuten.



**... 1.06 Minuten später der Formel 1**  
Für die 5,141 Kilometer lange Runde von Silverstone benötigt der West McLaren Mercedes 1.31 Minuten.

nen Fuß weitere 27 Sekunden später auf das Gaspedal des CLK-DTM. Die längste Wartezeit am Start hat David Coulthard, der den Formel 1-Rennwagen erst nach weiteren 24 Sekunden in Bewegung setzt. Zusammengefasst: Turners Vorsprung auf Coulthard beträgt eine Minute und sechs Sekunden.

Diese Zeitspanne muss man sich in Ruhe vorstellen – innerhalb von einer Rennserie ist das nicht bloß eine Welt, das sind Galaxien. Jeder, der an einem Boxenstand schon einmal eine Minute auf ein Auto gewartet hat, wird bestätigen: So muss sie aussehen, die Ewigkeit. In diesem speziellen, da gewollten Fall bedeutet es: Spätestens jetzt ist aus dem Vergleich ein Rennen geworden.

Nicht nur für den, der als Letzter losbrausen darf. „Von außen ist es wirklich schwer zu betrachten, wie schnell ein Fahrzeug auf der Rennstrecke tatsächlich ist“, weiß Bernd Mayländer nur zu gut. „Wenn ich mich in einem Grand Prix mit dem Safety Car vor das Formel 1-Feld setzen muss, sehen die Zuschauer Rennwagen, die Schlangenlinien fahren, um ihre Reifen warm zu halten, und denken sich dann, dass ich auch im Bummeltempo unterwegs bin. In Wirklichkeit bin ich aber 180 km/h schnell.“

Bei der Vergleichsfahrt mag es oberflächlich auch so aussehen, dass die einzelnen Fahrzeuge eine eher gemütliche Reisegeschwindigkeit gewählt haben. Das gilt allerdings nur für jene Momente,

bis sich die silbernen Vierlinge annähern. Der Video-Zuschauer kann das wunderbar aus der Vogelperspektive erkennen, für zusätzliche Dynamik sorgt die Reporterstimme der BBC-Legende Murray Walker, der längst das Pensionsalter überschritten hat, an dessen Motorsport-Enthusiasmus aber kein jüngerer Kollege nur annähernd heranreicht. Murray wird ehrfürchtig „The Voice“ genannt.

Und hinter den Lenkrädern muss

**VERGLEICH** nicht über die Spannung diskutiert werden, die über dem ungewöhnlichen Vergleich – 1997 traten in einer ähnlichen Aktion schon einmal eine A-Klasse, ein E 55 AMG und ein Formel 1-Bolide gegeneinander an – liegt. Keiner der vier Piloten hätte Luft und Zeit für entsprechende Äußerungen. Denn jeder gibt sein Bestes, fährt am Limit seines eigenen Autos.

Wie sehr, das ist aus den Worten von Bernd Mayländer zu entnehmen, der mit dem SL 55 AMG (er ist nächstes Jahr das neue Safety Car in der Formel 1, die Premiere war aber bereits beim Großen Preis von Deutschland am 29. Juli) mittendrin steckt und daher von den vier Fahrern ver-

mel 1 fahren in einer komplett anderen Welt. Während ich langsam auf den vor mir fahrenden C 200 auflaufe, geschieht das bei den Rennwagen völlig ansatzlos.“

Auf gerader Strecke sind die Unterschiede nicht mal so dramatisch, aber in den Kurven schlagen die unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte und -gewichte doch stark durch. Aus Beschleunigung, Traktion und Bremspunkten ergibt sich am Ende die Differenz, die bei dieser Versuchsordnung keine mehr sein wird. Immer näher kommen sich die vier verschiedenen „Sterne“.

„Es mag ja rein mathematisch ganz einfach nachvollziehbar sein, was sich

führt, entscheidet sich nicht nur der Vergleich. Hier wird auch darüber befunden, ob die Strategen richtig kalkuliert haben. Es klappt gleich beim ersten Mal: Wie in einem Demonstrationsfilm zur Verkehrserziehung läuft ein rasendes Reißverschlussverfahren ab: Einer nach dem anderen schert aus und am anderen vorbei, David Coulthard schießt dementsprechend als Erster der schwarz-weiß-karierten Flagge entgegen.

Den Moment der Momente erlebt Mayländer so: „Ich dachte ja schon, dass ich ziemlich schnell auf den C 200 auflaufe. Aber als ich dann plötzlich nicht nur damit konfrontiert wurde, dass Bernd Schneider an mir vorbeizieht, sondern praktisch aus dem Nichts auch David Coulthard an mir vorbeifliegt, obwohl er eingangs des langen Knicks für mich noch gar nicht zu sehen war, da wusste ich, was Schnelligkeit wirklich bedeutet, wie immens groß doch der Unterschied zwischen unseren Fahrzeugen ist.“ Nach der ersten Schockphase findet Bernd Mayländer den passenden Vergleich: „Es ist wie mit einem Düsenjäger. Wenn man den Knall hört, ist er auch schon weg.“

Auf die nackten Rundenzeiten reduziert, liest sich das Resultat am Ende so: Der C 200 benötigt für die Umrundung von Silverstone zwei Minuten und 34 Sekunden, der SL 55 AMG schafft es in zwei Minuten und 21 Sekunden, das DTM-Auto braucht eine Minute und 55 Sekunden und der Formel 1-Bolide triumphiert in einer Minute und 31 Sekunden.

Für den „Sieger“ David Coulthard war es „ein ziemlich aufregendes Erlebnis, unter diesen ungewöhnlichen Bedingungen in Silverstone zu fahren. Ich glaube, dass man das ungeheure Tempo eines Grand-Prix-Fahrzeugs nicht klarer demonstrieren kann als in diesem wettbewerbsfähigen Umfeld“.

Sein einziger Trost sei, dass er wenigstens in seinem Alltag als Safety-Car-Pilot die Formel 1-Autos hinter sich lassen könne, tröstet sich dagegen Bernd Mayländer am Ende eines unvergleichlichen Vergleichs. Einen richtigen Verlierer hat es ohnehin nicht gegeben, als die Aktion nachmittags um 17 Uhr erfolgreich beendet ist. Die Frage, wie schnell schnell ist, scheint geklärt. Warum? Darum. ■

## Ein Ende wie im Film

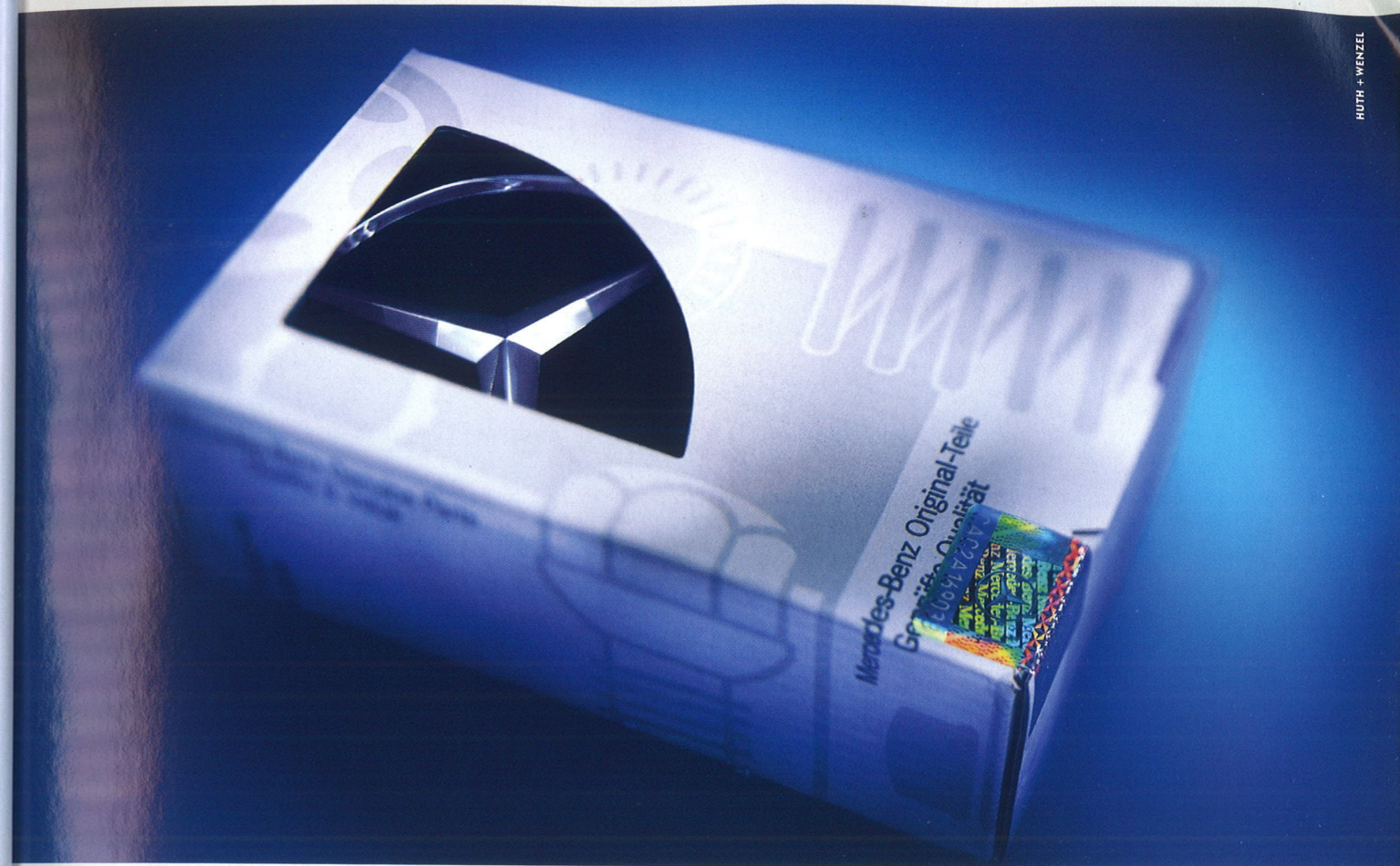
**In der letzten Kurve vor Start und Ziel liegen alle vier Autos dicht hintereinander. Dann schert einer nach dem anderen aus und überholt. Dementsprechend schießt der Formel 1 als Erster über die Ziellinie.**



mutlich das beste Urteilsvermögen hat. Der langjährige Sportwagenpilot beginnt seine Einschätzung mit einem gewollten Stottern: „Un-un-unglaublich.“ Mit der Begeisterung meint er das Tempo, das die beiden hinter ihm gestarteten reinrassigen Rennwagen im Verlauf der einen Runde (die für die Aufzeichnung des Kurzfilms fünfmal wiederholt wird) an den Tag legen. Mayländer, der sein Tun im Cockpit schon immer sehr realistisch beurteilt hat, findet zunächst seiner Meinung nach gar nicht die richtigen Worte für das, was sich in Silverstone abspielt: „Das DTM-Auto und erst recht der For-

da auf der Piste tut, aber es ist etwas ganz anderes, wenn man es dann im Auto mit erlebt“, schwärmt Mayländer. „Diese riesigen Unterschiede im Speed sind nur durch solch einen Vergleich richtig darzustellen. Natürlich gehorcht dieser Test den physikalischen Gesetzmäßigkeiten, aber man muss es auf diese Art sehen und fühlen, um es wirklich zu verstehen. Auch die Zuschauer werden künftig langsamere Fahrzeuge nicht mehr unterschätzen.“

Vor dem letzten Rechtsknick mit Namen Luffield, der in Silverstone zurück auf die Start- und Zielgeraden



# 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



## Schneider Meister

Auf dem A1-Ring feiert Bernd Schneider mit seinem Team überschwänglich den Gewinn des DTM-Titels. Viele Fäuste für ein Halleluja.

Foto: Friedemann Bock





## Auf die hohe Kante

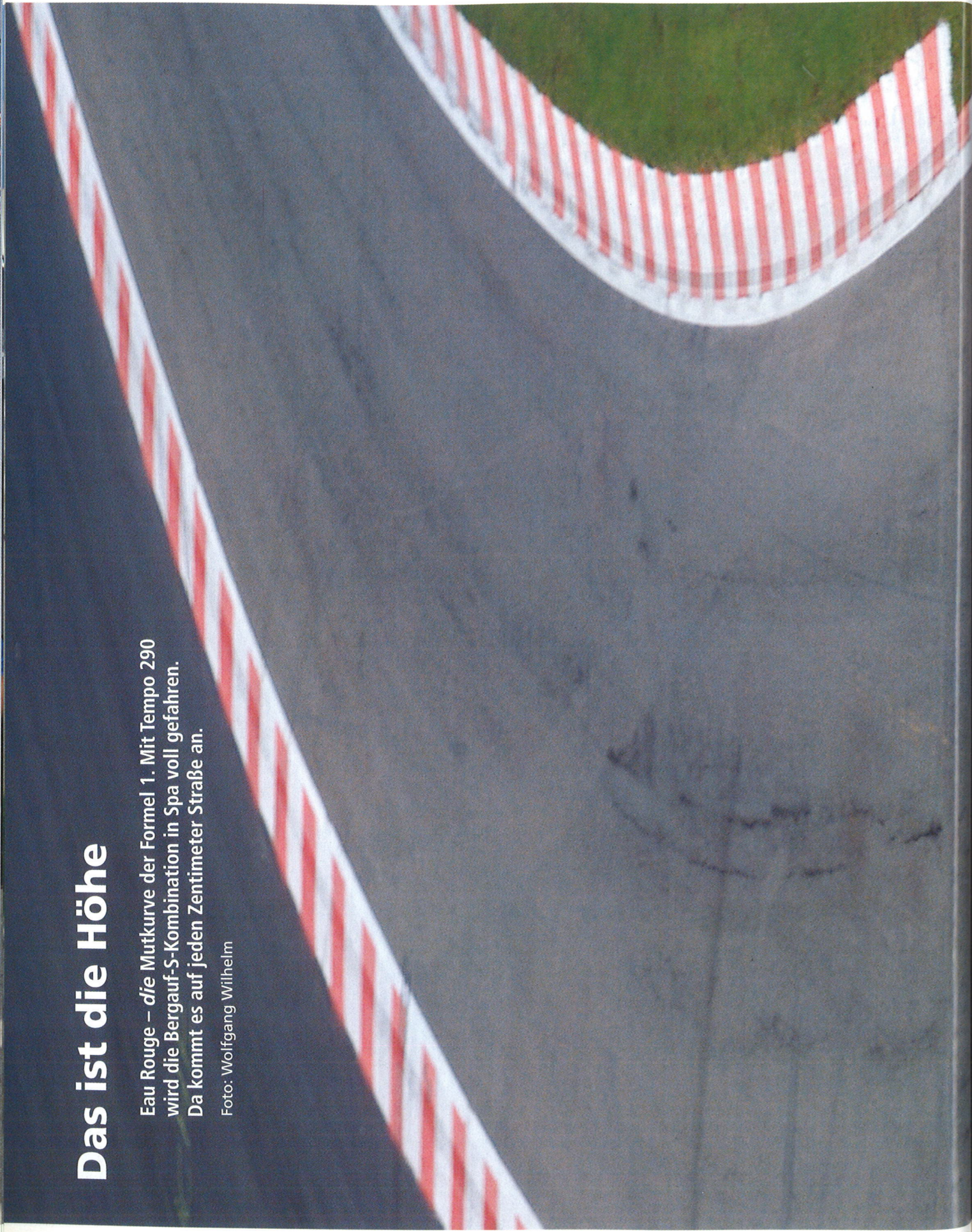
DTM-Champion Bernd Schneider geht mit dem Mercedes-Benz CLK hart ans Limit – aber nie darüber hinaus. Das ist die Kunst.

Foto: Friedemann Bock

## Das ist die Höhe

Eau Rouge – die Mutkurve der Formel 1. Mit Tempo 290 wird die Bergauf-S-Kombination in Spa voll gefahren. Da kommt es auf jeden Zentimeter Straße an.

Foto: Wolfgang Wilhelm



## Feine S-Manieren

Jeder Grand-Prix-Kurs – wie der von Spa – hat seine Ecken und Kanten. Die müssen schon ordentlich geschliffen werden, wie Mika Häkkinen das hier tut, um richtig schnell zu sein.

Foto: Wolfgang Wilhelm





## Die Tiefe des Raumes

Raum und Zeit bestimmen die Form des Rennfahrens. Im Kampf um Sekunden und Positionen startet Christijan Albers gegen den Markenkollegen David Saelens einen Angriff unter den Flügel.

Foto: Wolfgang Wilhelm

# Der Linie treu

**Genau zehn Jahre ist es her, dass Bernd Schneider zu Mercedes-Benz kam. Das Jubiläum feiert Family Man Schneider 2001 mit seinem dritten DTM-Titel.**

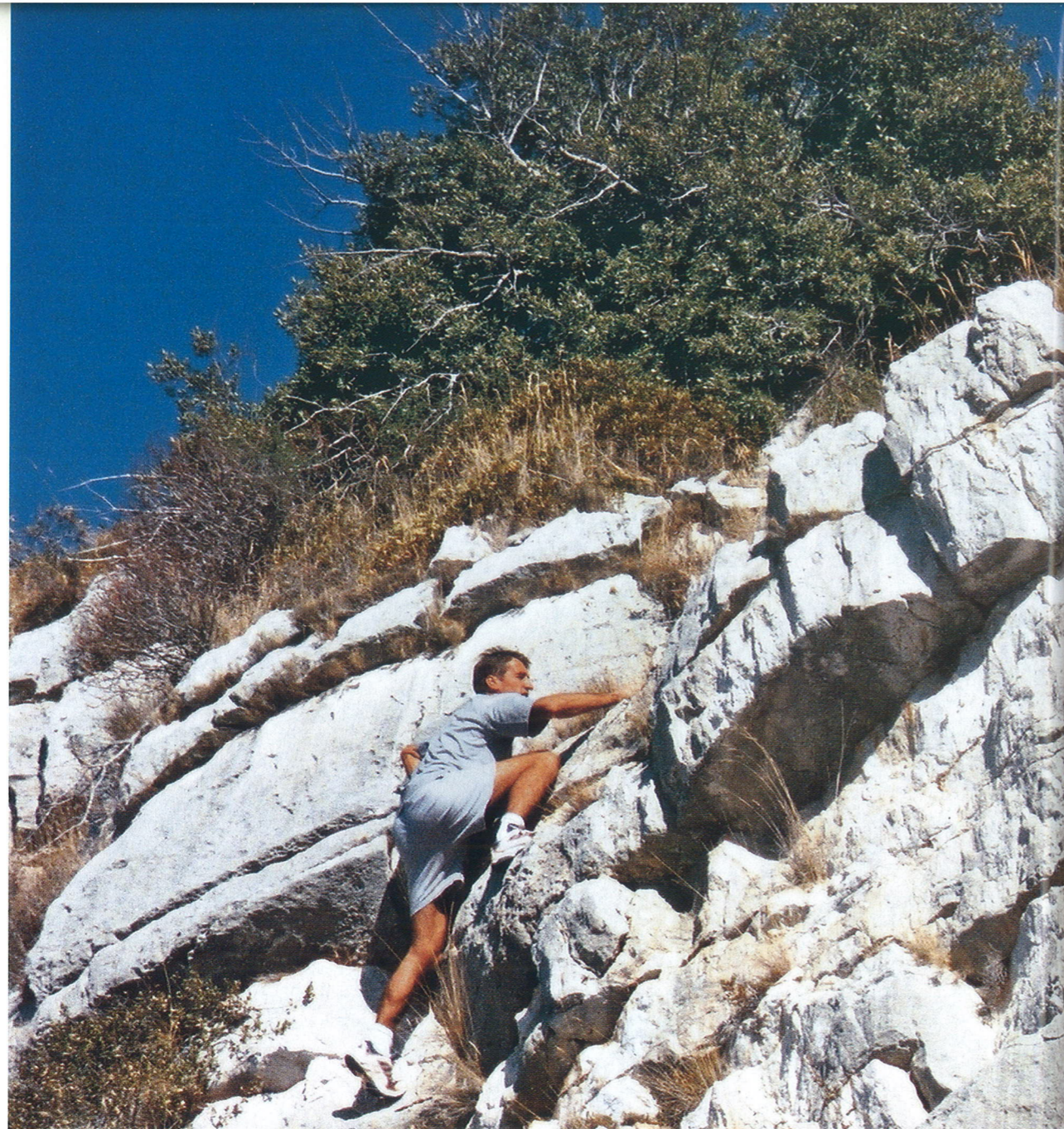
Text: Eva-Maria Burkhardt. Fotos: Hans-Peter Gaukler

**E**in dicker Klecks erkaltetes Kerzenwachs klebt auf der Kommode. „Und wie kriegst Du das wieder weg?“, fragt Bernd Schneider seine Frau. „Hm“, murmelt sie, „irgendwie“. Bernd guckt, überlegt, geht in die Küche – und kommt zurück mit einem Raclette-Schaber. „Der ist aus Holz, da kriegt die Kommode keine Kratzer“, erklärt er, behutsam Wachs schabend. Holt dann noch ein weiches Tuch und ein Putzmittel und poliert damit vorsichtig die letzten Wachsspuren weg. Nicole Schneider juchzt: „Genau so ist Bernd. Wenn er heimkommt, fragt er erst mal: Gibt’s was zu reparieren? Und alles macht er immer super perfekt.“ Der Gatte grinst, ein wenig schräg wie ein um Verzeihung heischender Sünder, und räumt Schaber, Lappen und Putzmittel ordentlich auf. Alltag im Leben des Mercedes-Tourenwagen-Stars.

Bernd Schneider ist ein Familienmensch. Sein Fundament sind Frau Nicole, das vierjährige Töchterchen Lisa Maria und der zweieinhalbjährige Sohn Luca. „Das Wichtigste im Leben“, sagt der 37-Jährige, „sind Familie und Gesundheit. Das hat mein Papa auch immer gesagt, es war immer sein Lebensmotto und es ist auch meines.“ Seit 13 Jahren sind Nicole und Bernd ein Paar, seit neun Jahren verheiratet.

Perfekt in das Lebensbild des gebürtigen Saarländers passt auch das Unternehmen, für das er Rennen fährt. „Mercedes-Benz ist viel mehr als nur ein Arbeitgeber“, sagt Schneider. „Die Menschen dort bedeuten mir etwas, da gibt es sehr viele gewachsene Freundschaften. Ich fühle mich bei Mercedes-Benz aufgehoben wie in einer Familie.“

Exakt zehn Jahre ist es her, dass die Familienbande Schneider-Mercedes geknüpft wurde. Mercedes-Motorsport-Chef Norbert Haug holte den hoch gelobten, aber wegen unterlegenen Materials glücklosen Formel 1-Piloten, dessen Karriere im Sportwagen auch nur vor sich hin dümpelte, mitten in der Saison 1991 in die Tourenwagen-Mannschaft



– in die DTM. Schon im dritten Rennen setzte der damals 26-Jährige seine persönliche Duftmarke, die zu seinem Markenzeichen wurde: Auf dem Stadtkurs in Singen holte Schneider nicht nur Rang zwei, sondern fuhr auch die schnellste Rennrunde.

Schneider kam – und blieb. Aus den paar Rennen zu Saisonende 1991 wurde eine Ära, die womöglich ihren Höhepunkt noch gar nicht erreicht hat. 1995 der Titel in der DTM und ITC, 1997 Meister der FIA-GT-Serie, 2000 Meister der neuen DTM, 2001 erfolgreiche Titelverteidigung. „Wenn Du einmal Mercedes gefahren bist, fährst Du immer Mercedes. Das hat mein Vater immer gesagt. Ich hab’ den gigantischsten Arbeitgeber, den man sich vorstellen kann“, sagt er.

Schneiders dritte Säule im Leben ist der Sport. Seine Tage in Monaco beginnen mit Laufen. Leichtfüßig

rennt er aus dem Haus, in dem die Familie seit vielen Jahren wohnt, nach 50 Metern schwungvoll rechts ums Eck – und da liegt vor ihm das Meer, postkartenblau, beschienen vom warmen Licht der Morgensonne. „Erst fällt’s mir schwer, mich zu überwinden“, gibt er zu. „Aber wenn ich dann mal laufe und ich sehe das Meer, spüre die Brise und die Wärme, dann kann ich es genießen, dann ist es angenehm und schön.“

Später zum Frühstück trifft man sich im zweiten Wohnzimmer der Schneiders, in „Gerhard’s Café“ im Erdgeschoss des Hauses. Das „Café de Paris“ und die glitzernde Luxuswelt, für die Monte Carlo steht, sind weit weg. Hier bei Gerhard trifft sich Gott und die Welt, auch eine kleine deutsche Kolonie, Freunde der Familie Schneider. „Eberhard, auch ein Motorsport-Freak“, stellt Bernd einen

Kumpel vor. „Wann hättest Du Zeit für unser Saarländer-Treffen?“, fragt eine Bekannte, die vorbeikommt. „Mäuschen, kannst Du mir mal was bestellen?“ bittet Bernd seine Nicole. „Peinlich, echt peinlich“, seufzt er. „Seit fast zehn Jahren wohne ich hier, habe als Saarländer sieben Jahre Französisch gelernt und spreche es trotzdem ganz miserabel.“ Dabei könnte Schneider durchaus als Franzose durchgehen. In St. Ingbert geboren, ein Katzensprung von der Grenze entfernt, schwappte französische Lebensart hinüber ins Saarland, verband sich bei Schneider zu einer wunderbaren Mischung – bodenständig und leicht zugleich.

„Mit der Familie in Monaco zu leben, das ist wie ständiger Urlaub“, sagt Bernd Schneider zufrieden. „Viele Leute denken nur an Yachten und Schickimickis, aber du hast das

Meer und direkt hinter Monaco beginnen die Berge. Du fährst drei Kilometer und bist weg vom Getümmel.“ Die Wegstrecke zu seinem Lieblingsgolfplatz führt aus Monaco heraus, die Straße schlängelt sich hoch zum malerischen Dorf La Turbie. Hier plagt er sich manchmal mit dem Fahrrad hinauf, 1.000 Höhenmeter. Unterwegs nach La Turbie ein Halt an einer kleinen Parkbucht am Straßenrand, Mofa-Geknatter und beißender Geruch nach Abgasen sind vergessen. In der lauen Luft duftet es fein nach Lavendel und Pinien. Die karge Vegetation klammert sich windfest an die Hänge. Weit unten liegt wie ein wallendes Tuch das Meer. Das Handy klingelt. „Hi Marcel, bist Du schon unterwegs?“ Der ehemalige Mercedes-Werksfahrer Marcel Tiemann, der diese Saison zweimal für den verletzten Bernd Mayländer



■ Sport-Reportage: Für Bernd Schneider beginnt der Tag in Monaco mit **LAUFEN**. Gleich hinter dem Fürstentum sind die Berge, die er so liebt wie das Meer und in denen er sich richtig frei fühlen kann. Fällt die gewählte Route mal ein bisschen unwegsam aus, kommt er mit **KLETTERN** sicher weiter. Sportbegeistert wie er ist, lässt sich der Mercedes-Benz-Pilot am Nachmittag auch gern zu einer Partie **TISCHTENNIS** einladen. Am Abend treffen sich Bernd und Nicole Schneider dann häufig mit Freunden zum fröhlichen **PIZZAESSEN** im Strandrestaurant





Fit for Fun: Sport sollte für Bernd Schneider voller Abwechslung sein – am Vormittag etwa fährt er mit dem **MOUNTAINBIKE** in die nahen Berge, am Nachmittag geht er dann zum **GOLFEN** auf den hoch gelegenen Platz mit dem sensationellen Blick auf das Meer. Fast mehr noch als alle anderen Sportarten liebt Schneider den **TISCHFUSSBALL**. Aber keine Angst: Zeit für seine Ehefrau Nicole und eine Runde **SHOPPING** bleibt dem Wahlmonegassen an den Tagen zwischen den Rennen auch immer noch. Und eines ist sicher: Bei allem, was er macht – der DTM-Champion gibt stets eine gute Figur ab



in der DTM eingesprungen ist, hat sich als Golfpartner angekündigt, außerdem Freund Roland aus Deutschland. „Golf“, sagt Schneider, „ist die schwierigste Sportart, die ich kenne. Man muss viel trainieren und die Zeit habe ich nicht. Und dafür, dass ich schon seit drei Jahren spiele, spiele ich verdammt schlecht.“

Aussage und Augenschein bilden einen Widerspruch: Schneider mit korrekter Stellung zum Ball, korrektem Griff am Schläger, locker in den Knien und sachkundig-prüfendem Blick in Richtung Green, zwei schwungvolle Probeschläge am Ball vorbei. Dann holt er geschmeidig aus, schlägt den Ball ab – und der trifft das Green. Verdammt schlecht? „Die langen Schläge liegen mir“, sagt er. „Aber was man beim Putten alles falsch machen kann. Ich kann mich dabei grün und blau ärgern.“

Auf der Terrasse lassen Bernd und Nicole den Tag ausklingen. „Mein Beruf ist auch ein Glück“, sinniert er, „denn wenn ich zu Hause bin, bin ich wirklich zu Hause und kann die Zeit mit meinen Kindern genießen.“ Er ist sich bewusst, dass dies ein Privileg ist. „Ich versuche, meinen zwei Kleinen nur eines mit auf den Weg zu geben: eine glückliche Familie zu sein, so wie meine Frau und ich es auch in unseren eigenen Familien erlebt haben. Das Wichtigste sind für mich Zuneigung und Ehrlichkeit. Wenn man das kapiert hat, dann hat man schon viel gelernt fürs Leben.“

Am Sonntag ist Formel 1-Tag bei Freunden. Familie Schneider belädt die M-Klasse mit Spielzeug, aufblasbaren Plastiktieren, einem Marmorkuchen (Lisa stolz: „Den habe ich gebacken.“) und Köfferchen mit Klei-

dung. Denn ihre Freunde, Sissi und Rainer, besitzen einen Pool. Im Nu herrscht ein südländisches Tohuwabohu aus Kindern, Hunden, Spielsachen. Es wird gelacht, gepläuscht, gespritzt. Die Männer sehen sich den Großen Preis von Belgien an.

Seine missglückte Karriere in der Formel 1 liegt im Dunst der Erinnerung verborgen. Klare Konturen dagegen bei der Erfolgsbilanz seiner Mercedes-Ära. Erreicht hat Bernd Schneider sie durch eigenes Talent – und durch Teamwork. „Keiner lebt Teamgeist so wie Bernd“, urteilt Norbert Haug.

Da ist zum Beispiel Gerhard Ungar, der Technische Leiter von HWA, mit dem sich Schneider blind versteht. „Ich muss gar nichts sagen, wenn ich in die Box komme und aus dem Auto steige. Gerhard sieht mich an und weiß, was Sache ist.“ Es gebe

viele Gute in diesem Business, doch Ungar sei besser. „Er kann auch ungenaue Aussagen eines Fahrers richtig interpretieren, kann dadurch für jeden Rennfahrer ein gutes Auto hinstellen. Das ist die Kunst.“

Ungar gehört wie Teammanager Hans-Jürgen Mattheis und die beiden Chefs, Hans Werner Aufrecht von HWA und Norbert Haug, zu jenem System, das Schneider Familie nennt und das er für den Nährboden hält, auf dem seine Siege und Meisterschaften gedeihen konnten.

Publicity hält er für eine notwendige Begleiterscheinung, persönlich bedeutet sie ihm nichts. 1994, zum Beispiel, war ein schwieriges Jahr für den aufstrebenden Tourenwagen-Star. Sieben Bestzeiten in der DTM, 16mal ausgefallen. „Mir war aber nur wichtig, dass Norbert und Hans Werner Aufrecht wussten, der

# TEN YEARS AFTER

Schneider-Weise: die Mercedes-Jahre von 1991 bis 2001

## PORTRÄT



Von Angesicht zu Angesicht  
Bernd Schneider 1991 und 2001



**1996 Vizemeister in der ITC**  
Die Titelverteidigung in der ITC verfehlt Schneider mit der C-Klasse trotz seiner vier Siege nur knapp.



**1991 DTM-Einstieg zu Saisonmitte**  
Statt Michael Schumacher, der in die Formel 1 geht, fährt Schneider den zweiten Zakspeed-190 E.



**1997 Meister der FIA GT-Serie**  
Auf Anhieb wird Schneider mit sechs Siegen im Mercedes CLK-GTR Champion der neuen FIA GT-Serie.



**1992 Dritter Platz in der DTM**  
Im Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II gewinnt Schneider, zum Team AMG Mercedes gewechselt, viermal.



**1998 Vizemeister der FIA GT-Serie**  
Mit fünf Siegen belegt Schneider mit dem CLK-LM und Partner Mark Webber Rang zwei in der GT-Serie.



**1993 Dritter Rang in der DTM**  
Zwei Trainingsbestzeiten und drei Laufsiege verbucht Schneider mit dem unterlegenen Klasse 1-190 E.



**1999 Einsatz in Le Mans**  
Schneider startet nur in Le Mans. Nach einem Unfall werden alle CLR aus dem Rennen genommen.



**1994 Das Jahr der Ausfälle**  
In 16 von 20 Rennen fällt Schneider mit der C-Klasse aus. Am Ende wird er mit zwei Siegen Zehnter der DTM.



**2000 Meister der neuen DTM**  
Mit dem Mercedes-Benz CLK siegt Schneider sechsmal und ist der erste Champion der neuen DTM.



**1995 Titel in der DTM und ITC**  
Mit elf Siegen in 24 Rennen holt sich Schneider mit der C-Klasse die Titel in der DTM und in der ITC.



**2001 Verteidigung des DTM-Titels**  
Zwei Rennen vor Saisonende sichert sich Schneider im CLK erneut den Meistertitel in der DTM.

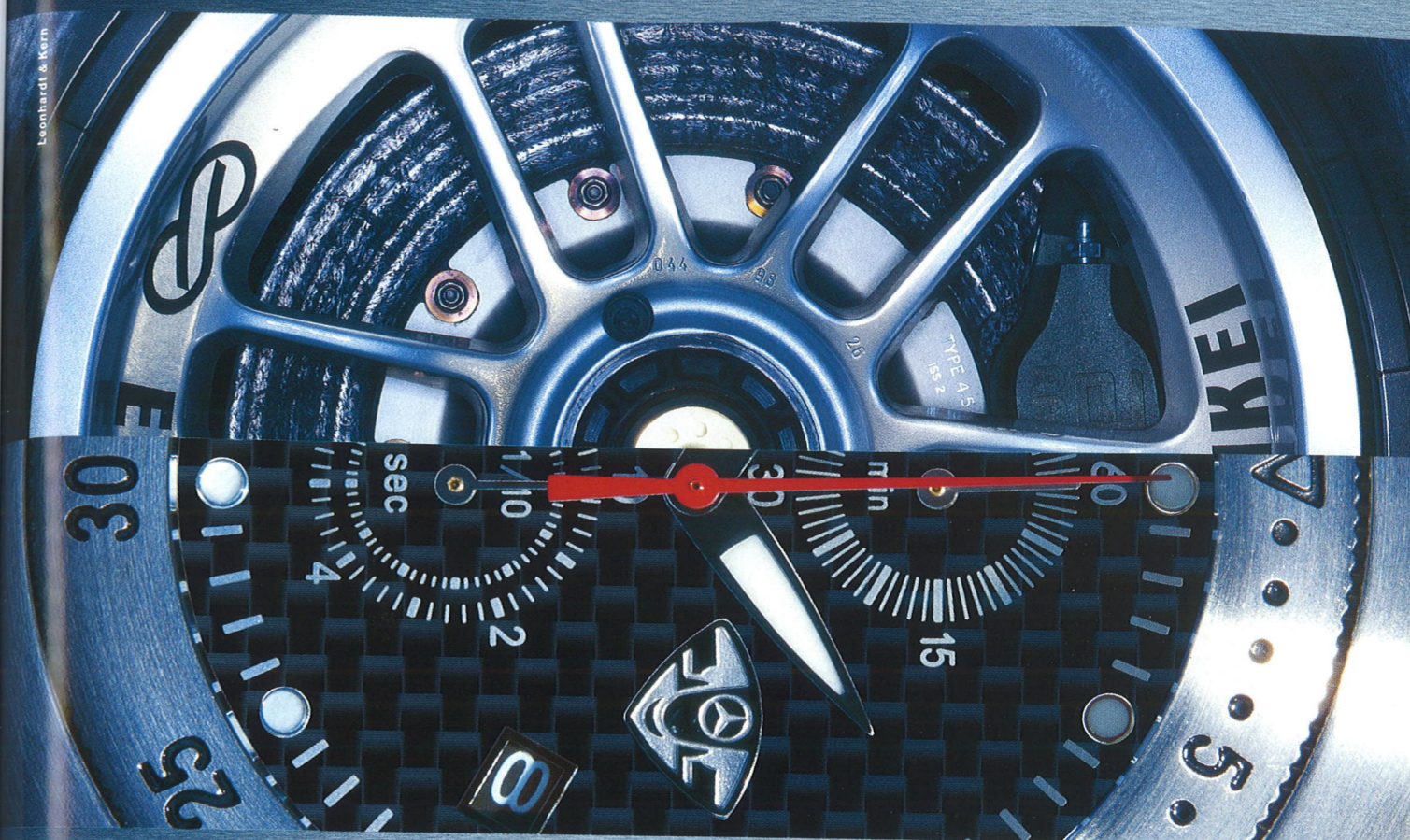
Schneider ist der Schnellste, und wenn das Auto hält, dann gewinnt er.“

Getragen von der Welle des Erfolgs bleibt Bernd Schneider auch nach dem dritten DTM-Titel auf dem Boden. „Man darf sich nie auf seinen Lorbeeren ausruhen“, weiß er. „Es zählt letztlich nur die Leistung. Stimmt sie, kann man sich viel erlauben. Stimmt sie nicht, kann man sich gar nichts erlauben. So ist das im Sport. Und der ist schnelllebig.“ Er kann sich über einen vierten Platz freuen, „wenn ich weiß, es ist nicht mehr drin. Aber wenn ich gewinnen kann und verliere das Rennen, weil was schief gegangen ist, ärgere ich mich wie verrückt.“

Richtig ausflippen könne er auch beim Spielen, erklärt Nicole. Auf der Hitliste favorisierter Sportarten steht eine ganz weit oben, die man bei ihm nicht unbedingt erwarten würde – Tischfußball. Bernds Freunde besitzen so ein Gerät. Der Grand Prix von Belgien ist gerade abgewinkt, Schneider kommentiert kurz: „Klasse, der zweite Platz von David Coulthard, hätte ich echt nicht drauf gewettet nach dem Pech im Training.“ Die Sieger-Pressekonferenz in Spa? Sorry, geht gerade nicht. Bernd und Rainer eilen ans Gerät. „Jetzt kannst Du den Schneider für Stunden vergessen“, sagt Nicole. „Und dann kommt er nass geschwitzt aber glücklich zurück.“

Dieser Tag klingt am Strand aus. „Lasst uns ins Tahiti gehen, die Pizza ist Klasse, mit hauchdünnem Boden.“ Wie eine Großfamilie aus der nahen Provence sitzen die Freunde im Strandrestaurant, Tische werden zusammengedrückt. Pizza, Pasta, Salat und Gib-mir-mal-das-scharfe-Öl-bitte. Wer will noch Rosé? Hinterher spielen die Kinder am Strand, die Größeren achten wie selbstverständlich auf die Kleinen.

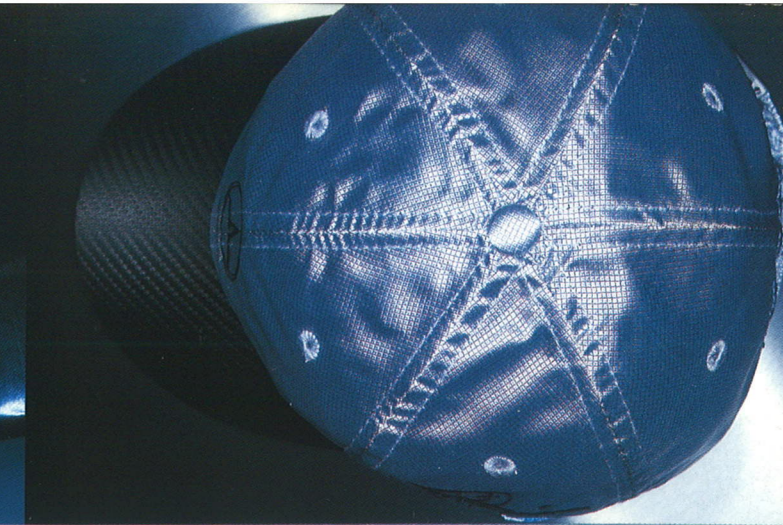
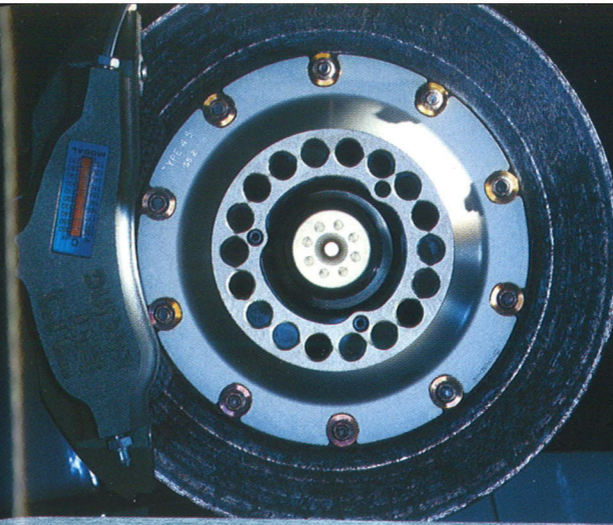
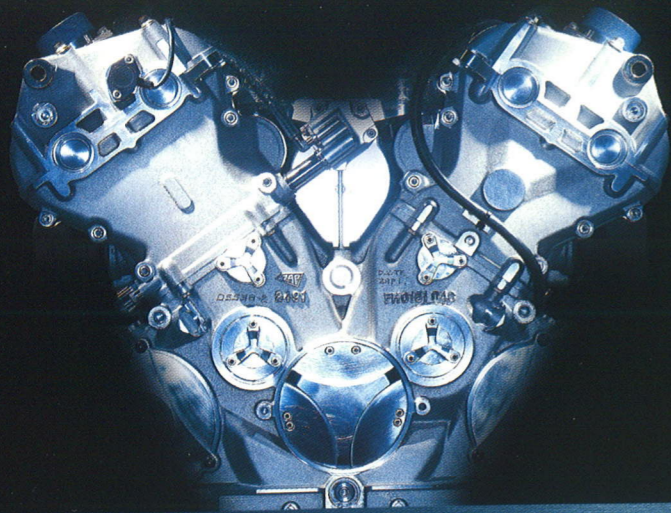
Weit hinten, dort wo Meer und Himmel sich berühren, wächst aus dem Wasser ein knallroter, fetter Vollmond. „Guckt mal, ist das nicht wunderschön?“ sagt jemand. Die Szene erinnert an einen kitschigen Sonnenuntergang – wenn man den Film rückwärts laufen ließe. Dann löst sich der Mond vom Meer, wandelt sich binnen Sekunden von Rot über Gelb in Weiß und erhebt sich kugelförmig und majestätisch über das Wasser. „Der liebe Gott“, sagt Bernd Schneider versonnen, „hat es gut mit mir gemeint.“ ■



## Edition Motorsport Formel 1 und DTM 2001



Mercedes-Benz



► **1 Chronograph**, Gehäuse und Armband aus Edelstahl, mattgebürstet, Quarzwerk, bombiertes, entspiegeltes Mineralglas, Zifferblatt mit Carbonstruktur, drehbarer Messring, Stundenelemente und Zeiger mit Leuchteinlage, verstellbare Faltschließe mit Sicherungsbügel, Zifferblatt mit Mercedes-Benz Formel 1-Logo, 5 ATM wasserdicht.  
Best.-Nr. B6 695 2558  
€ 204,50 / DM 399,97

► **2 Fan-Cap Häkkinen**, „Formula One World Champion '98 & '99“ auf der Haube rechts.  
Best.-Nr. B6 695 4201  
€ 23,00 / DM 44,98

► **Kinder Fan-Cap Häkkinen (o. Abb.)**, „Formula One World Champion 98 & 99“ auf der Haube rechts.  
Best.-Nr. B6 695 4202  
€ 19,- / DM 37,16

► **3 Fan-Cap Coulthard**, „Formula One World Championship 2001“ auf der Haube rechts.  
Best.-Nr. B6 695 4203  
€ 23,00 / DM 44,98

► **Kinder Fan-Cap Coulthard (o. Abb.)**, „Formula One World Championship 2001“ auf der Haube rechts.  
Best.-Nr. B6 695 4204  
€ 19,- / DM 37,16

► **4 Trolley**, Sport- und Reisetasche aus 100 % Oxford-Nylon, abnehmbarer Schultergurt, schwarzer versenkbarer Teleskopgriff, schwarze Leichtlaufrollen. Front- und Seitentasche mit Reißverschluss, 1 Innentasche, Größe: (L/H/B) 70 x 32 x 37 cm.  
Best.-Nr. B6 695 2563  
€ 102,00 / DM 199,49

► **5 T-Shirt Häkkinen**, Material: 100 % Baumwolle.  
Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 2817 - 2822  
€ 30,- / DM 58,67

► **6 T-Shirt Coulthard**, Material: 100 % Baumwolle.  
Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 2842 - 2847  
€ 30,- / DM 58,67

► **7 Freizeitjacke**, praktische Taschen, verdeckte Reißverschlussleisten, im Kragen integrierte Kapuze, Mercedes-Benz Formel 1-Logo auf linkem Ärmel. Obermaterial: 94 % Polyamid, 6 % Polyurethan, Innenmaterial: 100 % Nylon, Futtermaterial: 100 % leichte Polywatte.  
**Freizeitjacke schwarz**  
Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 2403 - 2408  
**Freizeitjacke platinsilber (o. Abb.)**  
Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 2397 - 2402  
€ 204,50 / DM 399,97



► **8 T-Shirt DTM-Teams**, weiß. Material: 100 % Baumwolle.  
Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 4710 - 4715  
€ 25,00 / DM 48,90

► **Kinder T-Shirt DTM-Teams (o. Abb.)**, weiß. Material: 100 % Baumwolle.  
Größen 128/140/152 Best.-Nr. B6 695 4770 - 4772  
€ 20,00 / DM 39,12

► **9 Fan-Uhr DTM**, Metallgehäuse in matt chrom, Quarzwerk, schwarzes Lederarmband mit silberweisser Kontrastnaht, Stunden-, Minuten- und Sekundenzeiger, DTM Logo auf 12 Uhr positioniert.  
Best.-Nr. B6 695 4464  
€ 36,00 / DM 70,41

► **10 Sweatshirt DTM**, Ärmel und Saum mit Bündchen. Material: 100 % Baumwolle.  
Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 4750 - 4755  
€ 50,00 / DM 97,79

► **Kinder Sweatshirt DTM (o. Abb.)**, Ärmel und Saum mit Bündchen. Material: 100 % Baumwolle.  
Größen 128/140/152 Best.-Nr. B6 695 4775 - 4777  
€ 40,00 / DM 78,23

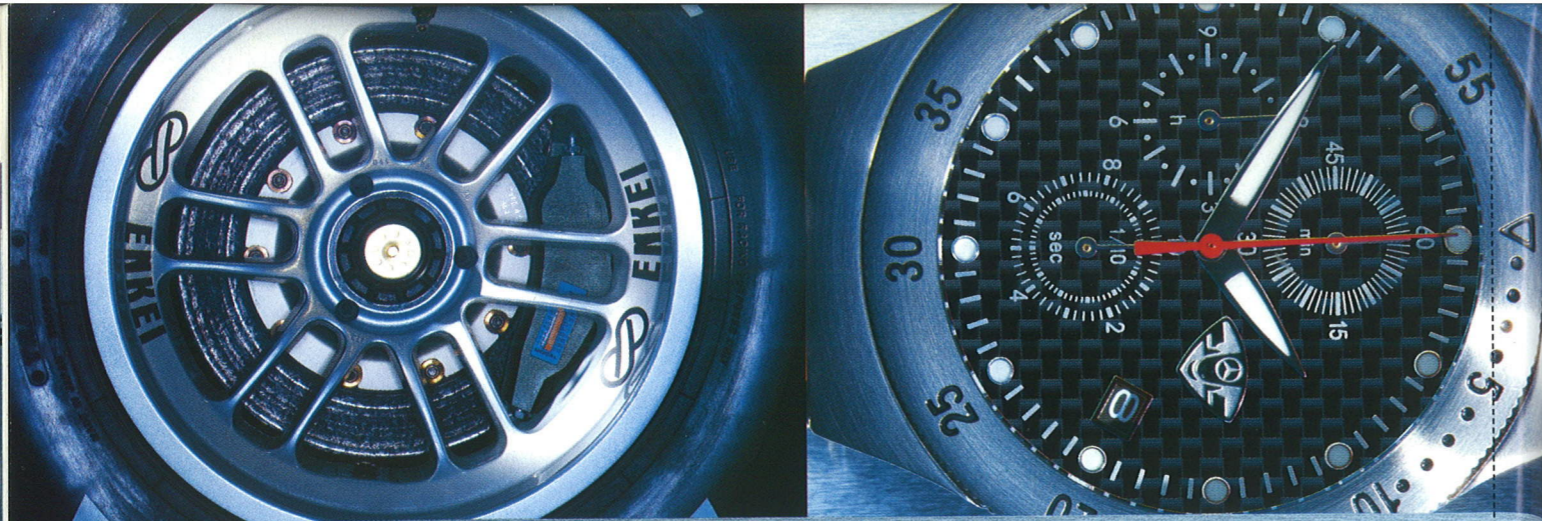
► **11 Windbreaker DTM**, leichte Jacke in Strukturoptik, Atmungsösen an Rücken und Achseln, Ärmelabschlüsse und Kragen mit doppeltem Klettverschluss, DTM-Logo auf Rücken gedruckt. Obermaterial: Polyestergermisch, Innenmaterial: 100 % Polyester.  
Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 4454 - 4459  
€ 76,50 / DM 149,62

► **12 Fleece-Pullover DTM**, Troyerkragen mit Reißverschluss, 2 schräge Eingriffstaschen mit Reißverschluss, Paspel an Kragen und Taschen, Kordelzug und schwarze Kordelstopper, Mercedes-Benz Stern auf linke Brustseite gestickt, großes Mercedes-Benz DTM-Logo auf Rücken. Material: 80 % Polyester / 20 % Viscose.

Größen von XS bis XXL Best.-Nr. B6 695 4760 - 4765  
€ 66,50 / DM 130,06

► **13 Sporttasche DTM**, aus PVC, vielseitig großer Innenraum, 1 Außentasche, 2 abnehmbare Seitentaschen, von denen eine als Rucksack, die andere als Umhängetasche verwendet werden kann, Trageriemen mit Klettverschluss, Schultergurt mit Polster, Mercedes-Benz DTM-Logo aufgestickt.  
Best.-Nr. B6 695 4785  
€ 75,00 / DM 146,69

► **14 Cap DTM**, Baumwollschweißband, Verstellmöglichkeit per Clip. Haube: Nylon-Polyester-Gemisch. Schild: Polyester in Carbonoptik.  
Best.-Nr. B6 695 4411  
€ 15,50 / DM 30,32



► **Schlüsselanhänger Rennwagen**, aus Messing, galvanisch hochglanzversilbert, anlaufgeschützt, Kette mit Flachspaltring, Größe ca. 55 x 20 mm.  
 Best.-Nr. B6 695 2541  
 € 23,50/ DM 45,96



FAX-Hotline : 0711 - 17 - 95503

Telefon: 0711 - 17 - 95630  
 0711 - 17 - 95628

Mercedes-Benz Accessories GmbH  
 D-70565 Stuttgart-Vaihingen  
 Am Wallgraben 125

Bitte beachten Sie:  
 • Telefonische Bestellungen sind nicht möglich  
 • Zahlungsweise per Bankeinzug, über Girokonto  
 • Zahlungsweise per Kreditkarte

Artikelbezeichnung	Bestell-Nummer	Menge	Preis

Versandkostenpauschale UPS/Paket **8,50 DM**

Sämtliche Preise sind inklusive Mehrwertsteuer

**Besteller**

Name: \_\_\_\_\_  
 Vorname: \_\_\_\_\_  
 Straße/Nr.: \_\_\_\_\_  
 PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
 Tel. tagsüber: \_\_\_\_\_  
 Datum: \_\_\_\_\_  
 Unterschrift: \_\_\_\_\_

**Einzugsermächtigung**

Bankname: \_\_\_\_\_  
 BLZ: \_\_\_\_\_  
 Girokonto: \_\_\_\_\_

**Zahlung per Kreditkarte**

Kartentyp: \_\_\_\_\_  
 Kreditkartennummer: \_\_\_\_\_  
 Kreditkarteninhaber: \_\_\_\_\_  
 Kreditkarte gültig bis: \_\_\_\_\_

**Lieferanschrift**

Name: \_\_\_\_\_  
 Straße/Nr.: \_\_\_\_\_  
 PLZ/Ort: \_\_\_\_\_



ABONNEMENT

**STARS & CARS**

**Abonnement-Coupon**

Ja, ich möchte ein Jahresabonnement von STARS & CARS mit vier Ausgaben zum Vorteilspreis von € 16 (DM 31,29).

Meine Bestellung bezahle ich  
 nach Erhalt der Rechnung  
 Scheck über Gesamtbetrag liegt bei  
 per Kreditkarte  
 per Bankeinzug

Karten-Nr.:     Gültig bis:  /

Visa  Eurocard  Mastercard

Name \_\_\_\_\_ Kto. Nr. \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_ BLZ \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

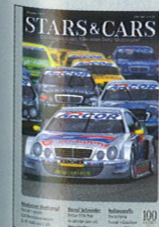
Land \_\_\_\_\_ Datum, 1. Unterschrift \_\_\_\_\_

Tel. Nr. \_\_\_\_\_

Bestellung aus dem Ausland nur gegen Vorkasse (EC-Scheck) Datum, 2. Unterschrift \_\_\_\_\_

Um zu garantieren, dass Sie vier Ausgaben von Stars & Cars bekommen, bitte diesen Coupon ausfüllen, ausschneiden oder fotokopieren und an MPS einsenden: MPS GmbH & Co, Abonnementsverwaltung KG, Postfach 2122, D-45678 Herten, Deutschland. Tel: +49 (0)23 66 / 808 301, Fax: +49 (0)23 02 / 279 471

S&C 03/01 DL



**STARS & CARS**  
**Impressum**

**HERAUSGEBER** Mercedes-Benz Motorsport  
**KOORDINATOR** Wolfgang Schattling  
**CHEFREDAKTEUR** Egon Zeimers  
**REDAKTIONSMANAGERIN** Sonja Falk  
**AUTOREN** Clauspeter Becker, Elmar Brümmer, Eva-Maria Burkhardt, Adam Cooper, Helmut Deimel, Hartmut Lehbrink

**FOTOGRAFEN** Mercedes-Benz Motorsport – Wolfgang Wilhelm, Mercedes-Benz Archiv, LAT Photographic, Hans-Peter Gaukler, Friedemann Bock, Hoch Zwei, Ulrich Jooß, Sutton Motorsport Images, Roland Koella, Oliver Stratmann, Collection Maniago  
**GRAFIK UND LAYOUT** Stefan Wollin  
**REPRODUKTION** artwerk GmbH, Würzburg  
**DRUCK** Körner Rotationsdruck, Sindelfingen  
**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.

**Produktion** victory lane GmbH  
 Karlstraße 23, 71034 Böblingen  
 Telefon: 07031 / 4 10 39 - 6  
 Telefax: 07031 / 4 10 39 - 89

Email-Adresse der Redaktion:  
 info@victory-lane.de

Abonnement-Verwaltung:  
 STARS & CARS, MPS GmbH & Co  
 Postfach 2122, 45678 Herten

Abonnement-Hotline:  
 Telefax: 02302 / 27 94 71

# So richtig Net

STARS & CARS gibt Surftipps und stellt aus der Welt des Motorsports Websites vor, bei denen sich das Anklicken für den Fan wirklich lohnt.

## www.mercedes-benz.com/motorsport

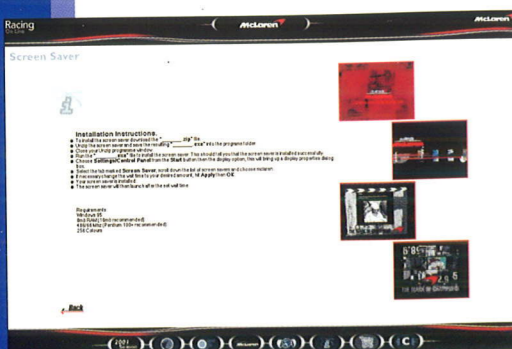
Die ersten „Runden“ surft der Fan von Mercedes-Benz Motorsport hier. Die Site veröffentlicht fortlaufend alle wichtigen News über die Geschehnisse auf und neben den Rennstrecken der Formel 1, der DTM und des Truck Racing. Neben der aktuellen Berichterstattung bietet die offizielle Homepage eine Reihe interessanter Links, über die man in die Welt von Mercedes-Benz Motorsport „abtauchen“ kann.



Zur „Story of Passion“ etwa, auf der „100 Jahre Mercedes“ und ebenso viele Jahre Motorsport nacherlebt werden können. Oder zum „Silver Arrows Shop“, in dem man sich alle Produkte der Motorsport-Collection anschauen und online bestellen kann. Ebenfalls direkt geordert werden können Eintrittskarten für die DTM. Zu empfehlen ist das Formel 1-Gewinnspiel, bei dem der Teilnehmer zu jedem Grand Prix seinen Tipp für die Punkteränge abgibt und dem Tagessieger der Besuch eines Formel 1-Rennens als Gast des Teams West McLaren Mercedes winkt.

## www.mclaren.com

Die McLaren-Homepage in englischer Sprache bietet dem Besucher neben den obligatorischen Beiträgen über die Fahrer und das Team viele Hintergrundinformationen. Er kann etwa eine Vielzahl von offiziellen Pressemeldungen nachlesen oder sich über die Ergebnisse der Testfahrten erkundigen. Besonders interessant ist auch die Rubrik „Interactive“, in der sich der Surfer nicht nur elektronische Postkarten, Videos oder Screensavers in vier verschiedenen Motiven herunterladen kann, sondern die auch noch mit einem ganz speziellen Highlight aufwartet: mit einem Formel 1-Spiel



nämlich, das man sich nicht zuerst downloaden muss, sondern das man einfach nur anzuklicken braucht, um es online spielen zu können. **Hintergrundinformationen, Formel 1-Spiel**

## www.westonline.com/f12001

Drei große „F“ bestimmen die offizielle Homepage des McLaren-Mercedes-Sponsors West: Facts, Fans und Fun. Auch wenn die Site in englischer Sprache erscheint, sollte sie für jeden Surfer ein Muss sein. Nicht nur alle Fakten über die Fahrer, die Autos, den Verlauf der aktuellen Grand-Prix-Saison und das Engagement von West in der Formel 1 sind hier im Detail nachzulesen. Ein Glossar bietet alphabetisch – von Airbox bis Wings – präzise Erläuterungen zu den wichtigsten Technikthemen der Formel 1. Das Anklicken lohnt sich auf jeden Fall, oder wissen Sie aus dem Stegreif, wie viel Treibstoff ein Formel 1 auf 100 Kilometer benötigt? Groß geschrieben wird auf der West-Site ebenfalls der Dialog mit dem Fan: ein Newsletter, ein „Schwarzes Brett“ für persönliche Eintragungen, ein Chat und ein Wettspiel sind hier Standard. **News, Glossar, Chat, Videoclips**



## www.teamamg-mercedes.de

Optisch anspruchsvoll präsentiert sich die Homepage des Teams AMG Mercedes. Die vornehmlich in der Teamfarbe Schwarz gehaltene und übersichtlich gestaltete Site hält einige Leckerbissen bereit. Dazu gehört die Rubrik „Impressions“, auf der eine Auswahl an Fotos – viele davon abseits der Rennstrecke aufgenommen – angeklickt werden können. Ein Highlight der Website ist die Auktionsbörse, bei der man etwa die Frontschürze des Mercedes-Benz CLK von Marcel Fässler aus der DTM ersteigern kann. **Teaminformationen, Slideshow, Auktion**

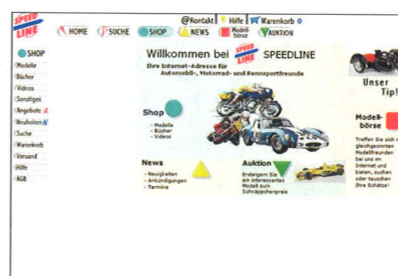


## www.fahrerlager.de

„Motorsport pur“ lautet der Slogan dieser Homepage. Mit aktuellen Informationen und vielen Hintergrundberichten – wie der Name schon sagt: „direkt aus dem Fahrerlager“ – will die Site den Fan möglichst nah an das Geschehen in der Formel 1 und in der DTM heranführen. Der Surfer wird aber auch explizit dazu eingeladen, die Website aktiv mitzugestalten, sei es, indem er seine Meinung im Forum einbringt, sei es, indem er gewissermaßen als Reporter selbst von seinen Erlebnissen an der Rennstrecke oder im Fahrerlager berichtet, sei es, indem er in einer persönlichen Kolumne die aktuellen Entwicklungen in den von ihm favorisierten Rennserien kommentiert. Ein Ergebnisdienst, ein Ticket-service und eine umfangreiche Fotogalerie runden das Spektrum der Seite ab. **Hintergrundinformationen, Forum, Ticketservice**



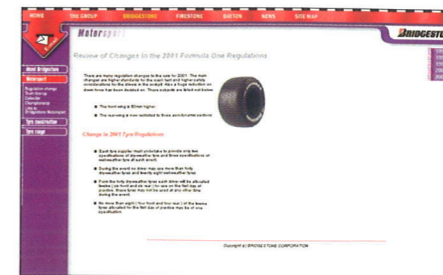
## www.eurospeed.de



Dies ist eine obligatorische Station für all die Fans, deren Herz sehr stark an Miniaturmodellen, Videos und Büchern rund um das Thema Motorsport, Automobil und Motorrad hängt. Neben den ständig aktualisierten Listen über Neuigkeiten, Ankündigungen und Lieferterminen bietet die Site in ihrem „Shop“ eine umfassende Übersicht der vielfältigen Angebote von Modellautos, Büchern und Videos. Klicken Sie die Rubrik „Auktion“ an und Sie können ein interessantes Rennautomodell zum Schnäppchenpreis ersteigern. In der „Modellbörse“ treffen Sie im Internet auf gleich Gesinnte, mit denen Sie sich austauschen oder Ihre Schätze tauschen können. **Tauschbörse für Modellautos, Bücher und Videos**

## www.bridgestone.com

Wenn Sie immer schon mal wissen wollten, wie ein Reifen produziert wird, welche Schritte notwendig sind, um eine neue Konstruktion oder Mischung zu bringen, dann wählen Sie sich auf die offizielle Homepage des West McLaren Mercedes-Partners Bridgestone ein. Dort werden Sie die Antworten finden. Darüber hinaus hält die Site auch alle Infos zur Formel 1 aus Sicht des Reifenlieferanten bereit und eröffnet dem Fan dadurch neue interessante Perspektiven. Natürlich fehlen auch die Standardrubriken mit allgemeinen Informationen zu Teams und Fahrern sowie den Ergebnissen zu allen aktuellen Rennen nicht. **Technik-Report, Reglementinformationen**



## Wichtige www.-Adressen

- MERCEDES-BENZ**  
www.mercedes-benz.com/motorsport  
www.mercedes-benz.com/classic  
www.motorsportticket.mercedes-benz.com
- FORMEL 1**  
McLaren www.mclaren.com  
Alexander Wurz www.wurz.com
- DTM**  
DTM www.dtm.de  
Team AMG www.teamamg-mercedes.de  
Team Rosberg www.team-rosberg.de  
Team Manthey www.manthey-racing.de  
Bernd Schneider www.berndsneider.com  
Marcel Fässler www.marcel-faessler.ch  
Thomas Jäger www.thomas-jaeger.de  
Peter Dumbreck www.peterdumbreck.co.uk  
Darren Turner www.darrenturner.de  
Uwe Alzen www.uwealzen.de  
Bernd Mayländer www.berndmaylaender.de  
Patrick Huisman www.huismanracing.nl  
Christijan Albers www.christijan-albers.nl  
David Saelens www.davidsaelens.com
- TRUCK RACING**  
Truck Racing www.truckrace.net  
Team Atkins www.atkins-racing.net  
Truck GP Nürburgring www.truck-grand-prix.de
- NACHRICHTEN UND INFORMATIONEN**  
www.racing1.de www.formel-eins.de  
www.formula1.com www.fahrerlager.de  
www.aurorace.com www.motorsportarchiv.de
- ORGANISATIONEN**  
FIA www.fia.com  
DMSB www.dmsb.de
- PARTNER**  
West www.westonline.com/f12001  
Mobil www.mobil1-motorsport.com  
Bridgestone www.bridgestone.com  
Warsteiner www.warsteiner.com  
D2 vodafone www.d2dtm.de
- RENNSTRECKEN**  
Melbourne www.grandprix.com.au  
Kuala Lumpur www.malaysiangp.com.my  
Sao Paulo www.ainterlagos.com  
Imola www.autodromoimola.com  
Barcelona www.circuitcat.com  
A1-Ring www.a1ring.at  
Monaco www.monaco.mc  
Montreal www.grandprix.ca  
Nürburgring www.nuerburgring.de  
Magny Cours www.magnycours.com  
Silverstone www.silverstone-circuit.co.uk  
Hockenheimring www.hockenheimring.de  
Hungaroring www.hungaroring.hu  
Spa www.spa-francorchamps.be  
Monza www.monza.net.it  
Indianapolis www.usgpindy.com  
Suzuka www.suzukacircuit.co.jp  
Lausitzring www.eurospeedway.de  
Norisring www.norisring.de  
Oscherleben www.motopark.de  
Sachsenring www.sachsenring.de  
Zandvoort www.circuit-zandvoort.nl

# Don Juan

**100**  
JAHRE  
Mercedes-Benz  
THE STORY OF PASSION

Die Namen Mercedes-Benz und Juan Manuel Fangio sind

unauflöslich miteinander verwoben. Allerdings im Unterschied zu früheren Mercedes-Treuen ist die Dienstzeit Fangios bei den Stuttgartern nur Station. Gleichwohl hinterlässt er ihnen zwei Weltmeistertitel.

Text: Hartmut Lehbrink  
Fotos: Mercedes-Benz Archiv,  
Collection Maniago

**E**ine runde Sache sagt man, wenn einer etwas zustande gebracht hat. Das ganze Leben des Juan Manuel Fangio ist so eine runde Sache. Da fügt sich alles zur Perfektion, wird zur Parabel dafür, wie weit es ein Mann bringen kann. Da ist alles Aufbruch und Rückkehr zum Ursprünglichen, nur um so viel reicher, konzentrische Kreise, ein Muster, das Sinn macht.

Am 24. Juni 1911 wird Juan als eines von sechs Kindern der Eheleute Herminia und Don Loreto Fangio zu Balcarce am Atlantik 400 Kilometer südlich von Buenos Aires geboren. Beide Eltern stammen aus Italien. Sein Vater ist Monarchist und gibt deshalb seinem jüngsten Sohn als zweiten Namen den des Königs Emmanuele, kurz Manuel. In Balcarce



■ Volle Pulle: Nach einem Kräfte zehrenden Rennen greift Juan Manuel Fangio erst einmal zur Flasche

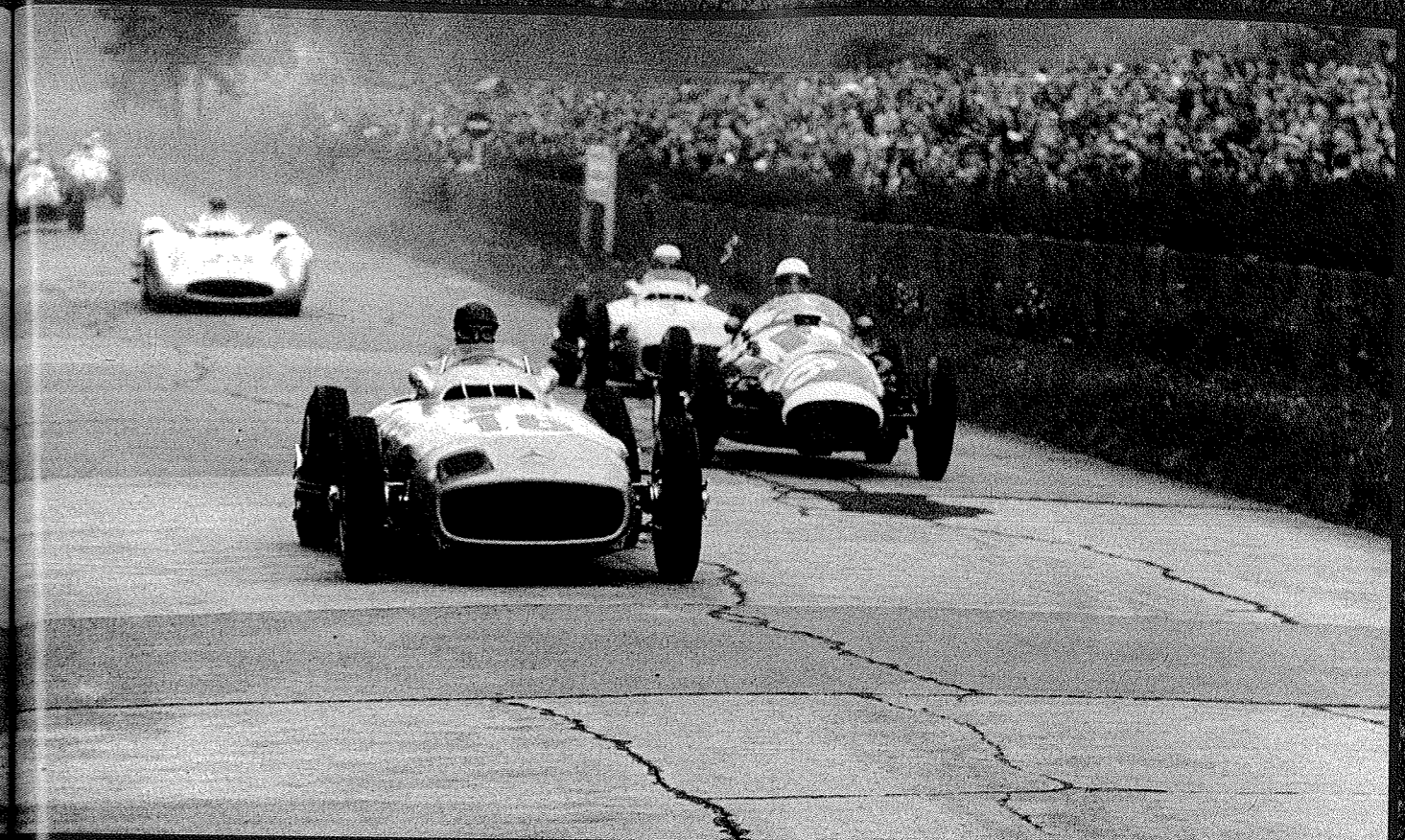
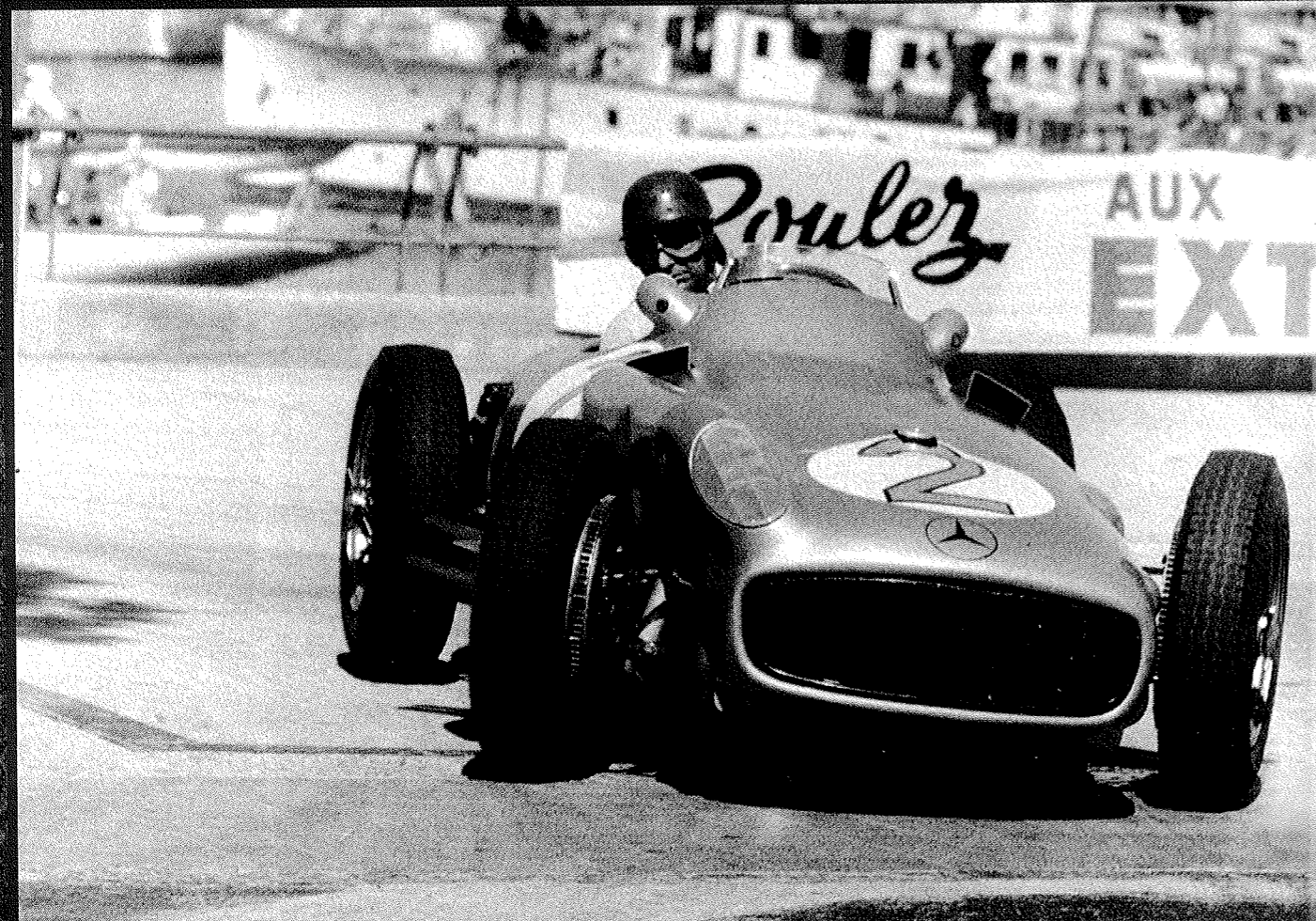
wird Fangio am 17. Juli 1995 zur bleibenden Ruhe nach dem Unruhestand gebettet, beweint von seiner Familie, betrauert von seiner Nation, respektvoll beklagt von der ganzen Welt.

In Reims fährt er 1948 – 37 Jahre nach seiner Geburt – seinen ersten Grand Prix, zu seinem letzten startet er 37 Jahre vor seinem Tod, 1958 – in Reims. In der Dekade dazwischen zimmert er sein eigenes Denkmal aus lauter Einmaligkeiten: Mit 24 Siegen in 51 Großen Preisen zwischen 1950 und 1958 erzielt Fangio eine Trefferquote von fast 50 Prozent. Bei 48 von ihnen startet er aus der ersten Reihe, als sei der Imperativ „Freie Bahn dem Tüchtigen!“ eigens für ihn geprägt. Die Marmorblöcke seiner fünf Weltmeistertitel – 1951 im Alfa Romeo, 1954 und 1955 im Mercedes, 1956 im Ferrari und 1957 im Maserati – sind dauerhaft verflucht durch den Nimbus der Unbesiegbarkeit und das Mysterium, das man Persönlichkeit nennt.

Seinen ersten Titel gönnt er sich wohlgermerkt mit 40 – in einem Alter, in dem die Formel 1 von heute ihre Helden zu Sportsgeisern verschlissen hat. Sie nennen ihn „Chueco“, den Krummbeinigen, und wie ein Modellathlet sieht er wirklich nicht aus. Aber Fangio ist fit, braucht dafür kein Muskel schwellendes Martergerät und kein Stärkestudio, sondern bolzt während des europäischen Winters mit den Bengeln auf dem heißen Strand von Balcarce, bis denen die Spucke und die Puste ausgehen.

Am 16. Januar 1955 gewinnt er für Mercedes den Großen Preis von Argentinien, während über dem Asphalt der Piste die Gluthitze von 51 Grad flimmert. In jeder Linkskurve berührt er mit dem Schienbein den in der Nähe des Auspuffs glühenden Rohrrahmen des W 196, der als Souvenir ein bleibendes Mal einbrennt. Um nicht verrückt zu werden, erzählt er später, habe er sich vorgestellt, er sei

■ Hafen-Rundfahrt: Mit Präzision manövriert Juan Manuel Fangio 1955 den Mercedes W 196 um Monte Carlos Spitzkehre



■ Auf und davon: Nach dem Start zum Großen Preis von Europa auf dem Nürburgring treibt's Fangio im W 196 auf die Spitze

in den Bergen und müsse sich durch meterhohen Schnee vorkämpfen. Im Ziel, nach drei Stunden und 38,6 Sekunden, wird er aus dem Wagen gehoben. Die Rennärzte legen ihn auf den Boden und flößen ihm Flüssigkeit ein – als Nachbehandlung nach einem schmerzhaften Triumph des Willens. Die Mille Miglia im Mai desselben Jahres fährt er ohne Copilot, 1.000 Meilen und zehneinhalb Stunden allein mit dem Sportwagen 300 SLR, in dem er sich längst nicht so zu Hause fühlt wie im Grand-Prix-Monoposto.

Zwei Gründe führt Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer in seiner Autobiographie „Männer, Frauen und

Motoren“ dafür an: Zum einen mag der „Krummbeinige“ den so genannten Le Mans-Start nicht, jenen kurzen Sprint zu dem auf der anderen Seite der Piste aufgestellten Auto, bei dem Leichtfüßigere wie etwa Stirling Moss bereits ein paar Sekunden herausholen. Beim Großen Preis von Schweden 1955, einem Lauf für Sportwagen, liegt er Neubauer gar in den Ohren, er möge bei den Organisatoren einen stehenden Start erwirken, um ihm das verhasste leichtathletische Intermezzo zu ersparen.

Zum anderen hat Fangio etwas gegen „Strecken, die so lang sind, dass selbst ein Gedächtniskünstler sie sich

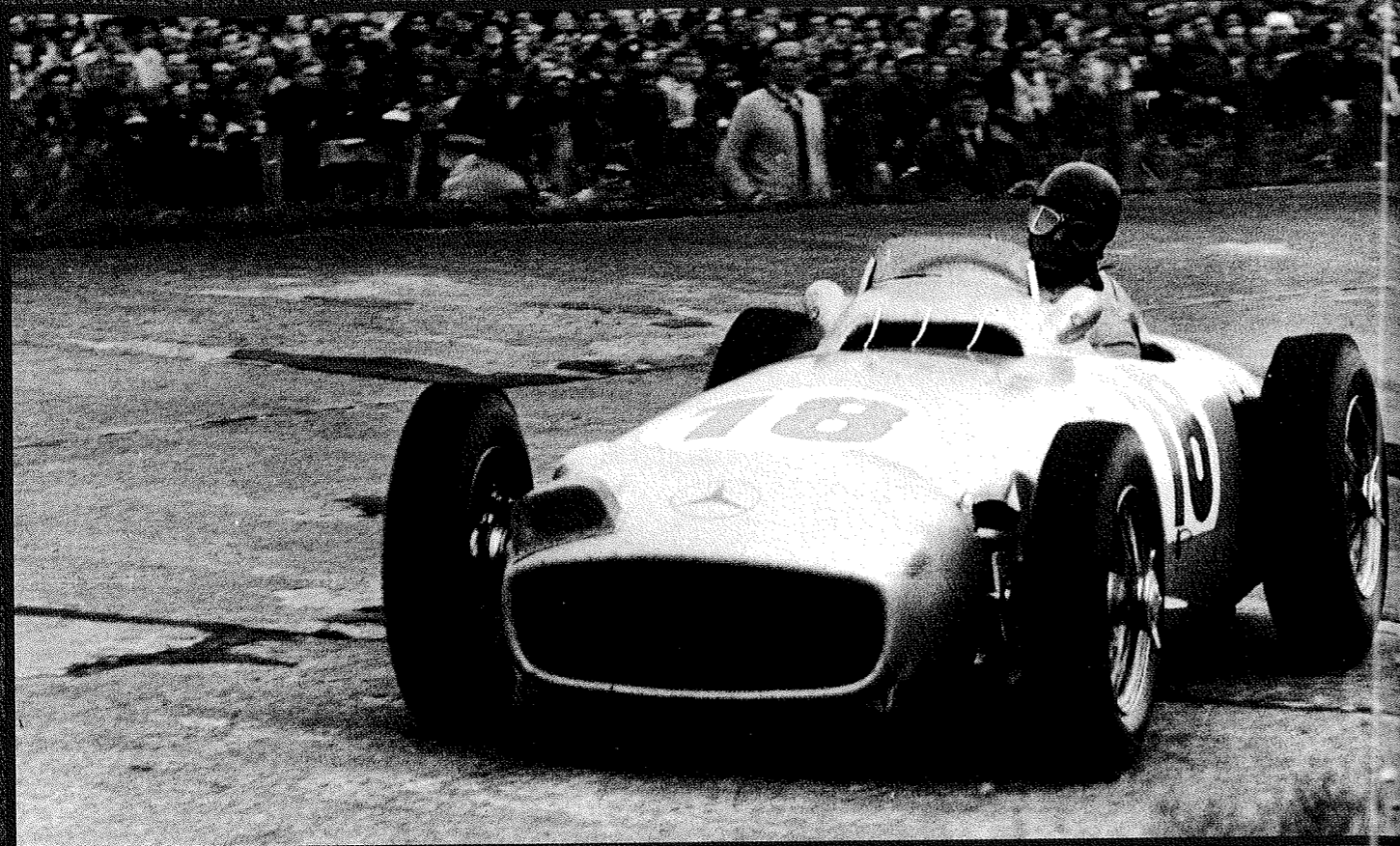
unmöglich bis in die kleinsten Einzelheiten merken könnte; ... wo man jede Kurve ‚auf Sicht‘ fahren muss und nicht weiß, was hinter ihr auf einen wartet“.

1953 ist Fangio fest bei der Officine Alfieri Maserati verankert, für die er sogar noch die ersten beiden Grand Prix 1954 bestreitet. Neubauer, von Natur aus eigentlich ein Polterer und Choleriker, buhlt um die Gunst des spröden und störrischen Superstars wie um die Hand einer Geliebten. Am Ende mogelt er sich zu seinem Ziel, den Champion für Mercedes-Benz zu gewinnen, mit listigen kleinen Aufmerksamkeiten durch. Anlässlich eines Rennens auf dem Nürburgring beschafft er ihm ein besonders schönes Zimmer, mit Bad und Wanne. Der Umworbene plätschert nach dem Training gern lange in heißem Wasser. Er besorgt ihm aufmerksam eine Rennbrille à la mode, weil Fangio einen Ladenhüter auspackt, und schließlich einen Leih-Mercedes, da „El Chueco“ mit seinem Alfa Romeo in der Nähe von Adenau gestrandet ist.

Was Juan Manuel Fangio in der Formel 1 so überlegen macht? Er selber müht sich ja redlich, schon fast rührend, bei der Aufklärung des Phänomens Fangio behilflich zu sein, zer-



■ Kranz und Gloria: Sieger Fangio mit Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer



■ Chef im Ring: 1954 gewinnt Juan Manuel Fangio den Großen Preis von Europa auf dem Nürburgring in souveräner Art

HISTORIE  
**100**  
 JAHRE  
 Mercedes-Benz  
 THE STORY OF PASSION

streut sogar geduldig die kindische Unterstellung, er verzehre vor dem Rennen eine Wunderpille. Wer etwas von ihm will, muss ihm schon im vertrauten Spanisch oder auf Italienisch kommen. Weil er Fangio ist, kann er es sich leisten, dem Renn-Esperanto Englisch die kalte Schulter zu zeigen.

Sein Prinzip sei es, mit geringstem Aufwand den größten Erfolg sicherzustellen, sagt er. Er sei nie so schnell wie möglich unterwegs, sondern stets so zügig wie nötig. Und: Am Abend vor einem Rennen drehe er noch einmal mit seinem Mietwagen eine oder zwei Runden, um im Scheinwerferlicht auszumachen, wo sich aus dem Grenzstreifen neben der Piste noch ein Stückchen Ideallinie herausfinden lasse. Und: Wenn er eine Kurve aus sehr hoher Geschwindigkeit anbremsen, tippe er zunächst das Pedal leicht an, um den Wagen zu stabilisieren. Erst dann trete er voll und mit dem ganzen Fuß darauf.

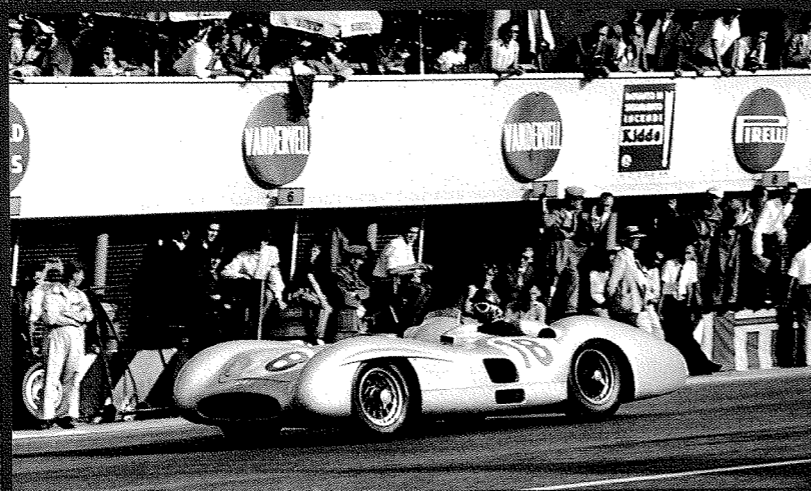
Rhythmus und Präzision prägten seinen Stil, beobachtet Moss, 1955 Fangios Stallgefährte bei Mercedes-Benz. Des kahlköpfigen Engländers Blütenräume von säkularer Größe und eigenen Meisterwürden zerschellen an dem Trauma Fangio, und so bleibt ihm nichts anderes übrig, als zu

ehren, zu lieben und dem Maestro gewissermaßen andächtig auf einem rasenden Logenplatz hinterher zu jagen. Er sieht sich als Opfer einer erbarmungslos-unheimlichen Akkuratessse im räumlichen wie im zeitlichen Sinne: Immer bewege sich Fangio auf dem gleichen Strich und nur minimal streuten seine Rundenzeiten, sogar auf dem ewig langen Nürburgring. Selber von illusionsloser Nüchternheit, bescheinigt Moss dem drittenden Patriarchen, den ihm der liebe Gott da vor die Nase gesetzt hat, diesen sechsten Sinn: Wie Fangio 1955 in Le Mans bei dem verheerenden Unfall von Pierre Levegh, der dem Franzosen

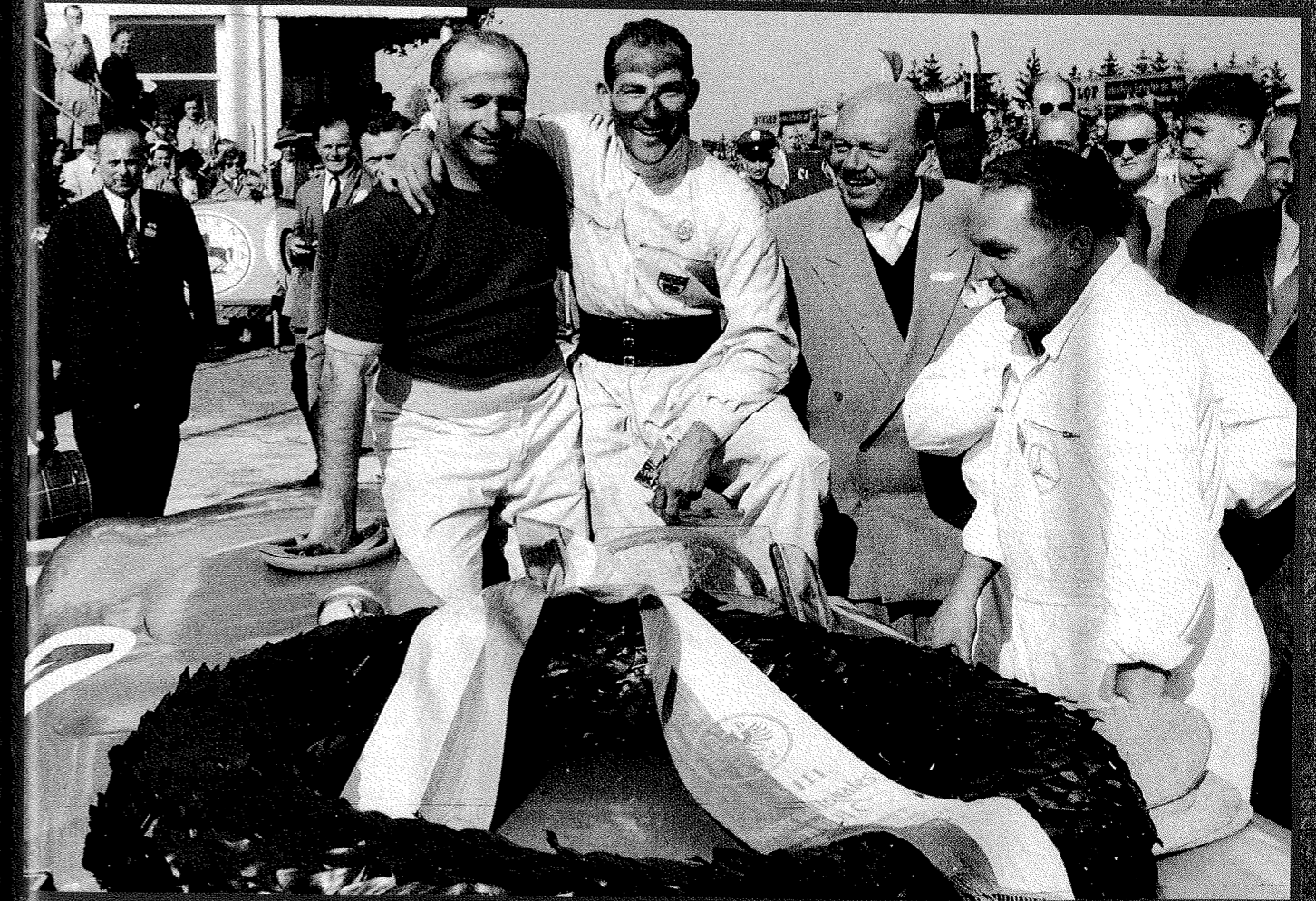
und 86 Zuschauern das Leben kostete, seinen Weg durch das Chaos gefädelt habe, inmitten schleudernder Wagen und schwirrender Wrackteile, das habe schon an Hexerei herangereicht.

In der zweiten Hälfte der Fünfziger macht folgende Anekdote die Runde: Auf der Fahrt zu einem Formel 1-Rennen in Modena nehmen Fangio und seine Lebensgefährtin Dona Andreina in ihrem Lancia einen amerikanischen Anhalter mit. Der Meister fährt nach eigener Aussage zügig, nach bürgerlichen Maßstäben sehr schnell und verfehlt hinter einer Kuppe nur knapp das Heck eines Transporters, der die Straße kreuzt. Dennoch bricht

■ In vollendeter Form: Im Stromlinien-W 196 gewinnt Fangio 1955 in Monza



■ Brothers in arms: Juan Manuel Fangio und Stirling Moss – zwei Generationen, zwei Rivalen, ein Herz und eine Seele bei Mercedes



der Lancia aus, streift einen Mast, dreht sich wie ein Kreisel. Fangio und Andreina werden herausgeschleudert und leicht verletzt. Als der Amerikaner kreidebleich aussteigt, brüllt ihn der Lastwagenfahrer wütend an: „Was glauben Sie, wer Sie sind? Fangio vielleicht?“ – „Nein“, antwortet dieser kleinlaut, „Fangio ist der da.“

Als Fangio und Moss 1949 zum ersten Mal aufeinander treffen, ist der Londoner gerade mal halb so alt wie der Mann aus Balcarce. Natürlich wird da auch ein Generationenkonflikt ausgefochten, unerbittlich und mit aller Härte, und der Sieger steht von vornherein fest. „Die Jugend stürmt gegen Juan Manuel Fangio“, titelt der damalige Pressechef des Automobilclubs von Deutschland, Willi Wieczorek, im Programmheft zum Großen Preis 1956 auf dem Nürburgring. Aber die Jungen stürmen stets vergeblich, ob sie nun Castellotti, Collins, Hawthorn, Moss

oder Musso heißen. Kaum je indessen werden sie so in ihrer Berufsehre gekränkt und gepiesackt wie ein Jahr später wieder auf dem Ring, als dieser Mittvierziger das größte Rennen seiner Karriere fährt. Als er nach einem ausgedehnten Boxenstopp mit seinem Maserati 250F 54 Sekunden zurückliegt, wöhnen sich die Ferrari-Piloten Mike Hawthorn und Peter Collins schon ganz auf der sicheren Seite. Sie haben keine Chance gegen den älteren Herrn in ihrem Nacken: Am Ende siegt Fangio nach 500 Kilometern am Limit mit 3,5 Sekunden Vorsprung.

Im Frühling seines letzten Jahres als Aktiver muss Fangio anlässlich eines Sportwagenrennens in Havanna einen der möglichen Preise des Ruhms bezahlen: Fidel Castros Rebellen bereiten die Revolution gegen den kubanischen Präsidenten Battista vor. Ein Trüppchen unter der Führung des späteren Außenhandelsministers Faustino Perez entführt den fünffachen

# Rivalen der Rennbahn

## Die größten Konkurrenten Juan Manuel Fangios in den 50er-Jahren.



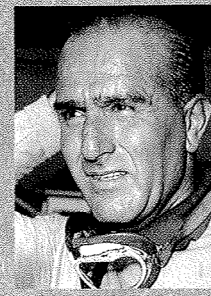
Mann mit zwei Gesichtern: **Alberto Ascari (1918 – 1955)**  
Der Mailänder Bürger Alberto Ascari, seines Zeichens Fiat-Händler, verheiratet mit Mietta, zwei Kinder, Tonio und Patrizia – ein ganz normaler Mann von einnehmendem

Wesen, bescheiden, gesetzestreu, ein bisschen abergläubisch. Der Rennfahrer Ascari: erdrückend, schon fast demütigend überlegen. Er gewinnt 13 seiner 32 Grand Prix, sechs von acht bei seiner ersten Weltmeisterschaft 1952, fünf von acht bei seiner zweiten 1953, immer im Ferrari. Ascari fährt punktpräzise, besonnen und kalt. Als er in der 81. Runde des Grand Prix von Monaco 1955 auf Höhe der Schikane in den Hafen fliegt, ist er bereits fertig zum Absitzen, während sich der Lancia noch dem Mittelmeer nähert. Dies geschieht am 22. Mai. Vier Tage später erfährt die Welt respektvoll erschüttert von seinem Ableben, beim privaten Training mit einem Dreiliter-Ferrari-Rennsportwagen in Monza, mal eben ein paar Runden in Hemdsärmeln und ohne Helm, damit er nicht aus der Übung kommt. Niemand hat den Unfall gesehen.



Ein tragischer Held: **Mike Hawthorn (1929 – 1959)**  
Er ist ein Mozart des Motorsports und wie der Salzburger Meister früh vollendet. Die Umstände seines Todes verraten viel über ihn selber: Am 22. Januar 1959 liefert sich Mike Hawthorn auf

einer öffentlichen Verkehrsstraße bei Guildford in Südengland ein Rad-an-Rad-Gefecht mit dem Rennstallbesitzer Rob Walker. Walker lenkt einen Mercedes 300 SL, der Weltmeister von 1958, Englands erster nach zwei Italienern und einem Argentinier, eine Jaguar-Limousine. Seine rasende Fahrt und sein Leben enden an einem Baum. So ist er, dieser Mike Hawthorn, blond, hochgewachsen und charmant, Markenzeichen: die Fliege, die er stets trägt. Im Auto jedoch gibt er immer 120 Prozent, der ewige Enthusiast, aber einer von Weltklasse. Die erreicht er schon zwei Jahre nach seinem Rundstreckendebüt in einem Riley, im Windschattengefecht von Reims am 5. Juli 1953 mit einem Ferrari-Sieg über keinen Geringeren als Fangio. 1955 gewinnt er Le Mans im Jaguar, Auslöser der Tragödie, die Mercedes-Pilot Levegh und viele Zuschauer das Leben kostet. Sein Weltmeistertitel fällt knapp aus mit einem glücklichen Punkt Vorsprung vor Stirling Moss. Dann erklärt er seinen Rücktritt vom Rennsport, erschüttert, weil das Jahr 1958 seinen Kameraden Peter Collins, Luigi Musso und Stuart Lewis-Evans das Leben gekostet hat.



Der bescheidene Champion: **Giuseppe („Nino“) Farina (1906 – 1966)**  
Mit seiner Weltmeisterschaft von 1950, der ersten in der Geschichte der Formel 1, zeigt „Nino“ Farina, Doktor der Volkswirtschaft, es allen. Da ist er bereits im vorge-

schrittenen Alter von 43 Jahren, eines der „drei großen F“ im Team von Alfa Romeo. Die anderen beiden: der in Ehren ergraute Luigi Fagioli (Jahrgang 1898) und der *coming man* Fangio. Dieser stiehlt ihm 1951 die Schau bei Alfa Romeo, Alberto Ascari 1952 und 1953 bei Ferrari. Immerhin kann Farina seinen drei Siegen 1950 zwei weitere anfügen, 1951 in Spa und 1953 auf dem Nürburgring. Sein erster Wettbewerb, das Bergrennen Aosta-St. Bernhard, endet 1932 in einem schweren Unfall. Zahlreiche weitere säumen seinen Weg. 1955 hängt er den Helm an den Nagel. Vor diesem Hintergrund wirkt sein Ende wie tragische Ironie: Dottore Giuseppe Farina stirbt am 30. Juni 1966, als sein Lotus Cortina unweit von Chambéry gegen einen Telegrafmast prallt.



Genius ohne Fortüne: **Stirling Moss (geboren 1929)**  
Stirling Moss ist der richtige Mann zur falschen Zeit. Zum einen hat ihm das Schicksal einen noch Bedeutenderen vor die Nase gesetzt: Fangio. Zum anderen verzettelt er sich aus-

gerechnet in seiner Gabe, die verschiedensten Autos aller Marken, Klassen und Güteklassen im Grenzbereich bewegen zu können, ein Hansdampf in zu vielen Boxengassen. So bleibt er, wozu man ihn rasch stempelt: der größte Fahrer, der nie Weltmeister wurde. Dass er das Zeug dazu hätte, stellt er immer wieder unter Beweis, bei Mercedes etwa mit seiner triumphalen Siegesfahrt im 300 SLR bei der Mille Miglia 1955. An seinem Erfolg beim Großen Preis von England in Aintree im gleichen Jahr haftet für ihn bis heute ein Makel: Hat ihm nicht Fangio in einer Kavaliersgeste den Vortritt gelassen, als Lohn für gute Dienste? Ganz unbestritten sind seine Taten als David gegen die Goliaths, etwa 1961, als er in Monaco und auf dem Nürburgring die überlegenen Ferrari im Lotus schlägt. Auch ist Moss der erste richtige Profi in seiner Branche, lässt sich seine Dienste anständig honorieren, selbst die Interviews. Aus einem schweren Unfall in Goodwood 1962 geht er wie durch ein Wunder lebend, aber mit geschwächten Reflexen hervor, Grund genug, aufzugeben. Aber noch heute fährt er Rennen mit historischen Wagen, und wenn er den weißen Sturzhelm aufsetzt, geht ein Raunen durch die Menge wie damals.



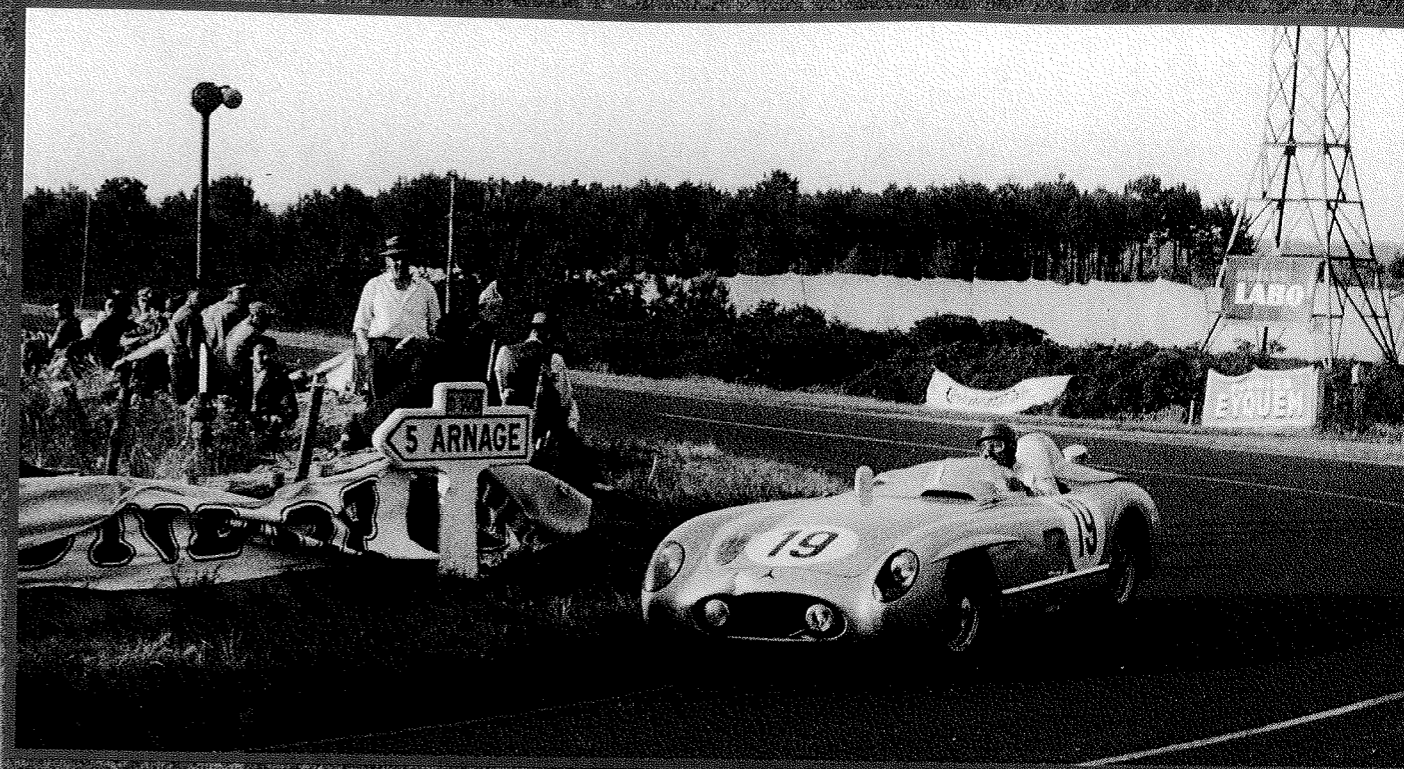
Der Stier der Pampa: **José Froilan Gonzalez (geboren 1922)**  
Seine Statur – vollschlank, ja füllig – ist ungewöhnlich für einen Formel 1-Piloten. Zum Glück sind die Cockpits seiner Zeit breit genug. Die Presse mit ihrem Hang zu

plakativer Pointierung hat den rundlichen Argentinier „The Pampas Bull“ getauft. Seine Freunde nennen ihn Pepe. 1950 im Gefolge seines Landsmanns Fangio in Europa eingetroffen, drifft er beim Großen Preis von England am 14. Juli 1951 in die Unsterblichkeit, als er den glorreichen Alfetta das Nachsehen gibt: der erste Grand-Prix-Sieg für Ferrari. Dann gerät Gonzalez immer mehr in den Schatten Fangios. 1954 indessen macht „The Pampas Bull“ erneut von sich reden: Da schlägt er, wieder in Silverstone, im behenden Ferrari 625 die Mercedes-Piloten. Und er siegt in Le Mans, zusammen mit Maurice Trintignant. Von nun an geht's sachte bergab. 1960 verabschiedet sich Gonzalez endgültig von den Grand-Prix-Pisten. Aber er ist noch unter uns, ein kleiner und unauffälliger Mann, ganz dünn geworden im Lauf der Jahre.



Der Gentleman: **Peter Collins (1931 – 1958)**  
Peter Collins ist der letzte der drei Engländer, die bis 1955 für Mercedes-Benz fahren. Im Gegensatz zu Dick Seaman und Stirling Moss startet er indessen nur ein Mal für

die Stuttgarter, bei der Targa Florio 1955. Dass er sie als kongenialer Partner von Moss gewinnt, stellt ihm ein glänzendes Zeugnis aus, aber auch dem 300 SLR, der aus mehreren Abflügen reichlich ramponiert hervorgegangen ist. Anders als Moss gibt es für Collins ein Leben außerhalb des Rennsports mit den Säulen Wein, Weib und Gesang, und so verläuft seine frühe Laufbahn eher stotternd. Gleichwohl spricht sich herum, dass da einer mit großem Talent unterwegs ist. 1956 findet sich Collins im Aufgebot von Ferrari mit Fangio an der Spitze. Der Argentinier nimmt ihn als strenger Zuchtmeister unter seine Fittiche und bewirkt eine Bewusstseinsänderung. Der junge Brit revanchiert sich, indem er dem Champion in Monaco und Monza während des Rennens seinen Wagen abtritt, nachdem dessen eigenes Fahrzeug auf der Strecke geblieben ist. Erst diese Großherzigkeit ermöglicht Fangio seinen vierten Titel. Als Collins zum Großen Preis von Deutschland 1958 auf dem Nürburgring eintrifft, ist er in aller Munde wegen seines glänzenden Sieges in Silverstone 14 Tage zuvor, liegt an dritter Stelle im Championat. Glanz und Elend des Motorsports: Ein Fahrfehler am Streckenteil Pflanzgarten kostet ihn das Leben.



■ Tour der Leiden: Fangio im 300 SLR beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans – kurz vor dem verheerenden Unfall von Levegh

Weltmeister aus seinem Hotel, um die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf ihr Anliegen zu lenken. Er sei sehr anständig behandelt worden, gibt er später zu Protokoll, und seine Popularität vor allem in den Vereinigten Staaten habe der Vorfall immens gesteigert. Er habe den goldenen Schlüssel der Stadt Miami erhalten und 1.000 Dollar Honorar, weil er in der Ed-Sullivan-Show im Fernsehen aufgetreten sei – wegen der Entführung, nicht weil er der bekannte Rennfahrer gewesen sei.

Nach nur zwei Grand Prix, mitten in der Saison, beliebt es dem großen Argentinier 1958 aufzuhören, aus dem einzigen Grunde, den er selbst anerkennt: Er hat keine Lust mehr. Das Burnout-Syndrom übermannt ihn auf der langen Geraden von Reims, wo man viel Mühe hat zum Nachden-

ken, vielleicht auch gepaart mit der Erkenntnis, er sei nun wirklich nicht mehr der Jüngste.

Dem Stern von Stuttgart gleichsam als Wahlheimat fürs Herz verbunden, widmet er sich von Stund an seiner Daimler-Benz-Niederlassung. Sie hat schon 1951 den knorrigen und unverbüßlichen 170 Diesel in die Armada von Taxis eingespeist, die unablässig durch die Straßen von Buenos Aires wimmelt. Und er verwaltet klug seinen Ruf, der sich über die Jahre zu einer Legende verdichtet, deren Wind Schatten bis zum heutigen Tage trägt. Mindestens einmal im Jahr macht er irgendwo auf der Welt seine Aufwartung als Elder Statesman seines Sports, meist mit dem getreuen Moss im Schlepptau als Fremdenführer durch die Wirnis einer sich wandelnden Grand-Prix-Szene. Wo immer dies

■ Lonesome rider: Die Mille Miglia 1955 bestreitet Fangio alleine im 300 SLR



geschieht, im alten Autodrom von Buenos Aires, im australischen Adelaide, im japanischen Fuji oder im englischen Silverstone, begegnet man ihm in Ehrfurcht und Respekt.

Im Dezember 1970 ereilt ihn sein erster Herzinfarkt, 1981 ein zweiter, als er in Dubai dem 300 SLR in einem historischen Rennen wieder einmal die Sporen gibt, das alte Feuer noch im Herzen, denn er ist Fangio. Ein knappes Jahr später legt ihm der argentinische Spezialist Dr. Favoloro seinen ersten Bypass, wie er dies schon seinem Bruder Toto getan hat. Er habe, berichtet Fangio und bemüht dabei eine Bildsprache aus dem Gebiet, in dem er sich am besten auskennt, drei Tage und Nächte in Narkose gelegen und sei dann mit einem neuen Motor aufgewacht.

Aber auch die Nieren beginnen Schwierigkeiten zu machen. Immer häufiger muss er sich der Dialyse unterziehen, bis ihm niemand mehr helfen kann – nicht einmal die besten Ärzte der Welt, die Fangio immer zur Verfügung gestanden haben. Er meldet sich aus diesem Dasein gefasst und ohne Bitterkeit ab, obwohl noch einiges unerledigt geblieben ist: „Ich hatte ein wundervolles und sehr glückliches Leben. Ich habe nichts zu bereuen und würde nichts verändern wollen. Aber ich hätte gern mit anderen geteilt, was ich an Erfüllung und Glück genossen habe.“ ■

HISTORIE  
**100**  
JAHRE  
Mercedes-Benz  
THE STORY OF PASSION

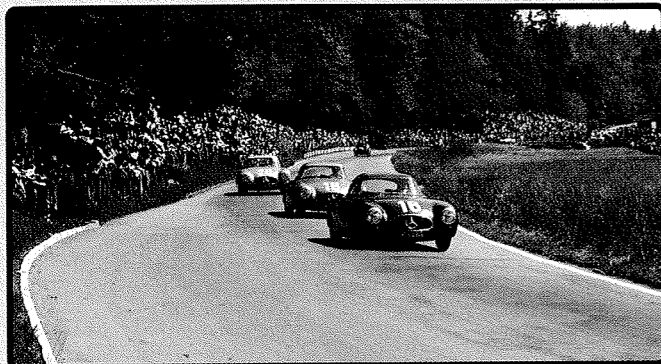
# Meilensteine

100 Jahre Mercedes-Benz-Motorsport – STARS & CARS erinnert an die großen Momente. Teil drei: die zweite Silberpfeil-Ära – 1952 bis 1955.

## 1952

Mercedes-Benz meldet sich mit dem Sportwagen 300 SL (Werkcode: W 194) im internationalen Rennsport zurück. Alle genannten Erfolge gehen auf sein Konto.

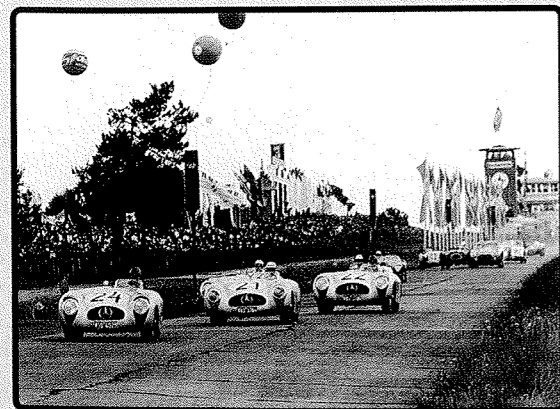
Mille Miglia (1.564 km): Rang zwei für Karl Kling und Hans Klenk mit einem Durchschnitt von 127,8 km/h, Platz vier für Rudolf Caracciola und Paul Kurrle.



■ Dreifachsieg für Mercedes-Benz beim Preis von Bern 1952

Preis von Bern (131,04 km): Sieg für Karl Kling mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 145,223 km/h, zweiter Platz: Hermann Lang, dritter Platz: Fritz Rieß.

24 Stunden-Rennen von Le Mans: Doppelsieg für Mercedes-Benz durch Lang/Rieß (Durchschnittsgeschwindigkeit: 155,547 km/h) und Theo Helfrich/Helmut Niedermayer. Großer Jubiläumspreis auf dem Nürburgring für Sportwagen (228,1 km): Dreifacherfolg für Mercedes-Benz durch Lang (Durchschnitt: 129 km/h), Kling und Rieß.



■ Beim Großen Jubiläumspreis für Sportwagen auf dem Nürburgring 1952 landeten drei 300 SL vorn

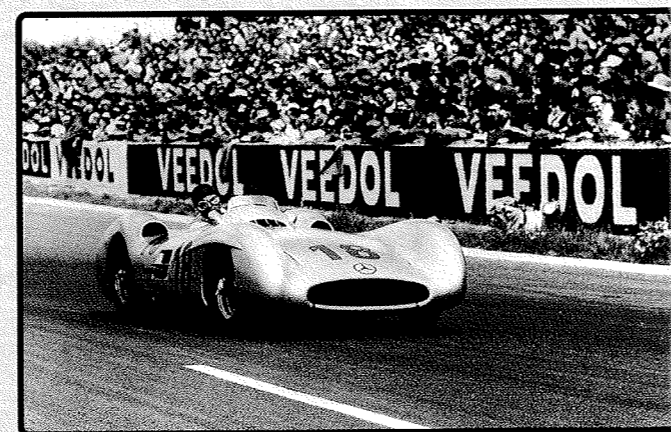


■ Bei der Carrera Panamericana 1952 hat ein Geier die Windschutzscheibe des siegreichen 300 SL zerborsten

## 1954

Der Mercedes-Benz Grand-Prix-Wagen W 196 wird mit Stromlinienkarosserien auf schnellen Strecken wie Reims und Monza oder mit frei stehenden Rädern eingesetzt.

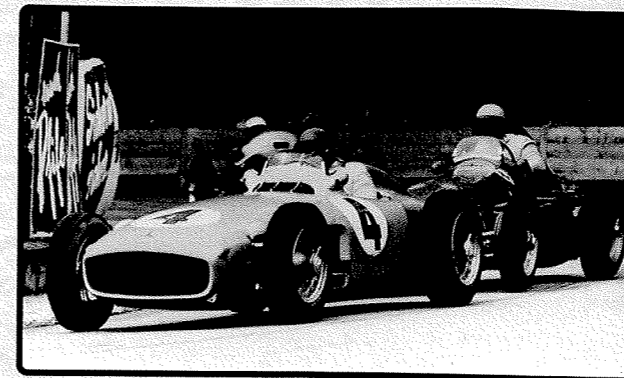
Grand Prix von Frankreich in Reims (506,406 km): Sieg für Juan Manuel Fangio bei seinem allerersten Einsatz für Mercedes-Benz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 186,638 km/h, Zweiter Karl Kling.



■ Beim ersten Einsatz für Mercedes-Benz gewinnt Fangio 1954 im Stromlinien-W 196 den Großen Preis von Frankreich in Reims

Großer Preis von Europa auf dem Nürburgring (501,82 km): Sieg für Fangio mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 133,2 km/h.

Großer Preis der Schweiz in Bern (480,48 km): Sieg für Fangio mit einem Durchschnitt von 159,65 km/h, Platz drei für Hans Herrmann.



■ Den Großen Preis der Schweiz 1954 in Bern-Bremgarten gewinnt Fangio im W 196 vor Froilan Gonzalez im Ferrari

Grand Prix von Italien in Monza (504 km): Platz eins für Fangio mit einem Durchschnitt von 180,218 km/h. Großer Preis von Berlin auf der Avus (498 km): Dreifachsieg für Mercedes-Benz durch Kling (Schnitt 213,5 km/h), Fangio und Herrmann.

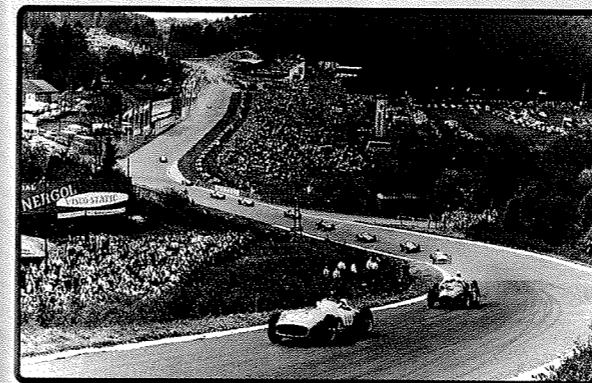
Grand Prix von Spanien in Pedralbes (505,28 km): Platz drei für Fangio.

Juan Manuel Fangio wird im Mercedes-Benz Weltmeister.

## 1955

### FORMEL 1

Grand Prix von Argentinien (375,586 km): Sieger Fangio mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120,876 km/h.

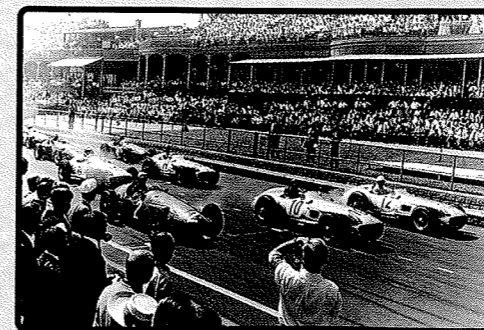


■ Doppelsieg für Mercedes-Benz beim Großen Preis von Belgien 1955: Fangio gewinnt vor Moss

Großer Preis von Buenos Aires (282,414 km): Sieger Fangio (Durchschnitt: 118,235 km), Zweiter Stirling Moss.

Grand Prix von Belgien in Spa (508,32 km): Fangio siegt mit einem Durchschnitt von 191,237 km/h vor Moss.

Großer Preis von Holland in Zandvoort (419,3 km): Sieg für Fangio mit einem Schnitt von 144,268 km/h, Zweiter Moss.



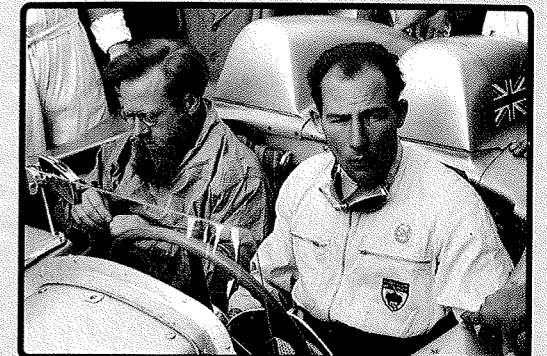
■ Start zum Grand Prix von England in Aintree 1955: Moss siegt später knapp vor Fangio

Grand Prix von England in Aintree (434 km): Vierfachsieg für Mercedes-Benz – Moss (Durchschnittsgeschwindigkeit: 139,13 km/h) gewinnt vor Fangio, Kling und Piero Taruffi. Großer Preis von Italien in Monza (500 km): Rang eins für Fangio mit einem Schnitt von 206,791 km/h. Fangio wird erneut Weltmeister im Mercedes-Benz.

### RENNSPORTWAGEN

Zum Einsatz kommt der Mercedes-Benz 300 SLR.

Mille Miglia (1.597 km): Sieg für Stirling Moss und Denis Jenkinson mit dem Rekordschnitt von 157,65 km/h, Zweiter Fangio. Eifel-Rennen auf dem Nürburgring (228,1 km): Platz eins für Fangio mit einem Schnitt von 130,4 km/h, Zweiter Moss.



■ Stirling Moss und Co Denis Jenkinson gewinnen 1955 im 300 SLR ganz souverän die Mille Miglia

Großer Preis von Schweden in Kristianstad (209,18 km): Doppelsieg für Mercedes-Benz – Fangio (Schnitt: 161 km/h) vor Moss.

Tourist Trophy bei Belfast (1.024 km): Dreifacherfolg für Mercedes-Benz – Stirling Moss/John Fitch gewinnen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 142,137 km/h vor Fangio/Kling und Wolfgang Graf Berghe von Trips/André Simon.

Targa Florio (936 km): Sieger Moss/Peter Collins mit einem Schnitt von 96,29 km/h, Zweite Fangio/Kling, Dritte von Trips/Desmond Titterton. Mit diesen Erfolgen holt sich Mercedes-Benz die Markenweltmeisterschaft.

### GRAN TURISMO

Fahrzeug ist der Mercedes-Benz 300 SL.

Mille Miglia (1.597 km): Sieg in der GT-Kategorie für Fitch/Gessel (Schnitt: 139 km/h) vor zwei weiteren 300 SL.

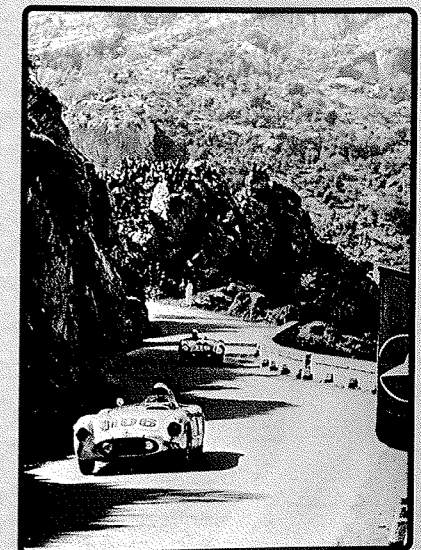
Coppa Dolomiti (303,8 km): Rang eins für Olivier Gendebien (Durchschnitt: 89,78 km/h).

Stella Alpina (Sieben-Berg-Rennen), Zuverlässigkeitsfahrt über 1.116 km: Sieger Gendebien (ohne Strafpunkte).

Großer Preis von Schweden (104,6 km): Sieg für Kling (Durchschnitt: 143,9 km/h).

Lüttich-Rom-Lüttich (5.000 km): Sieg für Gendebien/Stasse.

Mercedes-Benz gewinnt die Europameisterschaft der Tourenwagen und die amerikanische Sportwagenmeisterschaft.



■ Einen dreifachen Triumph fahren die Mercedes-Benz 300 SLR 1955 bei der Targa Florio auf Sizilien ein

HISTORIE

# Himmel auf Erden

100  
JAHRE  
Mercedes-Benz  
THE STORY OF PASSION

Das „Festival of Speed“ im englischen Goodwood ist die bedeutendste Veranstaltung für historischen Motorsport. Jedes Jahr erhält eine bestimmte Marke Kultstatus – diesmal: Mercedes-Benz.

Text: Adam Cooper. Fotos: LAT, Ulrich Jooß, Roland Koella



**D**er Kompressormotor brüllt lautstark auf, schon eilen die Zuschauer herbei und scharen sich um die silberne Legende. Der tosende Schrei des Triebwerks zerfetzt ihnen schier die Trommelfelle und dennoch stecken sich nur wenige vorsorglich ihre Finger in die Ohren. Die meisten schlürfen genussvoll jedes Dezibel. Das ist kein Lärm, nein, das ist mechanischer Belcanto. Und die Leute hier, sie sind Rennfans. Um das zu hören, sind sie gekommen. Um zu sehen natürlich auch. Aber bis der Mercedes-Benz W 154 fährt, dauert es wohl noch ein Weilchen.

Während die Mechaniker in streng einstudierter Choreographie um den Boliden herumwimmeln, lässt ein Kollege die Instrumente im Cockpit des alten Renners nicht aus den Augen. Die Auspuffrohre geben so viel Hitze ab, dass hinter dem Wagen das Gras welkt und zu brennen anfängt.

■ Silber-Blick: Haben die alten Silberpfeile, wie der W 165 von 1939 mit John Surtees am Steuer, ihre Fahrt beendet, stehen sie fürs Publikum zur freien Besichtigung

Plötzlich erstirbt der wilde Gesang des Zwölfzylinders und fast physisch spürbar senkt sich Stille über den Schauplatz. Nicht lange: Die Ohrenzeugen, ein Lächeln auf ihren Gesichtern, applaudieren spontan. Es hat wohl gefunkt zwischen ihnen und den Mechanikern – gleichermaßen fühlen sie sich in den Bann gezogen. Auch die Männer in den weißen Overalls lachen, als jemand ihre Aufmerksamkeit auf den Flurschaden richtet, den das Ungetüm angerichtet hat.

Dies alles hätte prima in das Vorfeld eines großen Autorennens vor gut sechs Jahrzehnten gepasst. Aber Ort des Geschehens ist nicht das Fahrerlager an der Avus, am Nürburgring, in Tripolis oder in Spa, sondern es ist ein



gepflegter Rasen vor einem prächtigen Schloss inmitten eines wunderschönen Panoramas, wie es nur die englische Grafschaft Sussex zu bieten hat. Auch ist weit und breit kein Alfred Neubauer, kein Dick Seaman, Rudi Caracciola oder Hermann Lang in Sicht. Diese kleine Szene findet an einem herrlichen Sonntag im Juli des Jahres 2001 statt.

Zweifellos ist das „Goodwood Festival of Speed“ die bedeutendste und beste Veranstaltung im Kalender für historischen Motorsport. Eigentlich handelt es sich um ein Bergrennen – offen für Fahrer und Fahrzeuge aus allen Zeiten und Disziplinen. Die Spannweite ist enorm. Sie umfasst Wettbewerbsautos von den Anfängen des vorigen Jahrhunderts ebenso wie aktuelle Grand-Prix-Wagen. Ihre Piloten und auch die Lenker etlicher Motorräder nehmen den Kampf mit der kurzen, aber keineswegs einfachen Strecke mit höchst unterschiedlichem Einsatz und Ehrgeiz auf. Manche Autos sind

■ C you: Unter den Bäumen des Goodwood-Parks startet der Sauber Mercedes C11 von 1990

fast unbezahlbar und gewissermaßen nur hier, um vorgezeigt zu werden. Andere werden bis an ihre Grenzen strapaziert, weil die Männer an den Volants Tempo im Blut haben.

Nick Heidfeld, ehemals Testfahrer im Team West McLaren Mercedes, hat hier vor zwei Jahren im Formel 1-Auto den Bestwert markiert. Aber es geht eigentlich gar nicht darum, schnell zu sein. Wichtiger ist, wahrgenommen zu werden von den vielen Tausenden, die

## Aufmarsch der Alten

**Die Oldtimer von Mercedes-Benz werden immer mal hier und mal dort vorgezeigt, aber nie sind es so viele auf einmal an einem Ort gewesen wie diesmal in Goodwood.**

herbeigepilgert sind zu diesem Ort, als handele es sich um eine Wallfahrt.

Lord Charles March rief das „Festival of Speed“ 1992 ins Leben, auf einem schmalen Stückchen Straße, das unmittelbar vor dem Eingangsportale seines Familiensitzes vorbeiläuft. Jedes Jahr erhält eine bestimmte Marke Kultstatus. Den Zuschlag bekam 2001 Mercedes-Benz – immerhin feiert man „100 Jahre Mercedes“. Folglich wurde ihren berühmtesten Rennwagen die Pole-Position auf dem ovalen Rasenstück vor dem Marchschen Schloss Goodwood House zuerkannt.

In der Mitte erhebt sich eine mächtige Skulptur von dramatischem Zuschnitt, gekrönt von einem 300 SL-Flügelträger, der vom Himmel zu hängen scheint. Sie ist das Werk des Designers Gerry Judah. Die 25 Meter hohe zentrale Säule besteht aus einer Stahlstruktur umhüllt von Stoff, auf dem die Namen einiger bedeutender Mercedes-Benz-Piloten und ihre Erfolge aufgelistet sind. Judah gibt eine knappe Erklärung für ihre Form: „In der Welt des Rennsports schauen die Konkurrenten zu der überlegenen Leistung von Mercedes-Benz auf. Deshalb wächst das Herzstück der diesjährigen Veranstaltung so mächtig empor.“

Dies tut es in der Tat, ohne dass dadurch der Blick verloren ginge oder getrübt würde für den eindrucksvollen Aufmarsch von Fahrzeugen zu seinen Füßen. Noch nie waren so viele bedeutende Wettbewerbswagen im Zeichen des Sterns bei einer Oldtimer-Veranstaltung versammelt, vom raren



# Schweizer Garde

Nach 47 Jahren kehrten Hans Herrmann und der Mercedes-Benz W 196 an eine alte Kampfstätte zurück: auf den Berner Bremgartenkurs.

Bei dem Grand Prix Bern Revival am 23. und 24. Juni 2001 wird vor rund 30.000 Zuschauern einstige Größe beschworen, die des Bremgartenkurses, Schauplatz der Großen Preise der Schweiz zwischen 1934 und 1954. Dass Mercedes-Benz Hans Herrmann mit einem W 196R entsendet, wurzelt in einer Politik, die den Charme des alten Autos bewusst in die Öffentlichkeitsarbeit einspannt, im Rahmen der Veranstaltungen zu „100 Jahre Mercedes“ zumal: „Zwei Gründe gaben den Ausschlag“, erklärt Max-Gerrit von Pein, Direktor von DaimlerChrysler Classic: „Die Bremgartenstrecke spielte in unserer Rennsportgeschichte eine große Rolle. Siebenmal waren wir zwischen 1934 und 1954 am Start. Mit fünf Siegen fiel die Ausbeute ungewöhnlich hoch aus. Und es handelt sich um ein hochklassiges Event mit großer Breitenwirkung.“ Dergleichen sei unverzichtbar: „Im Image unserer Marke spielen traditionelle Werte eine Rolle, Qualität, Langlebigkeit, Wertbeständigkeit, Sicherheit. Sie lassen sich über das klassische Automobil schön vermitteln“, sagt von Pein.

Dass sich Hans Herrmann bester Gesundheit erfreut und quicklebendig ist, bedeutet einen Glücksfall für die Brauchumpflege von Mercedes-Benz. Im Jahr 1954 wurde er in Bern Dritter hinter Juan Manuel Fangio und Froilan Gonzalez, in seinem dritten Grand Prix im Team nach Reims und Nürburgring. Das Chassis ist das von einst, der Fahrer auch. Rost haben sie beide nicht ange-setzt – nur Patina. Viele Zuschauer sprechen ihn an in diesen Tagen: „Ich habe Sie gesehen damals. Ich saß da oben in der Astgabel.“ Für Herrmann selbst verschwindet so manches hinter dem Vorhang, zu dem sich ein halbes Jahrhundert verdichtet hat. Immerhin liege die Sache ja 47 Jahre zurück, zu lange für ein ungetrübtes Déjà-vu. Und ganz so tierisch ernst habe er die Dinge seinerzeit ohnehin nicht gesehen. So habe man ihn zum Beispiel daran erinnern müssen, dass er im gleichen Hotel wie 1954 wohne, dem Berner Bellevue Palace. Manches indessen steht ihm noch klar vor Augen oder blitzt schlaglichtartig auf: „Bei der Anreise durften wir keines-

wegs unsere eigenen Wege gehen, sondern Rennleiter Neubauer hatte einen genauen Plan ausgearbeitet, mit den zu benutzenden Straßen und Unterkünften, möglichst in Zweibettzimmern. Das entsprach seiner Art, nichts dem Zufall zu überlassen. Außerdem schickte er uns einen Lumpensammler hinterher, falls einer auf der Strecke blieb.“ Er habe den Berner Kurs als schwierig empfunden, da er sich aus ganz normalen Straßen zusammensetzte, einige sogar mit Kopfsteinpflaster. Da habe man sich bei der Orientierung im Verkehrsgewühl natürlich nicht zum Grenzbe-reich vortasten können und die Trainingssitzungen seien sehr knapp bemessen gewesen. Dazu sei gekommen, dass ihm noch die Porsche im Blut steckten, die er bislang und zur gleichen Zeit gefahren hätte. Da sei alles anders gewesen, der Heckmotor zum Beispiel und die Schaltung, genau umgekehrt wie im Mercedes. So habe er einfach die Einstellung am Wagen seines Teamkollegen Karl Kling übernommen, der sich als Versuchspilot von Mercedes bestens mit dem W 196 ausgekannt habe.

■ Gleiche Stelle, gleiche Welle: Der W 196 startet zum Berner Revival – exakt dort, wo früher auch der Grand Prix losging



■ Hans oder gar nicht: Heute noch geht Herrmann jedem Detail auf den Grund

Dennoch macht ihm, dem Novizen, damals ein schlimmer Fehler zu schaffen: „Nachdem der Motor mit An-wärmkerzen auf die richtige Betriebs-temperatur gebracht worden war, wurden die Rennkerzen eingeschraubt und man musste möglichst rasch starten. Dreimal mit dem Gasfuß gespielt und die Maschine war abgeseht.“ Dieser Schnitzer unterläuft Herrmann 1954 und so kündigt ein Zylinder für den gesamten Verlauf des Grand Prix den Dienst auf. Und noch etwas anderes hat sich in der Erinnerung festgesetzt: „Es herrschten extreme Helligkeitsunterschiede zwischen den Waldpassagen und den offenen Teilen der Strecke. Besonders unangenehm war es, wenn uns die Abendsonne ins Gesicht schien.“ Beim Entsenden einer solchen Delegation herrscht längst Routine. Die Fahrzeuge werden pingelig hergerichtet, recht aufwändig vor allem bei den Formelwagen der Dreißiger mit ihren exotischen Ölen und Benzinmischungen. In der Regel begleiten sie die

Daimler-Mitarbeiter Klaus Seibold, Gert Straub und Claus Balle zu den Schauplätzen ihres Auftretens. Die Betriebnahme der Klassiker will mit Delikatesse, kundiger Hand und kundigem Fuß inszeniert werden. Hans Herrmann fühlt sich längst heimisch im Cockpit des W 196. Ein zü-gig gefahrener Polizeiwagen verhindert beim Revival in Bern gewissermaßen als Safety Car, dass die Angelegenheit in ein regelrechtes Rennen ausartet. Herrmann kann's trotzdem nicht lassen: „Auf einem bestimmten Abschnitt blieben wir immer zurück und haben anschließend etwas kräftiger hingelangt.“ Bei kleinen Duellen mit seinem Freund Peter Heuberger, der einen Maserati 250F fuhr, habe er dann schon einmal wie beim Großen Preis der Schweiz am 22. August 1954 auf 8.500 Umdrehungen hochgedreht. Im Gegensatz zu damals sei die Maschine die ganze Zeit auf acht Zylindern gelaufen, lacht Hans Herrmann und zuckt dann die Achseln: „Zu spät, schade.“ Hartmut Lebrink

■ Nach Schwyzer Art: Start zum Grand Prix im Jahr 1954 – zwei W 196 in Front



Relikt des Jahres 1902, dem Simplex, bis hin zum West McLaren Mercedes MP4-15 aus dem Vorjahr. Die Expedition aus dem Museum in Untertürkheim umspannte 22 Fahrzeuge. Zehn von ihnen verharren in statischer Ruhe, während zwölf gegen den Berg anstürmen in den Händen von Zelebritäten wie Stirling Moss, John Surtees, Hans Herrmann, Jochen Mass und David Coulthard. Alexander Wurz fährt den MP4-15, der von McLaren speziell für diesen Einsatz vorbereitet wurde.

Stirling Moss ist Stammgast in Goodwood. Er liebt die Veranstaltung, aber sein nie alternder Ruhm macht es ihm schwer, sich frei zu bewegen. „Eigentlich steht einem nur ein kleines Stück gekrümmte Straße zur Verfügung“, sagt er. „Angesichts dieser Tatsache ist der Charme dieser Veranstaltung nicht zu fassen.“ Lord March verdiene den Erfolg, meint Moss, denn seine Leistung sei großartig. Für sich selbst sieht der Brite die Sache hingegen nicht un-eingeschränkt rosig: „Wegen der vielen Leute ist es schwierig. Das geht mir an die Substanz, als müsste ich noch einmal beim 1000 Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring starten. Andererseits zeigt es natürlich, wie attraktiv dieses Event ist. Und die Mercedes-Leute haben sich selbst übertroffen. Haben Sie einmal ausgerechnet, was all diese Autos wert sind?“



■ Lord extra: Wer Rang, Namen und Alter hat, ist zu Gast bei Lord March

Goodwood – das war eine echte Herausforderung für die Mitarbeiter von DaimlerChrysler Classic. Nicht nur, dass sie 22 Wagen nach Sussex spedieren mussten, sie hatten auch noch Oldtimer zu dem am gleichen Wochenende stattfindenden DTM-Lauf auf dem Nürnberger Norisring und zu einer weiteren historischen Veranstaltung in Österreich zu verfrachten. Allein neun Mechaniker machten sich auf den Weg nach Goodwood.

„Noch nie haben wir eine vergleichbare Anzahl von Rennautos zur gleichen Zeit in Marsch gesetzt“, bestätigt

Max-Gerrit von Pein, Direktor von DaimlerChrysler Classic. Die Auswahl der Fahrzeuge wurde in Zusammenarbeit mit den Veranstaltern vorgenommen. Und die wussten ganz genau, was sie wollten – nämlich die attraktivsten und wichtigsten Stücke.

DaimlerChrysler Classic arbeitet mit Spediteuren zusammen, die ganz genau wissen, wie man mit den Preziosen umzugehen hat. So haben deren Fahrer auch im Lauf der Jahre eine geradezu persönliche Beziehung

vom legendären Marmon Wasp, der 1911 das erste Indy 500 gewann, bis hin zu jenem Bentley, der ein paar Wochen zuvor in Le Mans den dritten Rang belegte. NASCAR-Rennwagen gibt es bei Lord March ebenso zu besichtigen wie Rallyeautos aller Altersklassen und sogar betagte Dragster. Und sieben Formel 1-Teams sind dieses Jahr vertreten, das ist Rekord und eine bemerkenswerte Errungenschaft des Veranstalters, vor allem mitten in einer hektischen Grand-Prix-Saison.

Wie immer macht man überall um das Schloss herum bekannte Gesichter aus, unter ihnen diesmal auch das von Adrian Newey, dem Technischen Direktor von McLaren. Newey freut sich „riesig“ über einen freien Tag bei einer vergnüglichen Beschäftigung. „Eine tolle Veranstaltung“, lobt er. „Sie hat sich ihre Atmosphäre bewahrt und lohnt einen Familienausflug wirklich. Mir bereitet es große Freude, die Formel 1-Wagen aus den 60er- und 70er-

zu den alten Fahrzeugen aufgebaut. Im Rahmen der 100-Jahr-Feierlichkeiten werden die wertvollen Stücke aus dem Mercedes-Benz-Museum ganz schön in der Welt herumgeschickt. Was das „Festival of Speed“ nun anbetrifft, so lag die Schwierigkeit darin, diesen Termin in dem ohnehin schon gut gefüllten Kalender freizuhalten. Den geballten Auftritt in Goodwood zu organisieren, war eine Mammutaufgabe, um so mehr, als die Fahrzeuge von der Abteilung Classic entsprechend vorbereitet und auch fahrfertig gemacht werden mussten. Über die Jahre werden die Oldtimer immer mal hier und mal dort vorgezeigt, aber nie sind es so viele auf einmal an einem Ort gewesen wie diesmal in Goodwood.

Zu den Werksautos gesellen sich auf dem grünen Rasen vor dem Schloss auch andere Wagen, aus privaten Sammlungen etwa, zum Beispiel ein kürzlich restaurierter W 125, der sich im Besitz Bernie Ecclestones befindet. Es macht den Mechanikern von Mercedes-Benz sichtlich Spaß, ihn sich genau anzuschauen, wie er da so neben seinem Schwesterfahrzeug geparkt ist. „Ihn hier zu haben ist eine wirkliche Bereicherung“, bestätigt von Pein, „zumal wir ihn nicht erwartet hatten und er sehr spät eintraf.“

Natürlich dreht sich in Goodwood nicht alles um Mercedes-Benz. Vielmehr ist der Platz vor dem imposanten Herrenhaus an diesem Wochenende voller faszinierender Fahrzeuge,

Englisches Rasen: Very british – auf dem gepflegten Grün der Schlossanlage machen es sich die Fans gemütlich, um das Treiben auf der Parkstrecke zu verfolgen – etwa den Start des West McLaren Mercedes MP4-15



Winke-Pause: Freudig grüßen die Streckenposten Stirling Moss im 300 SLR von 1955 bei seiner Rückfahrt zum Start



Jahren wieder zu sehen, die mir in meiner Kindheit so viel bedeuteten.“ Seinen ersten Besuch in Goodwood genießt DaimlerChrysler-Vorstand Professor Jürgen Hubbert, begeistert von der Rezeption der Silberpfeile: „Diese Gastfreundschaft, diese Atmosphäre, all die Leute, ich bin sehr angegan. Es war ohnehin ein fantastisches Jahr wegen unseres 100. Jubiläums. Deshalb war es wichtig, diese Autos hier versammelt zu sehen.“ Wird er 2002 wieder mit von der Partie sein? Hubbert, freudig lächelnd: „Lord March hat mich eingeladen. Wenn sich die Möglichkeit bietet, lasse ich sie mir auf keinen Fall entgehen.“

Das sagen sich Tausende anderer auch. Selbst wenn es in Goodwood mitunter wieder etwas laut werden sollte. ■

**Aus eigener Kraft**

Noch bevor 2001 der erste Grand Prix losging, saß Konstrukteur Mario Illien bereits an den ersten Skizzen für den Mercedes-Zehnzylinder der Saison 2002. Report über die Entwicklung eines Formel 1-Motors und die Suche nach immer mehr Leistung.



**Aus sicherer Entfernung**

Erstmals machte die neue DTM Station im Ausland. Zehn Sattelzüge brachten die Renntourenwagen von Mercedes-Benz sicher zum A1-Ring. Reportage über die Fahrt des Konvois durch Österreich.



**Aus berufenem Mund**

Zwölf Jahre fuhr er selbst in der DTM. Dann tauschte er das Rennlenkrad gegen ein Mikrofon. 2001 kommentierte Klaus Ludwig fürs Fernsehen alle DTM-Rennen. Rückblick auf die Saison und Expertenanalyse.

Die nächste Ausgabe von **STARS & CARS** erhalten Sie ab dem 5. November 2001.

# VON DER RENNSTRECKE AUF DIE STRASSE.

Spitzentechnologie für jeden Anspruch.

Auch wenn Sie vermutlich nie in einem Formel-1 Rennwagen sitzen werden, können Sie das Fahrgefühl hautnah erleben! Unsere Reifen sind mit der Top-Technologie entwickelt, die nicht nur die Formel-1 Piloten, sondern auch Sie durch Leistung, Handling und Zuverlässigkeit in die "Pole Position" bringt.

[www.bridgestone.co.jp/en](http://www.bridgestone.co.jp/en)





## MAXIMAL 10 SEKUNDEN STANDZEIT

Der Boxenstopp ist ein bedeutender Teil der Strategie eines Formel 1 - Teams, denn ein schneller Boxenstopp kann über Sieg oder Niederlage entscheiden.

Während eines Rennens braucht ein West McLaren Mercedes Formel 1 Fahrzeug neue Reifen und es wird aufgetankt - aber ein wichtiger Leistungsträger wird nicht ausgetauscht: das Öl.

Bei den Schmierstoffen verläßt sich West McLaren Mercedes auf die Mobil 1 Technologie, denn sie sichert die Leistungsfähigkeit bei Motortemperaturen von über 180°C, hält den Belastungen auch bei 17.000 Umdrehungen pro Minute stand und liefert mehr Power.

Das West McLaren Mercedes Team vertraut auf die Technologie von Mobil 1.

Mobil 1 - egal, welches Auto Sie fahren.

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

**Mobil 1**

Erfahren Sie den Unterschied

Jetzt auch an Esso Tankstellen