



## Techno Classica 2005

Messe Essen/  
7.-10. April

### Highlights:

Interview mit Rennsport-Star Klaus Ludwig und AMG-Konstrukteur Günther Mangold

Goldene Feder 1. Preis für Clubmagazin **Sternstunde**

### **Auferstehung: 500 SEC Renncoupé auf der Techno Classica 2005**

Für die Techno Classica 2005 einigte sich die Gemeinschaft der Mercedes-Benz Clubs Deutschland darauf, etwas nicht Alltägliches, etwas Besonderes zu zeigen: historischen Rennsport!

Die liebevoll "Carrera-Bahn" genannte Präsentation stellte die Clubs dabei jedoch vor große Herausforderungen: Woher bekommt man einen Rennwagen? Wie kann man so viele Autos atmosphärisch ansprechend auf nur 1000 Quadratmetern präsentieren?

Allround-Talent Matthias Meyer sah es fast gelassen: Bereits im Herbst letzten Jahres zeigte er ein maßstabsgerechtes Holzmodell einer halben acht, einer echten Carrera-Bahn, die es in 1:1 umzusetzen galt. Mehrere hundert Euro-Paletten wurden zum Fundament einer Rampe, auf der mehrere Fahrzeuge stehen mussten und die einen Messestatiker überzeugen sollte. LKW-Ladungen an Rollrasen, Paletten, Reifen und Strohballen wurden herbei gefahren und sorgten nach tagelanger Arbeit für einen echten Rennstreckenabschnitt. Die Boxengasse wurde durch die eigentlichen Clubstände gestaltet, das Garagengebäude beheimatete die Cateringküche sowie das kleine Rennkino mit originalen Rennszenen vergangener Tage.

Die logistische Organisation und Vorbereitung beeindruckte bereits beim Aufbau. Dass ein Holzmodell dieser Art durch Eigenregie der Clubs realisierbar ist, konnte überzeugend bewiesen werden.



Reißbrett - Modell - Messe!

Doch was ist eine Rennbahn ohne Rennwagen? Hier hatten alle Clubs beträchtliche Hausaufgaben zu bewältigen. Ohne Übertreibung lässt sich an dieser Stelle sagen, dass der Mercedes-Benz W 126-Club e.V. für keine Messe zuvor einen derartigen Aufwand geleistet hat.

Doch waren wir schon vor der Messeplanung, bevor das Konzept überhaupt veröffentlicht wurde, gut vorbereitet: Im Sommer 2003 zeigte mir Horst Krämer Fotos von zwei 126er Rennwagen, die ich noch nie gesehen hatte. 126er Renncoupés, die tatsächlich Rennen bestritten hatten? Spannend! Ich sagte damals: "Geheim halten! Die Stunde für dieses Thema wird kommen!" Doch damals dachte ich nur an eine Veröffentlichung der Bilder in der Sternstunde. Ein 126er Renncoupé - selbst bei DaimlerChrysler Classic waren diese Renncoupés unbekannt! Als 2004 das Rennbahnkonzept für die Techno Classica 2005 verabschiedet wurde, sagte Horst: "Marc, ich glaube, es ist soweit!" Ich wusste unmissverständlich, was er meinte - nur glauben konnte ich es nicht. Wir wussten nicht einmal, ob die Fahrzeuge noch existieren, geschweige denn ob wir eine Chance hätten, überhaupt an diese Fahrzeuge im Falle der Existenz heranzukommen. Er sagte damals: "Lass mich mal machen..."

Klaus Ludwig und Alain Cudini fuhren 1989 die 24 Stunden von Spa Francorchamps mit diesem 500 SEC.



Wieder im Rampenlicht:

**Renncoupé 500 SEC** - alle Betriebsflüssigkeiten vom Renneinsatz 1989 waren noch eingefüllt. Lediglich die im damaligen Rennen beschädigte Frontschürze wurde ausgetauscht, weshalb die Werbung hier fehlte.

Horst hat ab Herbst 2004 Monate gearbeitet, um die Fahrzeuge aufzuspüren und erste Termine bei HWA und AMG zu bekommen um erstmal vorstellig werden zu können. Aus allem Stress ist eine echte Liebe zur Herausforderung erwachsen: Es gelang, beide Firmen an einen Tisch zu bringen und darüber hinaus für das Clubprojekt zu begeistern!

Es war ein langer, steiniger Weg, der in den Exklusivrechten der Rennsportaufnahmen der damaligen Macher sowie der Bereitstellung des Renncoupés mit der Nummer sechs zunächst endete. Die Nummer sechs wurde während der 24 Stunden von Spa durch Klaus Ludwig pilotiert und Horst meinte: "Klaus Ludwig muss kommen!" Mittlerweile exzellente Kontakte lösten nicht nur unsere größte Herausforderung, Klaus Ludwig für uns zu gewinnen, sondern brachten uns zudem auch den Konstrukteur der Renncoupés, Günther Mangold, auf den Clubstand.

Am Donnerstag, den 7. April war es dann soweit: Presse und Besucher drängten sich um das Renncoupé, die Tontechnik funktionierte und Klaus

Ludwig und Günther Mangold versetzten das Auditorium packend in das Jahr 1989 zurück. "Den müssen Sie fahren hören", erzählte Mangold, "als der Klaus sich nachts der Boxengasse näherte, konnte man das Scheinwerferlicht noch nicht sehen, aber man konnte ihn atemberaubend laut hören!" Klaus Ludwig berichtete vom schwierigen Handling in den Kurven, was er auf die reglementbedingt zu schmalen Reifen zurückführte. Im starken Regen während des Rennens sei dieses Problem jedoch gegenüber der Konkurrenz weitgehend egalisiert worden. Auf der Geraden sei das Coupé hingegen eine Rakete gewesen. Den Ausfall seines Wagens nach etwa 20 Stunden sah der erfahrene Rennsportprofi jedoch eher gelassen - bei der großen Zahl seiner Siege (siehe Kurzvita) habe er auch ausreichend Niederlagen einstecken müssen, um damit umgehen zu können.



### **Klaus Ludwig**

**Vita:** Rennfahrer von 1973 bis 1998. 122 Siege insgesamt; davon 35 Siege DTM/ ITC; 9 Siege FIA GT; 3 Siege Le Mans; 2 Siege 24h Nürburgring. Ferner 3 x Deutscher Meister DTM; 2 x Deutscher Meister Deutsche Rennsportmeisterschaft; 1 x Weltmeister FIA GT; 1 x Vizemeister Internationale Tourenwagen Meisterschaft; 3 x Vizemeister Deutsche Rennsportmeisterschaft; 1 x Vizemeister Deutsche Tourenwagenmeisterschaft.

**Klaus Ludwig fuhr das Renncoupé Nr.6!**  
(Messe-Exponat MB W 126-Club e.V.)

Das Interview.

Im Bild (von links nach rechts): Günther Mangold, AMG-Konstrukteur des Renncoupés, Rennfahrer Klaus Ludwig, Marc Westhofen, Horst Krämer





Günther Mangold und Klaus Ludwig ließen packend ein vergessenes Stück Mercedes-Benz-Renngeschichte wieder auferstehen.

Immer für eine Überraschung gut: Horst Krämer überreicht aus seiner Sammlung eine Foto-Collage, die selbst Klaus Ludwig erstaunen ließ!



Fahrer und Wagen wieder vereint: Ludwig sah den Wagen seit seinem Rennen 1989 nicht mehr!

Die Gemeinschaftspräsentation erweckte höchste Beachtung durch das Messepublikum und zog manch staunende Blicke auf sich - auch durch DaimlerChrysler Classic und MBCCCI, deren Sponsoring diese Darbietung überhaupt erst ermöglichte!

Im Vordergrund dieses Erfolges stehen jedoch die kreativen Kräfte der Clubgemeinschaft, in der sich erstmals auch der Mercedes-Benz SLK-Club präsentierte. Mir war nicht bewusst, dass es überhaupt einen Renn-SLK gab, doch das von u. a. durch Ellen Lohr und Jutta Kleinschmidt pilotierte Original-Exponat des Clubs, das vom Fahrzeugveredeler Carlsson aufgebaut wurde, belehrte mich eines besseren. Die Palette der außergewöhnlichen Boliden reichte vom Millionen teuren Kompressor SS, einem 300 SLR und 190 SLR über Rennpagode sowie einen authentischen Nachbau des legendären 6.3er bis zum ohrenbetäubenden 2,8 Liter W 123, dessen unüberhörbarer, hallendurchdringender Sound so manchem Passanten den Atem stocken ließ. Es ist zwar nicht erlaubt, während des Messebetriebes die Motoren anzulassen, aber wer wird sich über so ein Applaus förderndes Erlebnis schon beschweren?

Jutta Kleinschmidt und Ellen Lohr pilotierten diesen Carlsson SLK-Tourer.





Laut und spektakulär: 123er Renncoupé.

SLC-Replika nach originalem Vorbild.



6.3er nach Originalvorbild - mit seiner Monsterbereifung passte er nur nach Verstellung der Niveauregulierung auf den Trailer!

Zum 50. Baureihen-Jubiläum zeigte der 190 SL-Club diesen 190 SLR.



Renn-Pagoden- Replika mit echten Rennkilometern!

Traumhafter Zustand:  
Unimog-Feuerwehr zierte die  
Rennperipherie!







170er Kastenwagen -  
historische  
Rennsportlogistik.

300 SLR und Kompressor SS  
rundeten wertvoll das  
Starterfeld ab.



Neben den 1:1-Highlights auf unserer Carrera-Bahn zeigte der Mercedes-Benz Modellauto Club eine liebevoll aufgebaute Slotcar Carrera-Bahn, auf der spannende Rennen von Jung und Alt ausgetragen werden konnten. Und mal ehrlich: Wer hat schon mal den blauen Renntransporter als Slotcar fahren sehen - noch dazu mit dem authentischen Renn-Slotcar?

Eine Messe ist für jeden eine Anstrengung - sowohl für den Besucher, wie auch für das Standpersonal. Aber die schmerzenden Füße sind ein Genuss, wenn man Clubmitglieder aus ganz Deutschland und Europa wieder sehen kann. Es ist nicht nur eine Messe der Information und der Mitgliedergewinnung, sondern vor allem auch eine Messe der Mitgliederbegegnung.

Zahlreiche Kontakte konnten gepflegt und ergänzt werden - im Club, clubübergreifend und auch darüber hinaus. Es macht bei aller Arbeit auch wirklich Spaß, sich nicht nur als Teil der großen Familie der Mercedes Clubs fühlen zu können, sondern auch bei DaimlerChrysler zu Hause zu sein. Der erstmalig von MBCCCI gestaltete Clubabend war ein äußerst kommunikatives

Erlebnis und förderte zudem das Gemeinschaftsgefüge!

Da bleibt man abends gern auch mal länger, obwohl die Füße brennen. Erich Matzek - lieber schlecht gefahren als gut gelaufen - danach auf dem Weg zum Hotel zwischen Hundebox und Heckklappe unter Taschen und Koffern im T-Modell eingeklemmt zu sehen, verschob entschädigend den Schmerz von den Füßen zu den Lachmuskeln.



Alles, nur nicht laufen!

Den krönenden Höhepunkt bot darüber hinaus die Verleihung der Auszeichnungen der besten Homepages und Clubzeitschriften durch das Fachmagazin MotorKlassik: Unsere Sternstunde gewann die "Goldene Feder" und belegte den 1. Platz für die beste Zeitschrift der teilnehmenden Clubs! An dieser Stelle gilt der Dank des Vorstandes unserem scheidenden Redakteur Stefan Wagner, der mit der Ausgabe 08/2004 neue Maßstäbe gesetzt hat! Unser besonderer Dank gilt allen Autoren, die die Sternstunde überhaupt erst zu dem machte, was sie ist: Ausdruck unseres Enthusiasmus, unseres Herzblutes für die Baureihe 126!

Peter Hopfinger  
(Sektionsleiter OWL) und  
Horst Krämer nehmen  
stellvertretend für Stefan  
Wagner die "Goldene Feder"  
entgegen.

Im Bild (von links nach  
rechts): Heinrich Lingner  
(MotorKlassik), Horst  
Krämer, Peter Hopfinger, Alf  
Cremers (MotorKlassik).



Ich danke allen Mitstreitern unseres Messeteams, die durch ihren unermüdlichen Einsatz zu unserem Erfolg beigetragen haben. Besondere Anerkennung spreche ich Horst Krämer aus, der sich im Rahmen des Renncoupés selbst übertroffen hat!

Marc Westhofen

(Fotos: Birgit Faltermeyer, Ralf Kowalewski, Marc Westhofen)