



# Project Orange



**Teil 1: Dies ist der Start einer TRACKDAY-Artikelserie über historische Rennwagen im „Jägermeister“-Look, die in den nächsten Ausgaben fortgesetzt wird. Hier berichtet Marco Werner exklusiv für CURBS von seiner Fahrt mit dem 76er Formel-1-March 761-Ford Cosworth V8.**

Ein schöner Spätsommertag geht zu Ende, als ich Richtung Oschersleben fahre, und passend geht im schönen Orange am Horizont die Sonne unter. Ein paar Minuten später komme ich in Oschersleben an und fahre am Fahrerlager vorbei zum Hotel. Es ist mittlerweile dunkel, aber in den Boxen sehe ich noch Licht und ein paar orangefarbene Autos stehen, die gerade ausgeladen wurden und an denen noch letzte Vorbereitungen laufen. Die Vorfreude auf den nächsten Tag steigt. Am nächsten Morgen fällt mir ein wenig die Kinnlade herunter, als ich in das Fahrerlager komme. Vieles habe ich in all den Jahren Motorsport gesehen und erlebt. Aber das, was sich mir jetzt hier bietet, hätte ich nie erwartet. Gern folgte ich der Einladung von Eckhard

Schimpf, der über Jahrzehnte für Jägermeister das Sponsoring betreute und mir einmal anbot, ein, zwei Autos zu fahren. Für einen ganz normalen Trackday hatte ich nicht erwartet, dass mich Boxenstellwände, selbst Boxennummern in Teamfarben, ein Lounge-Bereich, Umkleide und einer der besten Cappuccino der letzten Wochen empfängt - nicht für einen Test historischer Autos. Aber es geht ja um die Autos und nicht um das Drumherum.

Und gerade das verschlägt mir den Atem. Draußen vor den Boxen stehen aufgereiht ein ITC-Alfa 155, Porsche 935, Graham Hills Brabham-Formel 2, BMW 320 Gruppe 5, Porsche RSR und ein Porsche 914/6. In Box eins stehen Niki Laudas BMW

3 Liter CSL Coupe, zwei Gruppe C-Porsche 956 sowie 962, und in Box 2 stehen Hans-Joachim Stucks March Formel 1 und Formel 2. Jetzt weiß ich, wofür die Lounge da ist, ich muss mich erst einmal setzen auf den Schock hin. Und „Ecki“ Schimpf sagt locker: „Die kannst du alle fahren.“ Der Hammer, von so etwas träumt man. Aber die kann ich gar nicht alle an einem Tag fahren, schießt es mir durch den Kopf. Und schreiben wollte ich eine Story für die CURBS. Aber das ist unmöglich, nur eine Story





Reifen mit Resttemperatur, so kann ich gleich probieren, wie der March so „drauf“ ist

zu schreiben bei den Möglichkeiten, die sich hier bieten. Das wird ein Mehrteiler, geht es mir durch den Kopf. Und so entscheide ich mich zuerst für Hans-Joachim Stucks March Formel 1. Fahr ich erst einmal Formel 1, oder wie „Horst Schlämmer“ sagen würde: „Ich bin doch nicht bescheuert...“

Dann gehe ich in Box Zwei und mache eine Sitzprobe. Da „Strietzel“ das Auto auch schon einmal ab und an fährt, denke ich, dass es schwer würde, überhaupt an ein Pedal heran zu kommen. Ich habe schon in vielen Autos nicht die Pedale durchtreten können, und wenn das Auto schon auf den „Langen“ zugeschnitten ist... Doch erstaunlicherweise reicht ein kleines Polster im Rücken, und es passt. Einen Formel 1 fahren zu dürfen, ist ohnehin schon ein Privileg, aber als „Strietzel“ noch die Box betritt, wird mir die Besonderheit bewusst. Er war zu meiner Kindheit einer meiner Helden, einer der wenigen Deutschen, die es in die Formel 1 geschafft hatten, der „Formel-2-König von Hockenheim“, und ich bewunderte ihn im Gruppe-5-BMW auf der Nordschleife. Und irgendwie ist die Situation irreal: Jetzt fahre ich seinen Formel 1, und er schaut mir zu.

Ich setze meinen ersten Fuß in das Cockpit des March, dann stehe ich im Cockpit, stütze mich vorsichtig auf den Seitenkästen ab und zwänge meine Beine in das enge Aluminium-Chassis. Es ist gerade Platz genug für die drei Pedale. Der linke Fuß nimmt Platz



Im Scheitelpunkt eher leicht an der Vorderachse und beginnt leicht zu untersteuern

auf dem Kupplungspedal, legt sich am Chassis an und berührt nach rechts schon die Lenkstange. Bewegungen zu den Seiten - zwecklos. Der Raum für den rechten Fuß zwischen Brems- und Gaspedal ist ziemlich klein. Dann werden mir die ganzen Schalter für Zündung, Starter, Benzinpumpen etc. erklärt, und ich kann den Motor starten. Der Cosworth-Motor brüllt in die Box, und alle Anwesenden halten sich die Ohren zu. Ich lege den ersten Gang ein und rolle aus dem Dunkel der Box in die Pitlane. Die Reifen befinden sich noch auf ein wenig Resttemperatur, da „Strietzel“ schon ein paar Runden gedreht hatte. So kann ich gleich in Kurve ein wenig probieren, wie der March so „drauf“ ist. Dies mache ich gewöhnlich durch leichte Lastwechsel, um zu schauen, wie zickig

so ein Auto eventuell ist. Dann beschleunige ich aus dem zweiten Gang heraus, und aus dem leicht unterdrückten „Gedrösel“ wird ein recht aggressives Geschrei des Ford Cosworth-3 Liter-Motors, wenn es Richtung 10.000 Umdrehungen geht. Wie gewöhnlich lässt sich das Hewland-Fünfganggetriebe gut schalten. Mit einem kurzen Klick liegt die nächste Welle an. Auch das Herunterschalten zur „Hasseröder-Kurve“ geht mit einem kurzen Zwischengas ganz easy, und ich gehe im Zweiten in die Kurve hinein. Im Scheitelpunkt wird mir eine schnelle Reaktion abverlangt, als schlagartig das Heck kommt. Hoppla, denke ich, der kann doch zickig sein. Am Ausgang beschleunige ich aus dem zweiten Gang heraus, gehe über den dritten Gang bis in den vierten und bremse die dreifache Links an. Auch auf der





Auch auf der Bremse kann er ein wenig nervös sein

Bremse kann er ein wenig nervös sein. Schnell wieder leicht ans Gas gehen, um das Heck zu beruhigen und zu versuchen, mit einer ruhigen Lenkbewegung durch die „Triple“ zu gehen. Dann das Anbremsen zur engeren Rechtskurve, aufgrund des leicht nervösen Hecks gehe ich nicht all zu hart auf die Bremse, gebe Zwischengas und schalte vom Vierten bis in den Zweiten zurück. Beim Einlenken noch leicht nervös am Heck, ist er im Scheitelpunkt eher leicht an der Vorderachse und beginnt leicht zu untersteuern. Am Kurvenausgang wird er aufgrund des „Wheelspins“ wieder leicht am Heck. Aber da geht auch etwas ab, wenn ich ans Gas gehe.

Denn die 480 PS bei eben nur 580 Kilogramm aus dem Jahre 1976 lassen schon ein Kribbeln beim Fahrer aufkommen. Ich

schalte wieder in den Dritten und nehme die Schikane. Richtungswechsel in der Schikane nimmt er ganz gut an. Bevor er am Heck nervös werden kann, liegt schon die andere Richtung an. Dann lasse ich den 480 PS freien Lauf und genieße den Sound des „Cossies“, während ich die Gänge bis in den Fünften schalte, bevor es „Anbremsen“ heißt für die „Shell-Schikane“. Die Rechts nehme ich nicht zu schnell, um mich für die Links richtig zu positionieren. Nur so bekomme ich den richtigen Speed auf der folgenden Geraden hin, die mich zur nächsten schnellen Rechts bringt. Schnelle Kurven nimmt er ganz gut. Erstaunlicherweise scheint er für das Baujahr 76 ein recht gute „Downforce“ zu entwickeln, sobald er einmal zügiger unterwegs ist. Konstrukteur Robin Herd wird sich et-

was gedacht haben mit dieser riesen Fronthaube und dem ausladenden Heckflügel.

Aber auch für die engeren Kurven freunden wir uns an. Etwas leicht am Heck im Kurveneingang, heißt für mich ihn eben etwas früher ans Gas zu holen, damit die Front nicht zu belastet ist. Das bringt Ruhe ins Auto. Seine Ungestümtheit in der „Hasseröder-Kurve“ entpuppt sich als Ölspur, und so drehe ich doch noch ein paar Runden mit einem Auto, dass dann eine Menge Spaß bereitet. Doch ich muss immer wieder daran denken, dass die positiv Verrückten von damals damit beispielsweise über die Nordschleife im wahrsten Sinne des Wortes geflogen sind. Damals war es ohne nennenswerte Auslaufzonen eine riesen Herausforderung, damit richtig ans Limit zu gehen. Und mit diesem Aluchassis muss man nicht abfliegen oder irgendwo einschlagen, denke ich. „Strietzel“ Stück war aber immer ein Fahrer mit einer hohen Fahrperformance. Berühmt berüchtigt waren seine Drifts in Formel-1- und Formel-2-Autos. Vielleicht hat ihm die Performance auch einmal sein Leben gerettet, aber meist wollte er sicher seine Gaudi haben. Aber trotz allem wird er mit diesem Auto seinen Spaß gehabt haben, so wie ich heute. Lieber Hans, lieber „Ecki“: Danke für diese tolle Zeitreise - Fortsetzung folgt.

■ Marco Werner

**FOTOS**  
Christian Wilkens

Erstaunlicherweise scheint er für Baujahr 76 eine recht gute „Downforce“ zu entwickeln

