

CLASSIC DRIVER

So eroberte der Sauber-Mercedes C9 die Motorsportwelt im Sturm

Lead

Ein wie ein Stück Seife geformter und den Erdboden erschütternder Silberpfeil demütigte die Konkurrenz in der Sportwagen-WM des Jahres 1989. Der zusammen mit dem kleinen Schweizer Sauber-Team entwickelte C9 hievte Mercedes zurück auf den Motorsport-Olymp. Nun steht ein solches Modell zum Verkauf...

248 Meilen oder 400 km/h – mit dieser unglaublichen Geschwindigkeit wurde der Sauber-Mercedes C9 #61 – mit Kenny Acheson am Steuer – während des Qualifyings zu den 24 Stunden von Le Mans des Jahres 1989 auf der Hunaudières-Geraden gemessen. Es war das letzte Jahr ohne die beiden Schikanen, die ab dem Rennen von 1990 die sechs Kilometer lange Vollgas-Passage dreiteilte. Dennoch reichte es für den Nordiren und seine Teamkollegen Mauro Baldi und Gianfranco Brancatelli nur zu Platz zwei in der Startaufstellung – hinter dem Schwesterauto, das Jean-Louis Schlesser mit 0,63 Sekunden Vorsprung auf die Pole-position gestellt hatte.

Im Rennen war es jedoch dann der nur von der elften Position gestartete C9 von Jochen Mass, Manuel Reuter und Stanley Dickens, der den Sieg beim französischen Klassiker davontrug. Mit diesem Coup war Mercedes-Benz erstmals seit dem Rückzug vom Motorsport als Folge der Le Mans-Katastrophe von 1955 endgültig wieder auf dem Olymp des Motorsports angelangt.



Der von Leo Ress konstruierte C9 war mit seinem 750 PS starken Twinturbo-V8 auch in der Sportwagen-WM von 1989 – zu der Le Mans in jenem Jahr ausnahmsweise nicht zählte – die dominierende Kraft. Die vom Schweizer Sauber-Team eingesetzten Silberpfeile gewannen sieben von acht WM-Läufen; lediglich in Dijon-Prenois, wo die glühende Hitze den Michelin-Reifen ungebührlich stark zusetzte, langte es nur zu Platz zwei und drei hinter dem Joest-Porsche 962 C mit Wollek/Jelinski.

Nachdem Mercedes das Sauber-Team in den Jahren 1985 bis 1987 mehr oder minder offiziell unterstützt hatte – darunter mit Motoren – hob man die Zusammenarbeit mit dem von Peter Sauber geleiteten Team aus Hinwil bei Zürich ab der Saison 1988 in den Status eines Werkseinsatzes. Parallel dazu starteten die Stuttgarter ihr DTM-Programm mit der Limousine 190 E 2.3-16. Der Stuttgarter Nachbar und Rivale Porsche hatte mit seinem die Gruppe C seit 1983 dominierenden 956/962 enorm von den Langstrecken-Erfolgen profitiert – sowohl in Bezug auf den technologischen Fortschritt als auch das allgemeine Markenimage.



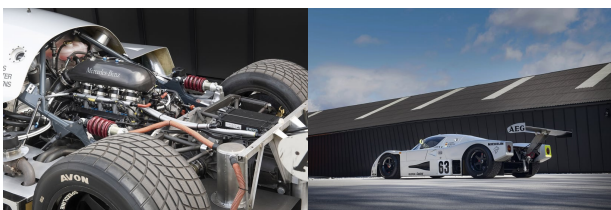
Der bei Sauber aufgebaute C9 besaß ein extrem verwindungssteifes Aluminium-Monocoque, längs liegende hintere Dämpfer zur Reduktion der Bodenfreiheit, eine aerodynamisch ausgefeilte Karosserie und als Sahnestück den in Stuttgart vorbereiteten Fünfzylinder-Twinturbo-V8 auf Basis der Mercedes-Serientriebwerke M118 und M119. Der durch seinen tiefen und sehr kräftigen Bariton unverwechselbar klingende Motor war die große Trumpfkarte des C9 – trotz bis zu 800 PS im Qualifying-Modus drehte er nur 7000 Mal pro Minute, was sich positiv auf die Belastung aller Teile, die Effizienz speziell in langsamen Kurven und ganz allgemein auf die Zuverlässigkeit auswirkte.

1988 liefen die Sauber Mercedes noch in den schwarzen Farben der Daimler-Tochter AEG-Olympia und mit einer an Leiterplatten oder Platinen erinnernden Graphik. Das neue Werksteam holte in jenem Jahr fünf Siege, darunter beim Saisonauftakt in Jerez. Zwar wurden die Autos nach Reifenschäden im Training vom 24-Stunden-Rennen in Le Mans zurückgezogen, doch hatte das deutsch/schweizerische Team verdeutlicht, dass mit ihm in Zukunft zu rechnen sein würde. 1989, nun auf Druck des damaligen Mercedes-CEO Werner Niefer im mythenumwobenen Silberkleid, stürmte Mercedes in der Tradition der legendären Vorgänger erneut zum Sieg.



Und das alles zur Blütezeit der Gruppe C-Ära. Eine Epoche, in der auch Privatteams zumindest gelegentlich die Schwächen der Werksmannschaften ausnutzen konnten, Starterfelder und Tribünen zum Bersten voll waren und die technologische Entwicklung mit solch großen Schritten voran ging, dass die Reglementmacher den bis dato sehr freien Geist des Sports beschneiden mussten.

Die keilförmigen Prototypen, oft geschmückt mit den Farben und Logos weltbekannter Marken und pilotiert von den weltbesten Fahrern, waren zwar aus rein optischer Sicht nicht besonders attraktiv. Doch die Art, wie sie dank Abtrieb erzeugender Tunnel im Unterboden die Luft manipulierten und Hochgeschwindigkeitskurven wie auf dem Asphalt klebend durchfuhren, grenzte an Zauberei. Der von Lotus-Chef Colin Chapman Ende der 70er-Jahre erstmals in der Formel 1 (Lotus 78/79) umgesetzte „Ground Effect“ erwies sich auch in den Sport-Prototypen als brutal effektiv und führte zu Geschwindigkeiten, die nur ein Jahrzehnt zuvor als völlig unwahrscheinlich galten. Dazu kamen faszinierende Motorensounds: der tief grollende Mercedes, der eher flüsternde Porsche Sechszylinder-Boxer und der schrille V12-Sauger von Jaguar, dazu noch Modelle mit Cosworth-V8-Saugern in der Unterklasse C2.



Der Mercedes-Sauber C9 verkörpert den technologischen Stand der C1-Kategorie in Reinkultur. Das aktuell bei Duncan Hamilton ROFGO zum Verkauf stehende Chassis 89-C9-A1 diente als Reservefahrzeug für die Saison 1989 und wurde, da während der Saison kein Auto bei einem Unfall stark beschädigt wurde, nie im Rennen eingesetzt. 1990 diente es als Ausstellungsfahrzeug.

Das wunderschön erhaltene Modell stand zunächst im berühmten Donington Museum in England, ehe es 2017 nach Auflösung der Sammlung von einem bekannten Gruppe C-Sammler und -Rennfahrer erworben wurde.

BBM Sport im Vereinigten Königreich, anerkannte Spezialisten für die Restaurierung und Überholung von Sauber-Mercedes Gruppe C-Prototypen, erhielt den Auftrag, Chassis 89-C9-A1 wieder in einen rennfertigen Zustand zu bringen. Der dazu erforderliche Prozess umfasste auch die Neuanfertigung von Teilen, die am Ausstellungsfahrzeug fehlten – wie zum Beispiel die Kupplungsglocke zwischen Motor und Getriebe oder Umlenkhebel der Aufhängung. Interessanterweise soll die Mehrzahl der silbernen Karosserieteile vom siegreichen Le Mans-Auto von Mass/Reuter/Dickens stammen.



Xtec Engineering übernahm eine komplette Überholung, darunter in Form von neuen Innereien, des Turbo-V8 und des Fünfganggetriebes. Kaum war alles erledigt, flatterte auch schon eine Einladung zum Goodwood Festival of Speed 2019 – wo man das 125-jährige Jubiläum von Mercedes-Benz feierte – in das E-Mail-Postfach des Besitzers. Die er dann auch sofort annahm. Für die März-Ausgabe des Fachmagazins Motorsport setzte sich dann Kenny Acheson, der 400-km/h-Mann von Le Mans 1989 – für ein Wiedersehen mit seinem ehemaligen Renngerät noch einmal hinters Steuer. Der je nach Ladedruck zwischen 700 und 900 PS starke Sauber-Mercedes C9 steht nun wieder rennbereitet da und wäre ohne jeden Zweifel ein absoluter Favorit auf Siege in der populären historischen Gruppe C-Serie von Peter Auto.

Die silbernen Sauber-Mercedes-Sportprototypen der späten 1980er- und frühen 1990er Jahre (C11/C291) gehören zu den größten Rennwagen aller Zeiten und erfüllten das Mercedes-Versprechen, den Motorsport wie in den 1930er- und 1950er-Jahren noch einmal zu dominieren. Darüber hinaus dienten sie als Sprungbrett für Mercedes weitere Expansion in die Formel 1, zunächst erneut mit Sauber, dann mit McLaren und schließlich mit einem eigenen Werksteam. Und wir alle wissen, was daraus geworden ist...

Fotos mit freundlicher Genehmigung von Duncan Hamilton ROFGO © 2020

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/so-eroberte-der-sauber-mercedes-c9-die-motorsportwelt-im-sturm>
© Classic Driver. All rights reserved.