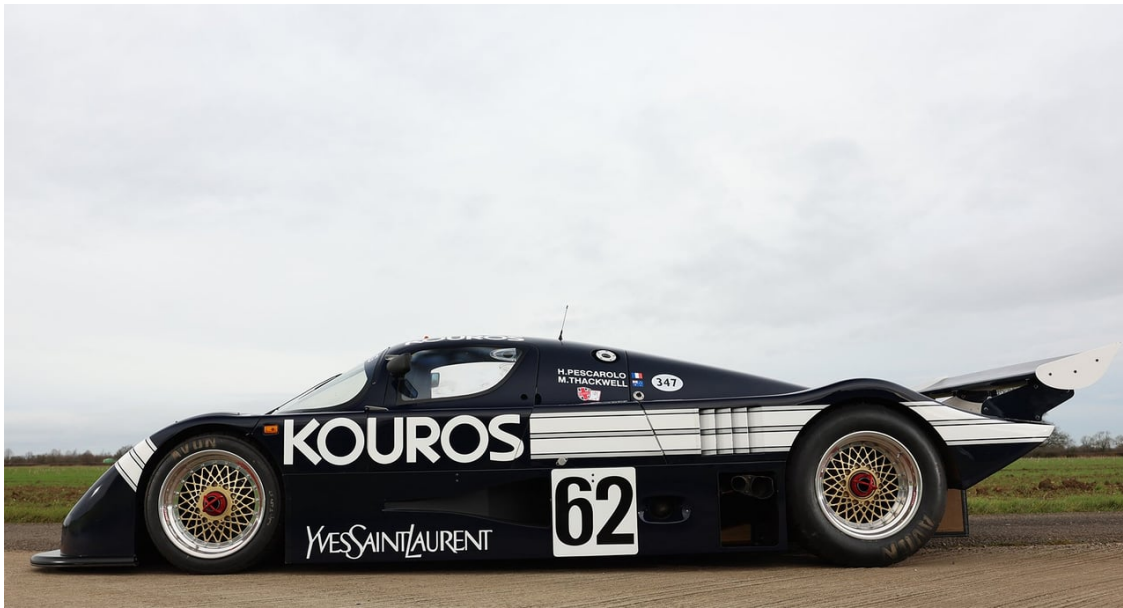


CLASSIC DRIVER

Dieser legendäre Sauber C8 gewann am Nürburgring und ermutigte Mercedes zum Motorsport-Comeback

Lead

In wunderschöner Yves Saint Laurent-Livery und vom mächtigen Mercedes-Biturbo-V8 angetrieben, errang dieser Sauber C8 1986 auf dem Nürburgring den ersten Sieg eines Mercedes-Sportwagens seit 1955. Nun steht der legendäre Gruppe C am Retromobile-Stand der Ascott Collection zum Verkauf.



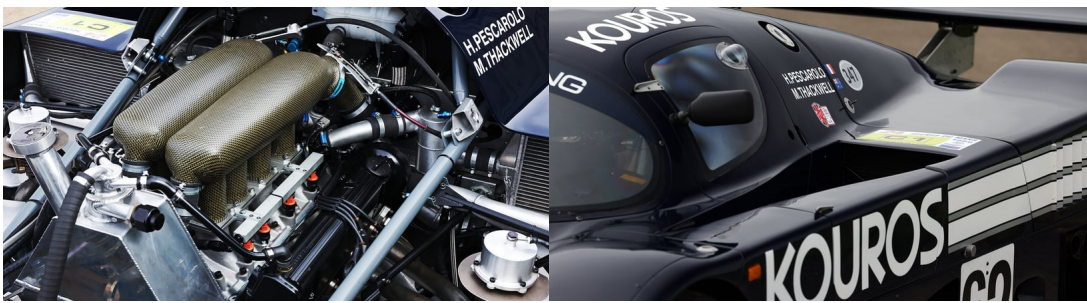
Wer sich mit Le-Mans-Rennwagen auskennt, denkt bei Sauber wahrscheinlich sofort an die C9, die bei 21 Einsätzen beeindruckende 13 Siege einfuhren und 1989 – erstmals wieder silbern lackiert – die Sportprototypen-Weltmeisterschaft und obendrein die 24 Stunden von Le Mans gewannen. Ohne den Vorgänger des C9, treffend C8 genannt, der die Zusammenarbeit zwischen Mercedes-Benz und dem Schweizer Rennstallbesitzer Peter Sauber begründet hatte, hätte es diese totale Dominanz des C9 möglicherweise gar nicht gegeben. Einen Sauber C8 in freier Wildbahn zu finden, ist heute fast unmöglich, aber das stets beeindruckende Team der [Ascott Collection](#) hat das Unmögliche geschafft – und Sie können das Vorzeigobjekt auf der Retromobile 2025 persönlich am Stand der Franzosen in Augenschein nehmen.

Dieser vom legendären Modehaus Yves Saint Laurent gesponserte Gruppe C-Wagen mit Mercedes-Power ebnete den Weg für den Mercedes-Le-Mans-Doppelsieg, der im vierten Anlauf dann wie erwähnt gelang. Die Kooperation zwischen dem Sauber-Team aus Hinwil und den Stuttgartern ging auf eine unverdächtige Anfrage von Peter Sauber zurück. Sein 1983 in Le Mans eingesetzter C7 war zwar zuverlässig, aufgrund seines 3,5-Liter-BMW-Saugmotors jedoch der turbogetriebenen Konkurrenz PS-mäßig krass unterlegen. Nachdem der C7 an ein Team aus El Salvador verkauft worden war, fragten Sauber und seine Ingenieure höflich, ob sie den Windkanal von Mercedes-Benz nutzen könnten. Eine Bitte, die die Verantwortlichen des Herstellers mit dem Stern nicht ausschlagen konnten. Damit war der Anstoß für eine engere Kooperation erfolgt, denn als Nächstes bot das offiziell ja weiter vom Motorsport zurückgetretene Unternehmen den Schweizern diskret seinen bewährten M117-V8-Motor an. Der es aus 5,0 Litern Hubraum und mit Bi-Turbo-Aufladung auf rund 650 PS brachte und neben gewaltigem Drehmoment auch eine große Zuverlässigkeit verhielt.



So ergab sich eine Win-win-Situation für beide Partner, und quasi durch die Hintertür das leise Comeback von Mercedes in den internationalen Motorsport. Sauber sah die Gelegenheit, einen einzigartigen Motor zu bekommen und nicht – wie viele andere – beim Porsche-Kundensport nach einem Triebwerk nachzufragen. Für Mercedes-Benz bot sich die Chance, in die Gruppe C-Rennen hinein zu schnuppern, in der 1986 Porsche und Jaguar den Ton angaben. Um die Tarnung vor der neugierigen Konkurrenz

aufrechtzuerhalten, wurde die Vorbereitung des Motors dem Schweizer Tuner Heini Mader anvertraut. Die Vertuschung war erfolgreich, es gelang, die Gerüchte über ein Comeback bis zum passenden Zeitpunkt unter Verschluss zu halten.



Zwar misslang das Debüt 1985 in Le Mans - nachdem John Nielsen im Training auf der Kuppe am Ende der Mulsanne-Geraden spektakulär abgehoben und sich überschlagen hatte, wurde das Auto fürs Rennen zurückgezogen - war man bei Sauber für 1986 bereit, sich mit einem vor allem aerodynamisch weiter verbesserten C8 mit den Besten zu messen. Der C8 machte mit seinem Aluminium-Monocoque-Chassis und der von Peter Faul entworfenen kevlarverstärkten Glasfaserkarosserie einen großen technologischen Sprung nach vorn. Die Leistung des tief grollenden Mercedes-V8 konnte fürs Qualifying durch Erhöhung des Ladedrucks auf unglaubliche 800 PS hochgefahren werden.

Chassis 86.C8.02 ist eines von nur drei gebauten C8 und das erfolgreichste des Trios. Mit Mike Thackwell und Henri Pescarolo am Steuer siegte es 1986 beim 1000-km-Rennen auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings. Der Neuseeländer Thackwell brillierte auf teils feuchter Strecke dank der dafür optimalen Goodyear-Reifen und überquerte die Ziellinie mit zwei Runden Vorsprung auf die Porsche 956 der Teams von Richard Lloyd und John Fitzpatrick. Es war das erste Mal seit 1955 (Sieg mit dem 300 SLR bei der Targa Florio), dass ein Sportprototyp mit Mercedes-Motor ein internationales Langstreckenrennen gewann.



1986 erhielt das Team finanzielle Unterstützung vom berühmten Modehaus Yves Saint-Laurent, das für sein Parfum Kourois werben wollte und auch 1987 für ein zweites Jahr - aber nun zwei der neuen C9 - einkleidete. Die edle Kourois-Livery bestand aus breiten weißen Längs- und Querstreifen, die einen perfekten Kontrast zur marineblauen Grundlackierung bildeten. So entstand eine einfache, aber sehr stilvolle und auffällige rollende Werbebande. Zusammen mit den goldenen BBS-Rennfelgen, auf die heute Avon-Reifen aufgezogen sind, ist der Kourois-Sauber-Mercedes C8 einer der optisch ansprechendsten Gruppe-C-Rennwagen aller Zeiten.



In jüngster Zeit hat dieser unvergessene Gruppe-C-Rennwagen die Fans erneut begeistert. Durch Auftritte beim Goodwood Festival of Speed und Starts bei historischen Gruppe-C-Rennen. Für Besitzer ergeben sich eine Fülle an Einsatzmöglichkeiten: Masters Historic Racing, Le Mans Classic, Group C Racing, Dubai GP, Sebring und Daytona Classic, Rolex Monterey Motorsports Reunion bis Goodwood FoS. Der Erwerb eines zeitgenössischen Prototyps aus der Blütezeit der Gruppe C ist schon an sich verlockend. Aber dieser Sauber mit seiner einzigartigen Lackierung und der beeindruckenden Geschichte ist derjenige, auf den WIR unser Geld setzen würden!

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

