

TOURENWAGEN REVIVAL

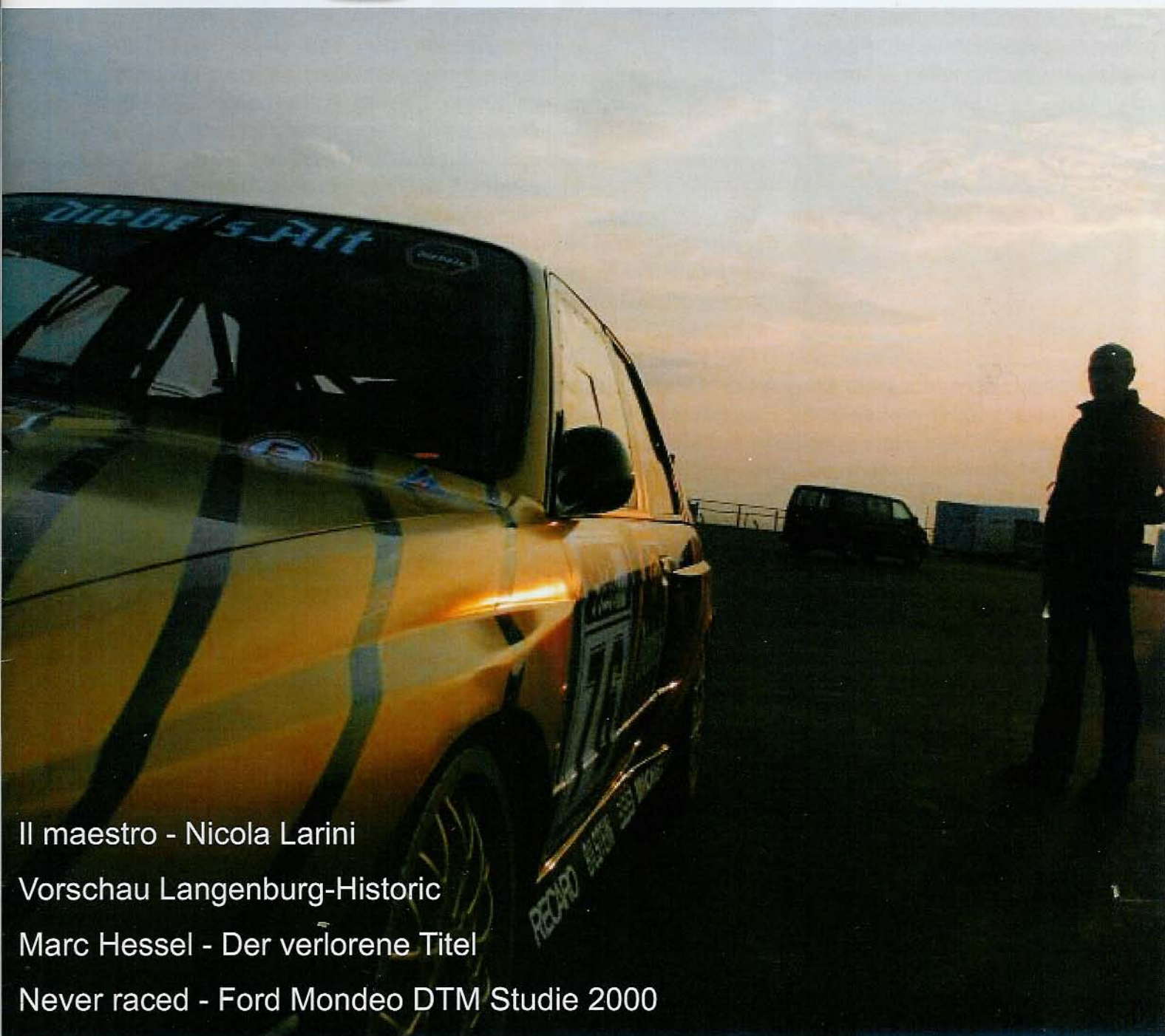
DIE RÜCKKEHR DER
TOURENWAGEN LEGENDEN!

powered by **RiNG1.de**



Magazin

2/2010



Il maestro - Nicola Larini

Vorschau Langenburg-Historic

Marc Hessel - Der verlorene Titel

Never raced - Ford Mondeo DTM Studie 2000

RiNG1.de

MAXICARD



LANGSTRECKEN
MEISTERSCHAFT
NÜRBURGRING



ADAC
ADAC Nordrhein e.V.



PUBLICS
4DRIVE

Marc Hessel-der verlorene Titel

Salzburgring 1987 - Onboard im BMW M3

Text: Christian Reinsch Fotos/Dokumente: Peter GH Sebald / BMW Classic Group / Archiv Marc Hessel

Es war das Jahr der Junioren. 1987 – Ford und BMW schicken zum ersten Mal Werksteams in die DTM-Saison, die zum einen auf die Erfahrung von gestandenen Tourenwagenpiloten setzten, zum anderen auf junge Motorsporttalente. Bei Ford waren dies u.a. Manuel Reuter. Bei BMW durften der Belgier Eric van der Poel und Marc Hessel in die Tradition der BMW Junioren fortsetzen. Marc Hessel hatte mit einer Anzahl von Rekord-Siegen auf sich aufmerksam gemacht.

Beim Formel-Ford Festival in Brands Hatch erreichte Marc Hessel ein Anruf aus der Heimat, dass BMW, in Person Wolfgang-Peter Flohr und Niki Lauda, ihn zum Sichtungslehrgang einladen werden. Nebenbei sei angemerkt, dass Marc Hessel auch zu einem Ford-Test eingeladen war. Rückblickend erscheint der Begriff „Test“ etwas übertrieben, da er sich auf wenige Runden auf dem Goodyear Testgelände beschränkte.

11.11.1986 unterschrieb er in der Preußenstraße in München seinen ersten Vertrag mit der BMW-Motorsport GmbH. Mit 22 Jahren konnte Hessel sich nun „Werksfahrer“ nennen, genau wie Manfred Winkelhock oder Marc Surer 1977.

Zum Zeitpunkt des Vertrages wusste Marc Hessel noch nicht, wie sein zukünftiges Arbeitsgerät zu fahren sein würde, denn bei den Lehrgängen wurde bisher nur auf dem zahmen BMW 325i gefahren.

Erst kurz vor dem Saisonstart wurden die E30 M3 fertig. Ein Testtag musste ausreichen und erst kurz vor Meldeschluss der Saison 1987 wurde das Einsatzteam bekannt. „Zakspeed-Racing“, ein klangvoller Name, und seit den Einsätzen in der DRM und damals auch in der Formel 1 aktiv. Während Erich Zakowski sich dem mutigen Weg in der Formel 1 widmete, hatte Günther Warthofer die Fäden bei den Tourenwagenrennen in der Hand. „Neu für mich war die ungewöhnliche Arbeitsweise von Wolfgang Warthofer. Bei einem Test in Hockenheim hatte ich Übersteuern und bin die Box angefahren. Ich war gespannt, wie sie das Problem lösen werden. Günther Warthofer kam zum Auto und ich erzählte ihm von dem Problem. Darauf brüllte er in die Box „Der Jung hat Übersteuern. Volltanken!“ und ich musste weiterfahren. Ich war damals sehr irritiert, da ich es aus meinen Formel Ford Van Diemen Zeiten gewohnt war, sehr analytisch zu arbeiten“, erinnert sich Marc Hessel.

Das erste Rennen verlief für Marc Hessel sehr unspektakulär. Mit Platz 4 wurde er den ersten Erwartungen gerecht. Aber unverhofft kommt oft - dieser Spruch würde auf das nächste Rennen in Zolder zutreffen. Auf dem mittelschnellen Rennkurs machte er von sich reden und zwar so, dass er es selbst nicht erwartet hätte, denn das Training ging erstmal „gründlich in die Hose“. Noch schlimmer kam es im Qualifying. Gleich zwei Mal löste sich die neue Radbefestigung mit eloxierten Muttern. Das neu eingeführte Top-Qualifying war undenkbar



Marc Hessel - Zakspeed BMW M3 E30 Norisring 1987

Bei dem BMW-Sichtungslehrgang setzte sich Marc Hessel jedoch gegen Fahrer wie Bernd Schneider, Roland Ratzenberger und Frank Biela durch – damals die Youngster der 80er Jahre. Sein neuer Arbeitskollege: Eric van de Poele. Am

BMW Teile



Ein einmaliges Foto: Salzburgring 1987 - Die drei Meisterschaftskandidaten im Gespräch.
V.l.n.r.: Marc Hessel, Manuel Reuter, Eric van de Poele

und so war es nur der 23. Startplatz – vorletzte Reihe. Teamkollege Eric van de Poele stand auf Position 1, als Belgier bei einem DTM-Lauf in Belgien. Von Marc Hessel nahm kaum einer Notiz und bereits beim zweiten Lauf schienen die Positionen aufgeteilt – Winner&Loser, Nr. 1 und Wasserträger – wie auch immer.

Vom Trubel jedoch unbeeindruckt arbeitete Marc Hessel mit Gerd Englerth an einer guten Reifenabstimmung für das erwartete Regenrennen. Trotz der kalten Temperaturen entschied man sich für harte Regenreifen, da die weiche Reifenmischung mit den Temperaturen des Regens erwartungsgemäß nicht harmonisieren würde. Marc Hessel hatte im Regenrennen ein perfekt ausbalanciertes Auto. Nachdem sich im Startgetümmel das Feld gelichtet hatte, z.B. um Harald Grohs und Eric van de Poele, konnte er sich Stück für Stück an seinen Konkurrenten heranarbeiten und überholte ihn schließlich sogar. In der 10. Runde übernahm Hessel die Führung nach einem kurzen Kampf mit Thomas von Löwis of Menar und Olaf Manthey. Mit hatten 10 Sekunden Vorsprung nach einer Aufholjagd von Startplatz 23 wurde er als erster abgewunken und fuhr damit den ers-

ten Werks M3 Sieg ein, der zudem noch der 100. Siegerpokal für Zakspeed-Racing war. Die Führung in der Meisterschaft war in der Tasche und die Positionen wieder gerade gerückt.

Die Saison 1987 verlief so, dass am Ende der Saison drei junge DTM-Piloten Chancen auf die Meisterschaft hatten, für Ford Manuel Reuter und für BMW Eric van de Poele und Marc Hessel. Alle drei Youngster lagen vor dem Finale auf dem Salzburgring nur je einen Punkt auseinander.

Für das Rennen am 23.8.1987 wurde mächtig aufgerüstet. Ford-Motorsport setzte zum ersten Mal den Ford Sierra RS500 Cosworth ein, der mit seinen knapp 600 PS Turbo-Power dem BMW



Erich Zakowski: „Mein schnellster Fahrer, aber viel zu nett.“

hoffnungslos überlegen war. Marc Hessel bekam mit Werner Frohwein einen neuen Renningenieur und auch Rudi Gmeiner, eigentlich für BMW in der Tourenwagen-WM im Einsatz, arbeitete nun mit Marc Hessel zusammen an der Aufhängung. Lange Zeit bekamen die Junioren die Wagen hingestellt und die Abstimmung war alleine Sache von Teamchef Günther Warthofer. Mehrere Testtage am Salzburgring im Vorfeld sollten die Grundlage für den Sieg legen. Der Regen machte dieses Vorhaben jedoch nicht unbedingt einfacher. Eine nette Geschichte blieb jedoch auf Marc Hessels Seite: Während der ganzen Testtage verzweifelte Eric van de Poele an Marcs Zeiten. Als Salzburgring-Unerfahrener konnte er natürlich nicht wissen, dass die Nochsteinkehre bei feuchter Strecke entgegen aller Logik voll außen am Streckenrand zu fahren war. Marc Hessel hat es ihm bis heute nicht erzählt.

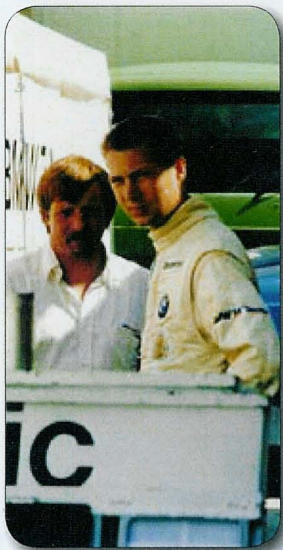
Am Salzburgring galt es gegen Ford-Motorsport zu brillieren. Die interne BMW-Absprache sah wie folgt aus: Wenn beide BMW-Fahrer ohne Gefahr durch den Ford-Konkurrenten Manuel Reuter Meister werden können, dann dürfte jeder frei fahren. Sollte Manuel Reuter jedoch weiter im Rennen auf Meisterschaftskurs liegen, dann ließe sich ein Vizetitel von Eric van de Poele in Belgien wesentlich besser vermarkten und Marc Hessel sollte sich fügen. Alle waren bis auf das Äußerste angespannt. Jetzt entschied sich: DTM-



Wolfgang-Peter Flohr (links) und Marc Hessel (rechts)

Meisterschaft für Ford oder BMW, für van de Poele, für Hessel oder für Reuter. Was folgen sollte, war ein skandalöses Finale. Sechs Onboard-Videos in youtube.com geben mehr als 20 Jahren danach die Möglichkeit, dies immer noch aus der Sicht von Marc Hessel zu erleben.

Der Start war für Marc Hessel - gelinde gesagt - miserabel. Die Volvo und Ford schossen an ihm vorbei, doch er konnte sich bis zur Rennmitte bis auf Position drei vorarbeiten und diese Position halten. Zur Mitte des Rennens begannen für Manuel Reuter und Eric van de Poele die Reifenprobleme. Die Ford-Hoffnung Manuel Reuter hatte während dem Rennen einen Dreher und einen Plattfuss. Da die Sichtverhältnisse zwischen Zielgerade und Boxengasse sehr schlecht waren, konnte Marc Hessel auch während des Rennens nicht selbst erkennen, dass Manuel Reuter an der Box war. Somit wurde auch der spätere Überholvorgang von Manuel Reuter von Marc Hessel völlig falsch gedeutet. Marc ging davon aus, dass er vom Ford-Titelaspirant überrundet werden würde, er selbst keine Chance auf dem Meistertitel hätte und er Eric van de Poele helfen müsse. In Wahrheit rundete sich Reuter um eine Runde zurück. Marc Hessel blieb durch seine Boxenmannschaft über den Rennverlauf völlig im Unklaren und in Wahrheit hatte Hessel zu diesem Zeitpunkt beste Meisterschaftschancen. Eric van de Poele kämpfte nun ebenfalls mit Reifenproblemen und mit nachlassenden Rundenzei-



YouTube

salzburgring dtm 1987

Suchen

Broadcast Yourself™ Startseite Videos Kanäle

DTM 1987-Salzburgring Endlauf -- Teil 6/6



Sauer über den Rennausgang. Marc Hessel schmettert seine Handschuhe in der BMW.

3:37 / 9:50

<http://www.youtube.com/user/Flitzi270882>