

Körberlgeld

Formel-1-Fahrer vs. Tourenwagen-Piloten – Körberlgeld für die Formel-1-Stars



Vor 50 Jahren war es im Motorsport noch üblich, dass die Stars aus der Königsklasse an den Rennwochenenden nicht nur in der Formel 1 ihre schnellen Runden drehen, sondern auch in der Formel 2, Marken WM, Inter-serie oder Tourenwagen.

So geschehen auch bei der Tourenwagen-EM am 14. April, Ostersonntag 1974, am Salzburgring.

Text: Christian Sandler | Photos: Neugebauer, Paumann, Mayrhofer, alle Archiv Sandler

Es war die Hochblüte in der europäischen Tourenwagen-Szene Anfang der 1970er-Jahre, bei der es hauptsächlich um die Duelle der blau/weißen BMW aus München und die blau/weißen Ford aus Köln ging. Die Strategen dieser Teams, Jochen Neerpasch und Mike Kranefuß, scheuten sich nicht, so manchen Formel-1-Fahrer an gewissen Rennwochenenden mit etwas „Körberlgeld“ in ihre Rennwagen zu ködern. Stewart, Fittipaldi, Stuck, Amon, Bell, Lauda, Ickx, Cevert, Mass und weitere bekannte Namen gehörten zu den Auserwählten, um sich mit den arrivierten Tourenwagen-Akrobaten vom Schlage eines Glemser, Hezemans oder Fitzpatrick zu duellieren. BMW sicherte sich 1973 die EM in der Markenwertung mit Toine Hezemans als Fahrer im berühmten Streifendesign des BMW 3,0 CSL. Die Weichen für 1974 waren mit der nächsten Entwicklungsstufe gestellt. Bei den Münchnern waren die neu entwickelten Zylinderköpfe mit den vier Ventilen

fertig und einsatzbereit, Ford hatte den Capri RS 3100 homologiert. Dann löste der Jom-Kippur-Krieg Ende 1973 die Ölkrise aus, viele von uns erinnern sich noch an das „Pickerl“ für den autofreien Tag, dadurch wurden auch so manche Motorsport-Budgets für 1974 gekürzt. Seitens der FIA wurde als erstes die Meisterschaft von acht auf sechs Rennen verkürzt und BMW machte daraufhin einen Rückzieher aus der EM und verscherbelte die Werksautos vom Vorjahr, zum Stückpreis von 550.000 Schilling, an Privatteams. BMW wollte 1974 nur als Unterstützer der Kunden tätig sein und eventuell den einen oder anderen „Spezialeinsatz“ an der Rennstrecke mit den neuen Werkswagen durchführen.

Nachdem beim Eröffnungsrennen, bei den 4 Stunden von Monza am 24. März 1974, gleich drei Ex-Werks-BMW-Coupés sich das Podest teilten, wurde in München schnell umdisponiert. Für den zweiten EM-Lauf, wie eingangs erwähnt am Ostersonntag 1974, setzte die BMW Motorsport GmbH auf „All In“ und meldete einen 3,5 CSL mit dem neuen 24 Ventiler, der erstmals in einem Rennauto verbaut wurde. Der Wagen hatte als Basisfarbe diesmal Dunkelblau mit den üblichen BMW-Motorsport-GmbH-Streifen. Als Fahrer für diesen „Spezialeinsatz“ waren



Lauda und Glemser beobachten die Achsvermessung, Ickx (rechts) trat im Formel-1-Overall an.



Auch ein Lauda fädelt selbst ein ...



Links: Vor dem Rennen waren Kranefuß und Mass noch guter Dinge.



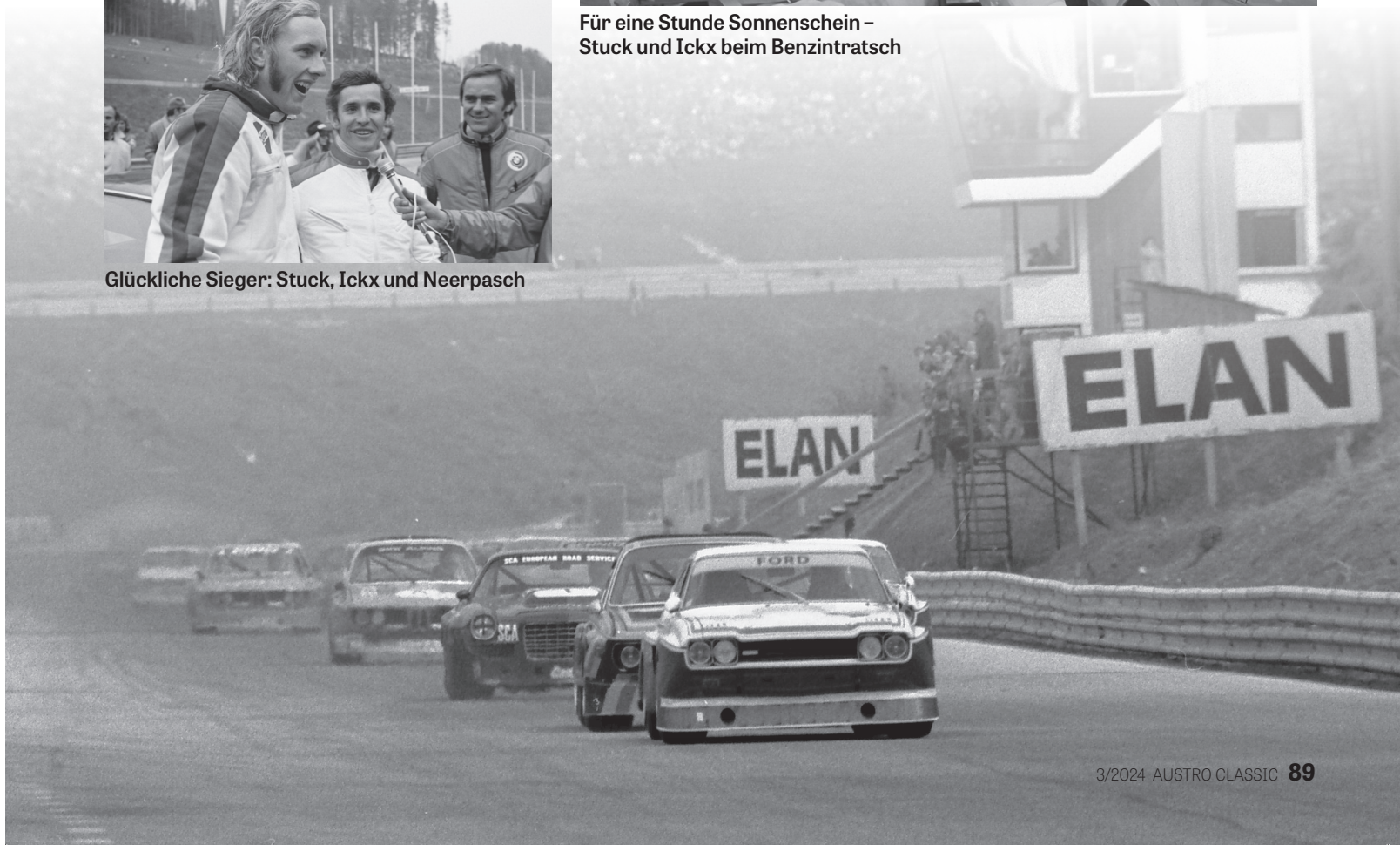
Vater und Sohn Stuck



Für eine Stunde Sonnenschein – Stuck und Ickx beim Benzinratsch

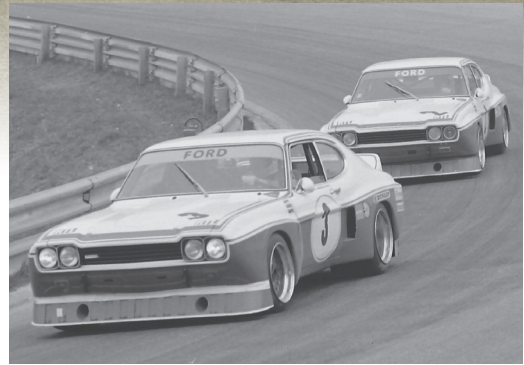


Glückliche Sieger: Stuck, Ickx und Neerpasch

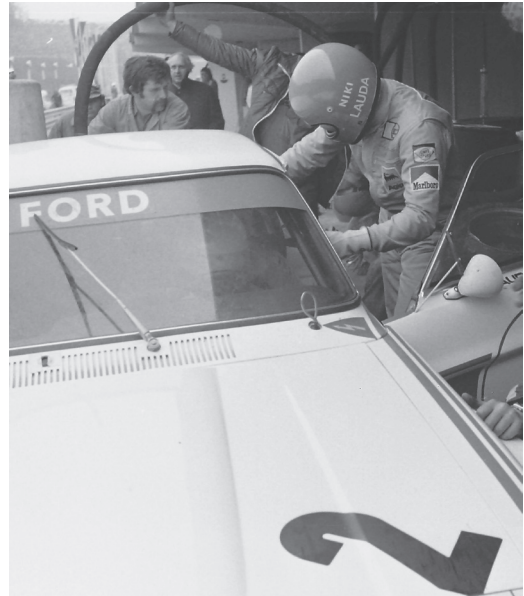




Stuck übernimmt von Ickx.
Rechts: Lauda studiert
das Fahrverhalten
von Hezemans Capri.



Knapp hinter Stuck –
Helmut Koinigg im 2002



Fahrertausch bei Ford: Mass raus – Lauda rein



die Formel-1-Piloten H.J. Stuck und Jacky Ickx auserkoren. Auch Ford ließ sich nicht lumpen und meldete zwei Capri RS 3100, der Motor war eine Cosworth-Entwicklung mit mittlerweile 3,4 Liter Hubraum. Bei den Fahrern gönnte sich Ford den Luxus von gleich drei Europameistern: Dieter Glemser 1971, Jochen Mass 1972, Toine Hezemans 1970 und 1973, dazu Niki Lauda – aktueller Formel-1-Star bei Ferrari. Was uns an den damaligen TW-Fahrern so fasziniert ist die Tatsache, dass Stuck bei March-Ford, Ickx bei Lotus-Ford, Mass bei McLaren-Ford und Lauda 1974 bei Ferrari unter Vertrag standen und in jenem Jahr bereits in Argentinien, Brasilien und Südafrika in ihren Formel-1-Boliden um Punkte kämpften. Kaum zu glauben – Ferrari verleiht an Ford ihren Starpiloten für ein TW-Rennen. Stuck zum Beispiel hatte im März und April schon in der Formel 2 zugeschlagen, Sieger am 24. März in Barcelona und am 7. April in Hockenheim. Heute wäre das unvorstellbar, wie wenn Lewis Hamilton und Lando Norris bei Schubert Motorsport sich in der DTM ein BMW M4 GT3 Cockpit teilen würden und Charles Leclerc und Jochen Mass bei Gottfried Grassler im Lamborghini Huracan GT3 Evo2 an den Formel 1 freien Wochenenden aushelfen würde.

Das Wochenende zeigte sich wettertechnisch als typisches Aprilwetter. Am Donnerstagvormittag war erstmal freies Fahren angesagt und nach bereits 12 Runden quittierte der nagelneue Vierventiler im Lauda/Mass-Auto seinen Dienst. Lauda war darüber nicht sonderlich begeistert, bei seinem ersten Test im Capri, Mitte März in Le Castellet, streikte der 6-Zylinder schon nach zehn Runden. Während der Zeit des Motorwechsels fuhr Lauda auch das Schwesterauto und stellte danach fest, dass dieses nicht nur einen gesunden Motor hat, sondern auch eine perfekte Straßenlage aufwies. Beim ersten Training am Freitag lief bei BMW und bei Ford alles in geordneten Bahnen ab, Glemser war schnellster vor Stuck und Lauda – alle so um 1'18 min. Einzige Abnormität war das schlechte Handling beim Lauda/Mass-Auto.

Das erste Samstag-Training begann bei klirrender Kälte, die offensichtlich den neuen Wunder-Motor im BMW auch nicht behagte, Aussetzer ohne Ende, die aber Paul Rosche bis zum Abschluss-training in den Griff bekam. Stuck trieb dabei das dunkelblaue Coupé in einer sagenhaften Zeit von 1'17''14 (Schnitt 198 km/h) durch den Nesselgraben und stand damit mit seinem Partner Ickx auf der Pole. Hezemans/Glemser mit 1'17''44 komplettierten die erste Startreihe. Der zweite Capri mit Lauda/Mass landete mit 1'17''61 knapp auf Rang drei dahinter, gefolgt vom Gardner/Muir Camaro und einer Meute von Alpina und Schnitzer BMW. „Unglaublich, wie das andere Auto besser liegt!“, stellte Lauda fest, als er im Training hinter Hezemans herfährt. Daraufhin nahm man eine genaue Achsvermessung vor,

konnte dabei aber nichts feststellen. Am Samstagabend geistert dann eine mögliche Erklärung herum: das Lauda/Mass-Auto stammt aus einer für die USA bestimmte Serie, bei der die Tür-Holme nicht so stark gebaut sind wie bei den Europautos, dadurch verwindet sich die Karosserie bei den auftretenden Querkräften mehr.

(In einem Interview für das Buchprojekt „Tourenwagen EM 1970–1975“ im Jahre 2015 behauptete Hezemans, er habe in einer Nacht- und Nebelaktion Startnummern und Aufkleber der beiden Rennwagen in Salzburg vertauscht.)

Nach den saukalten Trainingstagen präsentierte sich der Renntag von der schönsten Seite und lockte etwa 40.000 begeisterte Fans, anstatt zu Hause nach den Osternestern zu suchen, zum Ring. Beim Start um 13.30 Uhr war Gardner im Camaro bis zur ersten Kurve noch etwas lästig, aber dann setzten sich das Trio Hezemans/Stuck/Lauda ab und boten in der ersten Stunde Tourenwagensport in Vollendung. Dauernd wechselte die Führung, überholt wurde an allen möglichen Stellen, auch dort, wo es normalerweise nicht geht und nach 50 Runden klebten die drei innerhalb einer Sekunde zusammen. Aber das Tempo fordert auch seine Opfer. In Runde vier rollte der Camaro mit Motorschaden in der Nockstein-Kehre aus. Kurz nachdem Glemser das Cockpit von Hezemans übernommen hatte, streikte der moderne Ford-Triebeling mit der Startnummer 3. Nach den üblichen Boxenstopps und jeweils einem Doppeltörn von Lauda und einem von Ickx, entfernten sich die beiden an der Spitze (Boxenstopp bereinigt) nie weiter als 20 Sekunden voneinander. Die Entscheidung fällt 45 Minuten vor Rennende beim letzten Reifenwechsel und Fahrertausch. Lauda fährt mit einem Vorsprung von 18 Sekunden an die Box und übergibt an Mass. Bei BMW war der Wechsel von Ickx und Stuck samt Reifenwechsel um vieles schneller und aus dem Rückstand wurde ein Vorsprung von 7 Sekunden. Nach ein paar Runden gab auch der zweite Capri „Rauchzeichen“, wurde immer langsamer und 10 Minuten vor Rennende rollte Mass in den Boxen aus. Stuck/Ickx gewannen das 4-Stunden-Rennen mit einem Schnitt von 188 km/h vor Mohr/Finotto und Peltier/de Fierlant in deren Werks-BMW aus dem Vorjahr. Ford ging also in der Division II leer aus, gewann aber dafür in der Division I (bis 2000 ccm) mit Heyer/Kautz im Zakspeed Escort.

Zwei Wochen später, am 28. April, trafen sich die vier Formel-1-Piloten vom Osterwochenende am Salzburgring in Madrid-Jarama beim vierten Grand Prix dieser Saison wieder. Mass und Ickx fielen aus, Stuck wurde beachtlicher vierter und Lauda feierte seinen ersten GP-Sieg. Bei der Tourenwagen-EM sicherte sich BMW, dank der Privaten, den Titel der Division II, Ford gewann die Division I. Fahrer Europameister wurde Hans Heyer auf Ford.



„.... gab auch der zweite Capri ‚Rauchzeichen‘, wurde immer langsamer und 10 Minuten vor Rennende rollte Mass in den Boxen aus.“

