

auto
motor
sport

SPORT



S-LIA C

Ohne Mucken

Neuer Weltrekord für Daimler-Benz: 50 000 Kilometer problemlos mit 247,9 km/h.

Von Norbert Haug

Als der Boxenchef zur Mundharmonika griff, wurde es Ernst: Kurz vor Mitternacht des achten Tages blies Achim Kaden, Diplom-Ingenieur in der Daimler-Benz-Vorentwicklung, seinen Fahrern auf der Strecke zur Abwechslung mal über Mikrofon den Marsch.



Aus der Serie: Rekord-Daimler

Für einen der Schwaben am Lenkrad war Kadens kleine Nachtmusik zuviel: „I heb denkt, mei Henderachs isch kaputt“, erinnerte er sich nach seiner zweieinhalbstündigen Dienstfahrt im 250 km/h-Tempo. Die Mundharmonika-Töne, über kleine Lautsprecher im Sturzhelm an die Fahrerohren gelangt, hatten sich für den Chauffeur eine Schrecksekunde lang wie Mißtöne aus der Hinterachse angehört.

Größere als diese Panik war zuvor, während 40 000 Kilometern und zwei neuen Weltrekorden, im Mercedes-Camp Nardo, am Absatz des italienischen Stiefels, nie ausgebrochen. Was nicht zur Ansicht führen sollte, die Daimler-Dauerlauf-Abteilung hätte ei-

Fotos: Stein

Daimler-Weltrekord

nen Betriebs-Ausflug ins Süditalienische gemacht und Achim Kaden als den Johnny Cash der Boxen mitgenommen.

Daimlers Drang gen Süden hatte vielmehr ein handfestes Motiv: Per Dauerlauf über 50 000 Kilometer sollte ein neues Sportmodell erprobt werden, das es im Laden noch gar nicht gibt, mit dem der Edel-Autohersteller aus Stuttgart aber bald ein neues Markt-Segment zu erschließen gedenkt.

Die drei Dauerlauf-Wagen mit der etwas mysteriös anmutenden Typenbezeichnung 190 E 2.3-16 sind Vorläufer jenes sportlichen Mercedes, der Mitte nächsten Jahres für die Kundschaft rund 50 000 Mark kosten wird (siehe Heft 17/1983).

2.3-16 diene in Nardo nicht als Code-Nummer, vielmehr macht die Daimler-Benz AG mit dieser Bezeichnung Ernst. Aufgeschlüsselt heißt sie: 2,3 Liter-Motor mit 16 Ventilen. Als Inschrift auf die Heckklappe geheftet, sieht die eigenwillige Daimler-Typenbezeichnung so aus, wie sechs Richtige im Lotto: 1/9/0/2/3/16.

Wohl wählte man in Stuttgart diesen Ausweg, weil zu Begriffen wie „Sport“, oder „R“ (damit könnte Rallye oder Racing gemeint sein) seit dem Mercedes-Abschied aus dem aktiven Sport-Lager vor drei Jahren ein arg gestörtes Verhältnis besteht.

Im Management fand man, es sei ein gutes Entree für einen sportlichen Mercedes, wenn dieser 50 000 Kilometer Nardo-Prüfung auf Zeit absolvieren und gleich diverse neue Weltrekorde aufstellen würde.

Eine gute Idee, wie sich nach zweihunderteineinhalb Nardo-Stunden zeigen sollte. Drei Weltrekorde waren gepurzelt, allesamt bereits 27 Jahre alt und damals aufgestellt von einer Spezial-Konstruktion der

amerikanischen Firma Duesenberg. Die 25 000 Kilometer-Marke hatte der Neue aus Stuttgart mit 247,5 durchstürmt, die 25 000 Meilen mit 247,7 und die 50 000 Kilometer mit 247,9 km/h.

Fast unglaublich aber wahr: Der schnellste der drei Stuttgarter Rekordwagen kam während der 50 000 Kilometer-Jagd, die exakt 201 Stunden, 39 Minuten und 43 Sekunden dauerte, zusammengezählt nur 55 Minuten zum Stillstand. In dieser Zeit wurden 89 Stops mit 89 Fahrerwechseln absolviert, wurde 89mal nachgetankt. Nur bei fünf der Stops standen größere Eingriffe an und diese, die sogenannten „Großen Kundendienste“, dauerten zwischen dreieinhalb und fünf Minuten. In dieser Zeit wurden das Ventilspiel geprüft, diverse Filter gewechselt, die Kompression gecheckt und neue Zündkerzen eingeschraubt.

Um in Nardo gut gerüstet zu sein und eine gegenüber der Serie rund 25 km/h höhere Geschwindigkeit zu erreichen, griffen die Daimler-Männer in die Trickkiste und machten gegenüber der geplanten Serie diverse Abänderungen:

- Die Hinterachs-Übersetzung wurde verlängert, 2,65 statt 3,08;
- das Auto wurde durch hydraulische Niveauregulierung gegenüber dem aktuellen 190 E um 4,5 Zentimeter abgesenkt;
- gemeinsam mit einem tieferen Frontspoiler, ergab dies einen c_w -Wert von 0,285;
- von Pirelli wurden Spezialreifen mit einem extrem niedrigen Rollwiderstand entwickelt, bei 250 km/h frißt der Serienreifen umgerechnet 27 PS, der Pirelli-Slick aber nur 13 PS.

Der neue Sport-Daimler ist mit den aufgelisteten Eingriffen in der Lage, über 260 km/h schnell zu rennen. Sein neuer 185 PS-Motor, für den die englische Formel 1-Motorenfirma Cosworth den Vierventil-Zylinderkopf nach Daimler-Anweisungen fertigt, ist kerngesund und verträgt tage- und auch wochenlang Vollgas. ▷



Regie an der Box: Werner (links), Achim Kaden

Neun Nächte nur Nardo

Von Freitagabend 22 Uhr bis zum übernächsten Sonntag kurz vor acht Uhr war die Rekordmannschaft durchgehend auf den Beinen. Die Boxentrupps wurden alle 14 Stunden abgelöst, die Fahrer alle zweieinhalb.



Defekt bei Wagen grün: Verteilerfinger



▽ Pause für Wagen grün: drei Stunden Stop △



◁ Entwicklungs-Chef Breitschwerdt: Schrauben ist schöner



Routine-Stop an der Daimler-Box...



...nach 15 Sekunden vollgetankt...



...nach 20 Sekunden Reifen geprüft...



Ende gut: drei Weltrekorde





...nach 25 Sekunden geht's weiter

Alle 50 Minuten: Streß für 25 Sekunden

Exakt 270 Stops absolvierten die drei Mercedes während 201 Sekunden. Alle zweieinhalb Stunden wurden 130 Liter Benzin nachgetankt. Die hinteren Reifen wurden insgesamt neunmal, die vorderen dreimal gewechselt.

Daimler-Weltrekord

Es bedeutete Einsatz genug, die 50 000 Kilometer-Marke zu realisieren. Nicht weniger als 102 italienische Motorsport-Kommissare beobachteten im Wechsel das Daimler-Treiben auf der kreisrunden Zwölfkilometer-Bahn. Die Sportbehörde FISA schreibt diesen Kommissars-Boom vor. Nur wer auf Schritt und Tritt überwacht wird, kann anerkannte Weltrekorde markieren.

Die Firma selbst tut sich traditionell etwas schwerer als die FISA, mit Aufwand zu renommieren und genaue Zahlen der für ein Projekt engagierten Mitarbeiter zu liefern. Man darf aber davon ausgehen, daß die Daimler-Mannschaft so groß war wie jene der italienischen Sport-Kommissare: 100 Daimler-Mann und ein Befehl.

Nicht all diese Mitarbeiter weilten in Italien, die kampferprobten Stuttgarter Werker aber gaben sich ein Stelldichein: Erich Waxenberger, rallye-gestählter Ingenieur mit viel Sinn für Wettbewerb, leitete das Unternehmen Weltrekord in Nardo. Ganz nebenbei machte sich der Bayer noch nützlich als Rekordfahrer und zwar ausgerechnet in jenem der drei Autos, das die 50 000 Kilometer-Marke als erstes erreichte.

Guido Moch, in der Fahrzeug-Versuchsabteilung Chef der Wagen-Erprobung, hatte 18 erfahrene Testpiloten für den Dauerlauf abgestellt und mischte sich selbst unters fahrende Volk.

Hans Werner, der bereits vor 30 Jahren unter dem legendären Daimler-Versuchschef Rudolf Uhlenhaut gedient hatte und heute für den Pkw-Gesamt-Fahrzeug-Versuch verantwortlich zeichnet, wirkte unermüdlich als Boxen-Koordinator.

Gerhard Lepler war als projektbegleitender Ingenieur dabei, in Stuttgart hatte er mitverantwortlich am Sport-Mer-

cedes gearbeitet, in Nardo diente er als Fahrer.

Dr. Hans Liebold, selbst Fahrer bei diversen Daimler-Weltrekorden und im Werk als Leiter des Pkw-Versuchs Vorentwicklung tätig, wechselte sich mit seinem Mitarbeiter Achim Kaden alle 14 Stunden bei der Boxenregie ab. In der Endphase des Rekord-Unternehmens stieß Entwicklungschef Professor Werner Breitschwerdt zu seiner kämpfenden Truppe, und ausgerechnet er erlebte den einzigen Defekt an einem der drei Autos: Ein Verteilerfingerbruch lähmte Wagen Grün (die beiden anderen hießen Rot und Weiß) acht Stunden vor der Zieldurchfahrt.

Das Fatale an der Situation: 62 Kilogramm Ersatzteile (soviel erlaubt die FISA) ruhten unangestastet an Bord, vom kompletten Zylinderkopf bis zu sämtlichen Dichtringen war an alles gedacht worden, nur eben nicht an einen Verteilerfinger. Breitschwerdt: „So was geht normalerweise nie kaputt.“

Unter Mit-Regie des Entwicklungs-Professors schritt man umgehend zur Tat: Ein neuer Verteilerfinger wurde oberhalb seines Rumpfes abgesägt und auf das Unterteil des alten geklebt: Ein Teil des alten Teils war weiter im Verteiler eingebaut, und das Auto durfte, so präpariert weiterjagen. So einfach ist das Weltrekord-Reglement der Motorsportbehörde FISA.

Die einmalige Leistung der Daimler-Abordnung und ihrer Wagen wird durch das kleine Malheur nicht geschmälert: Die alten Rekordmarken wurden um über 70 km/h überboten. Nach dem Konsum von rund 11 000 Liter Benzin und 20 Liter Öl, nach viermaligem Kerzenwechsel, nach dem Erneuern von sechs Pirelli-Vorderreifen und 18 Hinterreifen war Wagen Rot, ohne auch nur einmal zu mucken, mit Vollgaseinviertelmal um die Welt gefahren. Und das mit 247,939 km/h.

