



# Stuck-Werk

## Formel-1-March 761 von 1976, wie ihn auch Hans-Joachim Stuck fuhr

Als March Engineering 1969 als völlige Neugründung ausschließlich konzentriert auf den Rennwagenbau quasi wie ein Pilz aus dem Boden schoss, sorgte dieses Unternehmen per Start für mächtig Furore. Die Gründerväter waren Max Mosley, der die Finanzen und den Vertrieb verantwortete, Alan Rees als Manager des Rennteams, Graham Coaker, zuständig für die Produktion im Werk in Bicester/Oxfordshire, und der profilierte Chefingenieur Robin Herd, zu diesem Zeitpunkt ein Mann mit bereits erfolgreicher Vergangenheit unter anderem bei McLaren bis hin zu Formel-1-Konstruktionen. Die Anfangsbuchstaben ihrer Nachnamen mit dem „a“ dazwischen für den guten Klang schufen den Markennamen March. Binnen weniger Monate nur stellten sie, beginnend mit einem Formel 3 Ende 1969, ein umfangreiches Rennwagenprogramm auf die Räder, das bereits in der Saison 1970 die Formeln 1, 2, 3, B, Ford und die amerikanisch-kanadische Rennserie CanAm für zweiseitige Rennsportwagen beinhaltete. Für einen Nicht-Autohersteller hatte die Bandbreite in dieser Geschwindigkeit in der Historie bis dahin kaum ein Vorbild.

Schon beim Formel-1-WM-Auftakt im März 1970 im südafrikanischen Kyalami standen fünf Fahrer drei verschiedener Teams mit dem March 701-Ford Cosworth V8 am Start, Jackie Stewart aus dem Tyrrell-Team und Chris Amon im Werksauto auf den ersten beiden Startplätzen. 14 Tage später sicherte Stewart der Marke beim zweiten Einsatz der Konstruktion im Nicht-WM-Lauf „Race of the Champions“ in Brands Hatch den ersten Formel-1-Sieg, am 19. April 1970 dann im Grand Prix von Spanien in Jarama auch den ersten Sieg

in einem WM-Lauf, ehe Chris Amon und ihm eine Woche später gar ein Doppelsieg beim Nicht-WM-Lauf „International Trophy“ in Silverstone gelang. Die brandneue Marke war die Marke der Stunden, und ab dem dritten WM-Lauf im Mai in Monaco brachte das Team „Antique Automobiles“ für den Schweden Ronnie Peterson schon einen sechsten Formel-1-March ins Geschehen der laufenden Saison. Peterson war es dann, der March 1971 mit dem 712 M den ersten einer ganzen Reihe von Formel-2-Europameistertiteln an die Fahnen heftete und zudem als March-Werksfahrer im skurrilen „Servierbrett“-Typ 711, dem ersten Formel 1 nach dem 70er Weltmeister-Lotus 72 auch mit Seitenkühlern, Vizeweltmeister in der Formel 1 hinter Jackie Stewart im Tyrrell-Ford wurde.

### Das Image, führender Formel-1-Herstellers zu sein, verloren

Allerdings blieb das auch das mit Abstand

beste Endresultat in den Schlusswertungen, das je ein March-Fahrer in der Formel-1-Historie erreichte. Denn im Gegensatz zu den Formel-2-Konstruktionen des Hauses, die bis in die erste Hälfte der 80er Jahre hinein Siegerfahrzeuge waren und nach Peterson noch fünf weiteren Fahrern hier zu Europameistertiteln verhalfen, war die Formel-1-Entwicklung auch von Rückschlägen geprägt. Der 1972 eingeführte 721 X mit experimenteller Hinterradaufhängung, hoch angelenkten Federn und einem zwischen Motor und Hinterachse platzierten Getriebe, erwies sich gar als praktisch unfahrbar, weil die Goodyear-Reifen mit dieser Konfiguration gar nicht harmonierten, so wechselte beispielsweise in Kurven das Auto auch unberechenbar von Unter- zum Übersteuern.

Die „rettende“ Idee kam dann sogar von außen, als der britische March-Formel-2-Kunde Mike Beuttler einen Formel 1 auf Basis des Formel-2-Chassis 722 mit größte-

Durchblick auf die Technik gesamt





Wagenschnauze mit ausgeprägter „Lippe“ gegen Auftrieb



Der Blick auf den Vorderwagen



Rückspiegel auf den Seitenkästen

ren Tanks und dem Ford Cosworth DFV V8 bestellte. Er erhielt diesen Formel-1-721 G innerhalb von nur neun Tagen, das „G“ in der Typenbezeichnung stand für „Guinness Book of Records“. Auch die Werksfahrer Ronnie Peterson und Niki Lauda erhielten dann in laufender Saison solche 721 G-Versionen, was für sie „den Schaden“ insofern begrenzte, als der 721 G wenigstens leicht und schnell war. Peterson wurde so gerade noch Neunter der Fahrerweltmeisterschaft, Lauda errang keinen einzigen WM-Punkt, beide Fahrer verließen das Team Ende 1972 desillusioniert in Richtung Lotus beziehungsweise BRM. Von da an aber war die Formel-1-Entwicklung seitens March über viele Jahre dadurch geprägt, dass die Formel-1-Versionen ganz wesentlich Formel-2-Konstruktionen „upgraded“ waren, eine Art Baukasten-System kennzeichnete

ren Tanks und dem Ford Cosworth DFV V8 bestellte. Er erhielt diesen Formel-1-721 G innerhalb von nur neun Tagen, das „G“ in der Typenbezeichnung stand für „Guinness Book of Records“.

Derweil hatte March aber längst das Image, ein führender Formel-1-Hersteller zu sein, verloren. Wer Grands Prix gewinnen oder Weltmeister werden wollte, fuhr da eher nicht. March machte in der Folge aber insofern aus solcher „Not“ auch zunehmend eine Tugend, als dort auf jeden Fall dann die fahren konnten, die richtig viel persönliches Sponsorgeld mitbrachten – abgesehen einmal davon, dass die Autos darüber hinaus weiterhin von privaten Teams gekauft werden konnten. Die Formel-1-Erfolge der Marke indessen mehrte das in Summe über die Jahre betrachtet kaum. Immerhin konnten der Italiener Vittorio Brambilla auf dem Österreichring 1975 und der Schwede Ronnie Peterson in Monza/Italien 1976 noch zwei Grands Prix gewinnen, das waren

die letzten zwei Formel-1-Siege der Marke. Nach Petersons Vizeweltmeisterschaft 1971 schnitt in der Folge in den Schlusswertungen der Formel-1-Weltmeisterschaften aber kein March-Pilot mehr besser ab als der Brit James Hunt 1973, der in dem von Lord Hesketh gekauften 731 Achter wurde.

#### Dezentere Evolutionsstufen

Mit dem Formel-1-March 741 hatte der Hersteller 1974 eine Baureihe eingeführt, deren Gesamterscheinungsbild - vom Design her artverwandt den parallelen Formel-2-Konstruktionen - sich auch in den Folgejahren auf den ersten Blick weniger veränderte. Die Grundidee hinter den Formel-2- und Formel-1-Wagen war nun, dass sie simpel, robust und leicht weiterzuentwickeln sein sollten. Und so war auch der 741 eine konventionelles Auto mit im Vergleich

zum Vorgängermodell 731 abgeflachter sowie abgerundeter „bull nose“-Wagenschnauze und wieder seitlichen Kühlern. Und obwohl mit neuem Aluminium-Monocoque präsentiert, war das Chassis in der Ausführung ähnlich den Vorgängern, die in dieser Beziehung seit dem 721 G-Formel 1 im Grunde auf dem Fahrgestell des 712 M-Formel 2 basierten, mit dem Peterson 1971 den F2-EM-Titel gewonnen hatte.

Eine Schottwand hinter dem Fahrer enthielt die Vorrichtungen zur Befestigung des Motors, des Überrollbügels, der Schultergurte sowie der oberen und unteren Längslenker hinten. Ansonsten bestand die Radaufhängung vorn und hinten aus Dreieckslenkern, Schraubenfedern und außen montierten Stoßdämpfern. Vorn wies der March außen-, hinten innenliegende Scheibenbremsen auf. Ein Hewland FG 400-Fünf-

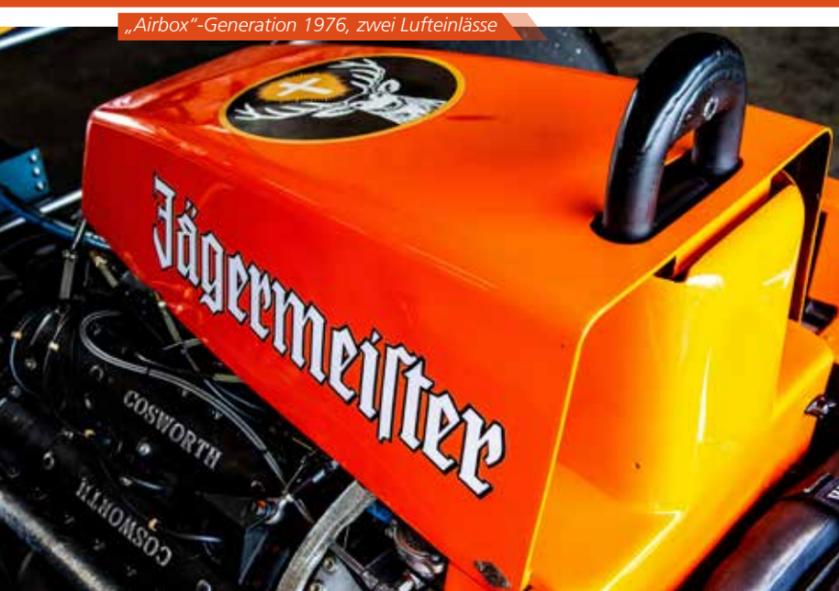
ganggetriebe übertrug die Kraft des 465 PS starken „Cossies“ auf die Hinterräder. Über die Saison probierte March drei in ihrer Form sehr verschiedene Airboxes aus. Ein weiteres, ins Auge stechendes äußeres Merkmal des 741 waren die ungewöhnlich großen Seitenbleche des Heckflügels. Nach Werksangaben wog das Auto 580 Kilogramm, lag damit nur fünf Kilo über dem erlaubten Mindestgewicht und war auf dem Papier einer der leichteren Formel-1-Wagen im Feld.

Die Weiterentwicklungen hin zum Typ 751 von 1975 bestanden dann in überarbeiteter Aerodynamik, in neuer Geometrie der beiden vorn übereinander liegenden Dreieckslenker und neu konzipierter Radaufhängung hinten, was das Fahrverhalten deutlicher verbesserte. Bei unveränderter Spur vorn und hinten (1.473 Millimeter) war aber der Radstand von 2.489 Millime-

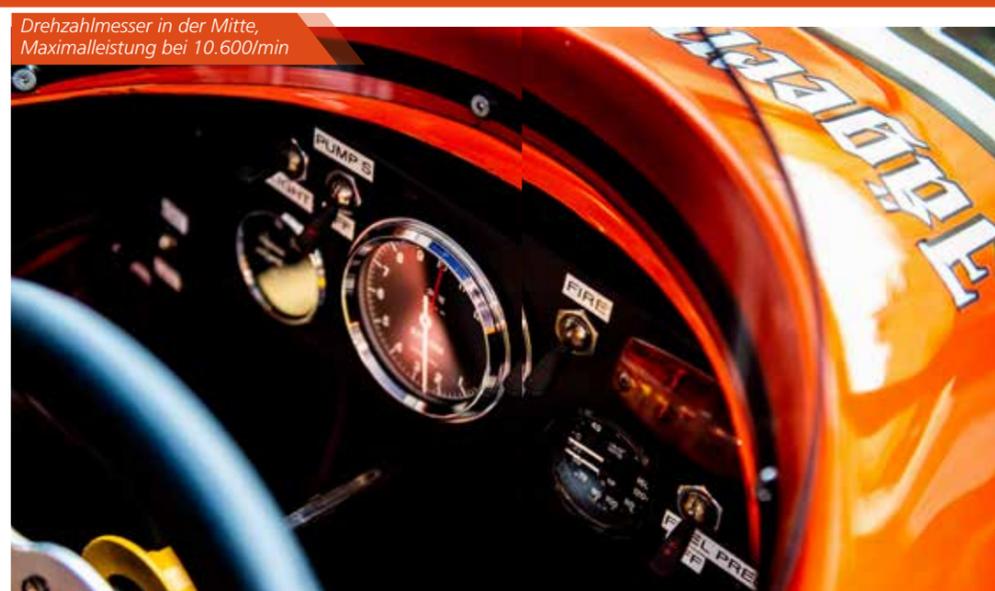
ter auf 2.540 Millimeter verlängert worden. Die Angabe des Leergewichts lag jetzt gar nur bei 576 Kilogramm. Der Typ 761 für 1976 erfuhr dann in Summe wesentlich Detail-Modifikationen, die teils in den Bereichen Karosserie- und Fahrgestellabmessungen auch einigen Reglementänderungen geschuldet waren, die am 1. Mai 1976 in Kraft traten. Die Spurmaße wurden vorn auf 1.397 Millimeter und hinten auf 1.422 Millimeter verringert, dafür aber der Radstand noch einmal auf 2.591 Millimeter erhöht. Zum Einsatz kam auch eine längere Variante mit einem Radstand von 2.794 Millimetern.

#### Auch dritte und zweite Startreihen

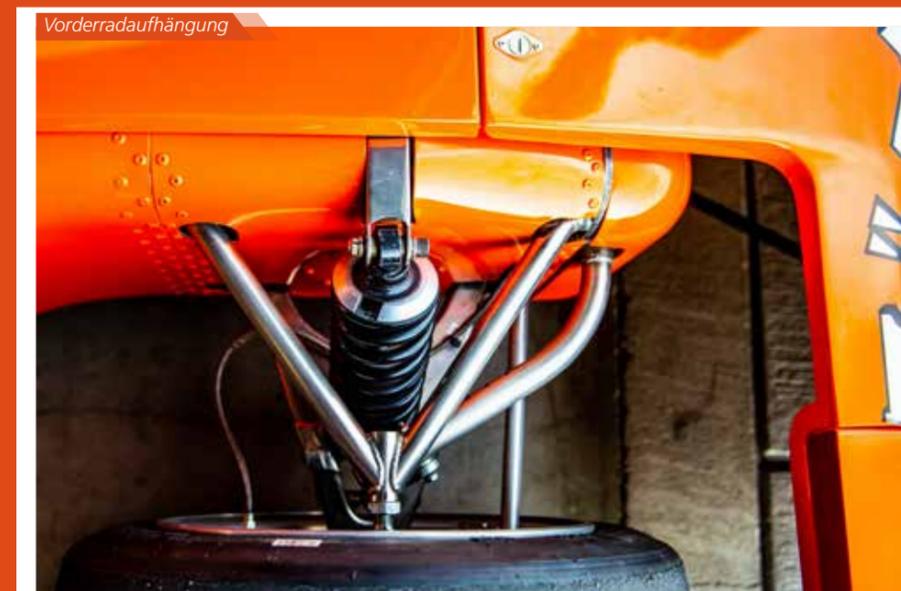
Das waren die Formel-1-Rennwagen, mit denen der junge Hans-Joachim Stuck seine ersten, teils schon sehr bemerkenswerten Formel-1-Erfolge einfuhr. Er zählte in den



„Airbox“-Generation 1976, zwei Lufteinlässe



Drehzahlmesser in der Mitte, Maximalleistung bei 10.600/min



Vorderradaufhängung



Scheibenbremse hinten innenliegend



Hewland FG 400-Fünfganggetriebe



Ford Cosworth DFV V8, 1976 mit 485 PS

## Technische Daten

### Formel-1-March 761 von 1976

#### Motor

- Ford Cosworth DFV 90 Grad V8, wassergekühlt
- Ventile pro Zylinder: 4
- Ventilsteuerung: 4 Nockenwellen, Antrieb über Zahnrad
- Bohrung/Hub: 85,7 mm x 64,8 mm
- Hubraum: 2.990 ccm
- Gemischaufbereitung: Lucas-Saugrohreinspritzung
- Zündung: Lucas-Transistorzündung
- Verdichtungsverhältnis: 11 : 1
- Leistung: 485 PS bei 10.600/min

#### Kraftübertragung

- Hewland DG 400-Fünfganggetriebe
- Heckantrieb

#### Fahrwerk

- Chassis: Aluminium-Vollmonocoque
- Aufhängung vorn: doppelte Dreieckslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer außen
- Aufhängung hinten: Dreieckslenker, obere und untere Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer außen
- Reifen-Dimensionen vorn/hinten: 9.5/20.0-13 u. 16.2/26.0-13
- Bremsen: Lockheed-Scheibenbremsen rundum, vorn außen-, hinten innenliegend

#### Abmessungen und Gewichte

- Radstand: 2.591 mm oder 2.794 mm
- Spur vorn/hinten: 1.397 mm/1.422 mm
- Leergewicht: 580 kg

## Erfolge Hans-Joachim Stuck, March 761, 1976

Datum	Veranstaltung	Startplatz	Platz
25.1.	Grand Prix Brasilien, Interlagos	14	4
6.3.	Grand Prix Südafrika, Kyalami	17	12
30.5.	Grand Prix Monaco, Monte Carlo	6	4
4.7.	Grand Prix Frankreich, Le Castellet	17	7
10.10.	Grand Prix USA-Ost, Watkins Glen	6	5

Jahren 1974 bis 1976 neben dem Italiener Vittorio Brambilla zu den beiden fahrerischen Konstanten im Team. Stuck, seinerzeit auch Werksfahrer im BMW-Renntourwagen, verdankte seinen Einstieg in die Formel 1 mit March 1974 der Vermittlung durch Jochen Neerpasch, seinerzeit Leiter der BMW Motorsport GmbH in München. BMW pflegte da schon ausgezeichnete Kontakte zu March als Motorenlieferant Nummer eins für die Formel 2, mit dem Werks-March 732-BMW war der Franzose Jean-Pierre Jarier 1973 gerade überlegen Formel-2-Europameister geworden. Neben ihm hatte auch Stuck im Werks-March-BMW bei einigen Formel-2-Einsätzen bereits gehörig Talent durchblitzen lassen. Mit gerade einmal 23 Jahren saß er dann 1974 auch im Formel-1-March, und das zunächst ohne persönlichen Sponsor.

Für seine erste komplette Formel-2-Europameisterschaft im Werks-March 742-BMW 1974 konnte aber bereits Jägermeister als Sponsor gewonnen werden, Stuck „bedankte“ sich hier mit vier Saisonsiegen in Barcelona, Hockenheim, Rouen und Enna und verlor den F2-Europameistertitel als „Vize“ nur relativ knapp an seinen Teamgefährten, den Franzosen Patrick Depailler. Auch in der Formel 1 brillierte Stuck mit dem noch weniger konkurrenzfähigen March 741 sehr bald, beim dritten WM-Lauf, dem Grand Prix Südafrika in Kyalami, und dem vierten, dem spanischen Grand Prix in Jarama, sammelte er früh in der Saison gleich

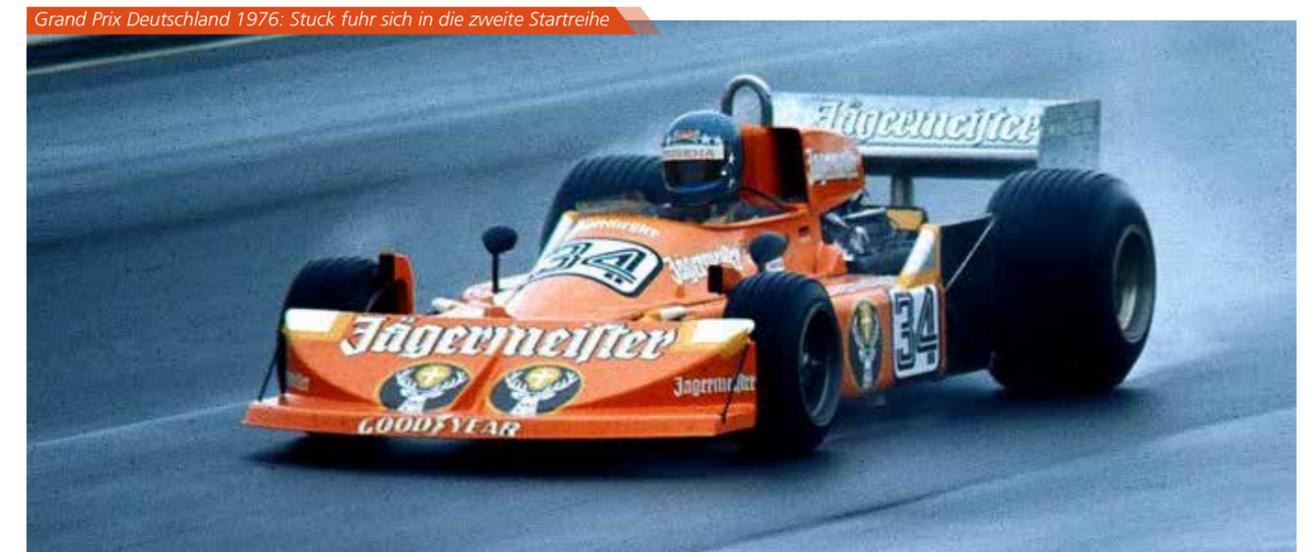
fünf WM-Punkte für einen fünften und einen vierten Platz in direkter Folge und fuhr sich auch in den Startplätzen weiter vor, Zwölfter im belgischen Nivelles, Neunter in Monaco, Neunter in Brands Hatch. Schließlich sah sich Jägermeister veranlasst, das Sponsor-Engagement für ihn auch auf die Formel 1 insofern auszudehnen, als das Unternehmen seinen Einsatz beim deutschen Grand Prix auf dem Nürburgring finanzierte und der Wagen dort im bekannten Firmen-Orange erschien. In einem furiosen Rennen fuhr sich Stuck hier auf seiner Lieblingsstrecke vom 20. Startplatz noch bis auf den siebten Rang nach vorn!

Dennoch konnte er 1975 seine so gut begonnene Formel-1-Karriere zunächst nicht fortsetzen, March-Boss Max Mosley soll für eine weitere komplette Stuck-Saison eine dreiviertel Million DM Sponsorgeld aufgerufen haben, die hatte der Grainauer einfach nicht zur Verfügung. Dann aber „erbarmte“ sich March seiner, Geld war doch nicht mehr alles, denn die Italienerin Lella Lombardi im zweiten March neben Vittorio Brambilla kam über letzte Startreihen einfach nicht hinaus. Vom britischen Grand Prix in Silverstone an saß Stuck im dritten Auto und gab gewohnt richtig Gas, siebter Startplatz am Nürburgring, vierter in Österreich. Ein Unfall durch Dreher in Silverstone sowie eine Reihe von Defekten verhinderten aber adäquate Platzierungen in den Rennen 1975.

Für 1976 hatte Stuck in der Formel 1 im

761 dann wieder einen Stammplatz für die ganze Saison bei March, sein Auto erschien zumeist in den Sponsorfarben „John Day Model Cars“. Allerdings leistete sich March in jener Saison den zweifelhaften Luxus, insgesamt gleich vier Wagen unter Stuck, Ronnie Peterson, Vittorio Brambilla und dem Italiener Arturo Merzario einzusetzen, eine sehr grenzwertige Belastung für alle Seiten – Sponsorgeld war wieder alles. Stuck gab auch unter diesen betreuungstechnischen Umständen, was er eben konnte, fuhr sich in Monaco, in Monza und in Watkins Glen in die dritte Startreihe, auch in Monza als schnellster March-Pilot. Am Nürburgring und auf dem Österreichring wurde er wieder von Jägermeister gesponsert, schaffte auf der anerkannten Fahrerstrecke Nürburgring-Nordschleife im Training sogar die zweite Startreihe, hier als mit Abstand schnellster March-Pilot. Allerdings folgte dieser super Leistung im Rennen auch das größte Pech, als er wegen Kupplungsdefektes gar nicht vom Start weg kam. Durch vierte Plätze in Brasilien und Monaco sowie einen fünften beim Grand Prix USA-Ost in Watkins Glen sammelte er acht WM-Punkte und platzierte sich in der Schlusswertung auf Rang 13 als zweitbesten March-Pilot direkt hinter seinem Teamgefährten Ronnie Peterson mit zehn WM-Punkten.

FOTOS  
Christian Wilkens,  
Lothar Spurzem



Grand Prix Deutschland 1976: Stuck fuhr sich in die zweite Startreihe

■ Erich Kahnt