

Hurra, sie leben noch

Je older, je doller: Statt im Museum zu verstauben, fahren Formel 1-Autos von einst wieder Rennen.



Schlimmert: David McLaughlin und McLaren M23



Auf die Plätze: Start am Ring



Bitte einsteigen: F1-Cockpit



Ganz der alte: Den Osella fuhr Jarier 1982

Die Dame ist attraktiv, blond und liebt rotlackierte Fingerringel. Außerdem hat Lorina McLaughlin eine ungewöhnliche Leidenschaft: Sie fährt Formel 1. Und weil die Gattin eines britischen Milchprodukt-Fabrikanten genug Kleingeld hat, leistet sie sich damit auch noch ein ganz besonders feines Stück Traditionspflege: Jener rot-weiße McLaren nämlich, der da mit einem letzten Aufbrüllen des Ford V8-Motors vor der Box am Nürburgring ausrollt, war schon einmal hier. 17 Jahre ist das her. Damals kreuzte der McLaren M23 mit der Chassisnummer 6 und Startnummer 11 nach 14 mörderischen Runden als erster die Ziellinie. Am Steuer saß kein geringerer als James Hunt, der in jenem Jahr mit genau diesem Auto Weltmeister wurde. Der unlängst verstorbene Ex-Champion ist längst unantastbarer Teil jener Formel 1-Historie geworden, die endlose Geschichten erzählt von Hellen und Triumphen, vom Strahlen der Sieger und dem Nichts der Geschlagenen.

Wie wir wissen, hat die Technik im zähen Ringen mit der Zeit die besseren Karten als der Mensch, also ist es auch kaum verwunderlich, daß wir den Autos der Sieger und Verlierer von einst wiederbegeben. Europäische Historische

James Hunt siegte 1976 mit dem McLaren M23, Chassisnummer 6, am Nürburgring und wurde im selben Jahr auf diesem Auto auch Weltmeister. Der lebenslustige Engländer starb im Juni 46-jährig an Herzversagen

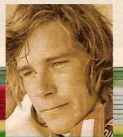


Wie einst im August: Historische Formel 1-Motoren kurz nach dem Start auf dem Nürburgring. 1976 lag Hunt auf dem McLaren vorn (kleines Foto)

Formel 1-Trophäe nennt sich das Ganze etwas ungenau, um ja nicht mit dem aktuellen Millionen-Zirkus des Herrn Ecclestone verwechselt zu werden. Aber Gemeinsamkeiten gibt es ohnehin so gut wie keine. Die 18 Grand Prix-Autos, die jetzt zum ersten Mal in Deutschland gastieren, fahren um keinen Meistertitel und keine großen Preisgelder. Den Besitzern geht es um ihren Spaß, und dem

Beschauer sei etwas Sentimentalität nachgesehen. Er sieht den Shadow DN9 vor sich, wie er über die Kuppe am Schwalbenschwanz fliegt – das Auto, mit dem der 1986 tödlich verunglückte Elio de Angelis seine Formel 1-Karriere begann. Oder er erinnert sich an den unglücklichen Fittipaldi F6/A, Jahrgang 1979, der so gelb wie erfolglos war und der Emerson Fittipaldi, Weltmeister von 1972

Alan Jones gewann 1979 mit dem Williams FW 06 die Großen Preise von Österreich und Kanada. Damit schob er sich auf Platz drei in der Weltmeisterschaft. Ein Jahr später sicherte er sich dann den Titel



und Surtees für die Werbung zuständig, erläutert die Hintergründe: „Damit schließen wir die extrem leistungstarken Turbomotoren aus und halten die Kurvengeschwindigkeiten in Grenzen.“ Auch die Kosten sollen so erträglich bleiben. Dennoch ist der Spaß teuer. Der Schweizer Hans Peter rechnet auf: „Ein Satz Reifen kostet jeweils 1500 Mark, die jährliche Generalüberholung der Motoren zwischen 18 000 und 24 000 Mark.“ Hat ein Kraftpaket seinen Dienst für immer quittiert, sind für seinen Ersatz 60 000 Mark nötig. Den höchsten Buchungsposten beansprucht das Auto selber. Der 40-jährige Peter hat sich seinen Traum vom Formel 1-Auto vor sechs Jahren erfüllt. Von Nick Mason, dem Schlagzeuger der Gruppe Pink Floyd, kaufte er einen Tyrrell 008, Baujahr 1978, mit dem Didier Pironi 1979 ein paar Mal unter die ersten sechs gefahren war. Kostenpunkt: 300 000 Mark.

Summen wie diese bedingen das schwere Los eines Alleinrainers oder zumindest die einträgliche Basis einer gutbürgerlichen Beschäftigung. Peter beispielsweise ist Architekt, der „das Geld mit Immobilien verdient“, Fenning leitet eine Firma, die Sicherheitsgurte herstellt.

Die meisten können da ganz locker aus dem vollen schöpfen. Männer wie McLaughlin-Gatte David haben gleich eine ganze Sammlung von historischen Rennwagen zu Hause stehen. Das erleichtert die noble Geste: Als McLaughlin 1987 an der Rennstrecke von Brands Hatch seine Lorina kennenlernte, die damals noch Boughton hieß, vertraute er ihr den McLaren für die historischen Rennen an.

Vermutlich hat John Fenning recht, wenn er eingesteht: „Wir sind ein Haufen vertrackter alter Männer.“

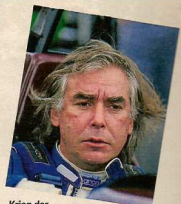
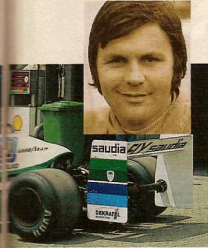
Eiko Schachtner

und 1974, einen würdelosen Abgang bescherte.

Die Autos sind geblieben, die Namen der Champions nur noch Vergangenheit. Die Stars der historischen Formel 1 heißen John Fenning, Hans Peter, Mike Littlewood oder eben Lorina McLaughlin, die Schöne von der Insel. Sie fahren Hesketh und Osella, Wolf und Williams, Arrows, Tyrrell und Theodores. Und weil der spa-

ßige Umgang mit den mörderisch schnellen Autos an sich dem Amateurstatus zuwiderläuft, erlaubt das Reglement nur Wagen mit Drei-Liter-Saugmotoren, wie sie in der Zeit von 1966 bis 1985 in der Formel 1 führen. Außerdem dürfen nur Reifen mit einer harten Gummimischung verwendet werden. Organisator Steve Lydon, selbst bis Ende der siebziger Jahre bei den Formel 1-Teams March

Das älteste Auto im Feld der Formel 1-Veteranen am Nürburgring war der Tyrrell 007. Jody Scheckter holte sich damit 1974 den Sieg bei den Weltmeisterschaftsläufen in Schweden und Großbritannien



Krieg der Köpfe: Ian Giles fährt Tyrrell



Damen-Wahl: Lorina beim Interview



Wie die Profis: Startvorbereitung



Lohn der Angst: Am Nürburgring siegte Mike Littlewood auf Shadow DN9



Alles im Griff: Organisator Steve Lydon