

Ich starte auf dem Mercedes "300 SLR"

=====

Von John Fitch (USA -)

Obwohl ich unmittelbar im Schatten von Indianapolis, dem klassischen amerikanischen Rennzentrum geboren bin, hat diese Nachbarschaft mein Denken als Junge zunächst nicht beeinflusst, denn Indianapolis ist eben doch sehr verschieden von den Strassenrennen, für die ich schon als Junge schwärmte, und ich kannte wenige Sportsleute, die beides, Strassen- und Bahnrennen betrieben.

Meine erste direkte Bekanntschaft mit dem Automobil machte ich, als ich als 15-jähriger Junge einen von seinem Besitzer verlassenen Wagen am Strassenrand am Strand von Florida fand. Nachdem ich mich überzeugt hatte, dass der Besitzer sein für ihn unbrauchbar gewordenes Fahrzeug tatsächlich einfach hatte stehen lassen, wie das in Amerika häufig vorkommt, liess ich es von einer Garage abschleppen und baute dort mit den Monteuren die Ruine in einen Sportwagen um. Die Stosstangen sparte ich mir dabei. Ich fuhr dann in denkwürdiger dreitägiger Fahrt Tag und Nacht von Florida nach Indianapolis. Ich verlor viele der kunstvoll anmontierten Teile dieses Wagens unterwegs, und als ich auf einer Bergmulde ankam, wo hinter mir und vor mir steile Steigungen waren, blieb mein erstes Auto stehen. Da ich weder vorwärts noch rückwärts weiter kam, musste ich mich selbst an die Reparatur machen, was eine gute Lehre war.

Mein eigentliches Hobby ist meine Frau. Ich muss sie bewundern, wie höflich und rücksichtsvoll sie immer ist, wenn sie ein Kind zur Welt bringt. Mein erstes Kind kam einen Tag vor meiner Abreise nach Le Mans im Jahre 1951 zur Welt, das zweite bevor ich zum Rennen nach Mexiko im Jahre 1953 fuhr. Dieses Jahr ist meine Frau so rücksichtsvoll, das Kind das wir erwarten, voraussichtlich nach meiner Fahrt in Le Mans zur Welt zu bringen.

Mein anderes grosses Hobby ist seit jeher die Beschäftigung mit allen Transport- und Beförderungsmitteln, ganz gleich, ob es nun ein Fahrrad, Zeppelin, Motorroller, Rennwagen oder Flugzeug ist. Seit jeher habe ich versucht, immer neue Ideen für Transportmittel in die Praxis umzusetzen und habe jetzt gerade ein Modell eines mit einem Schutzdach für die Fahrer versehenen Motorrollers gefertigt.

In Indianapolis begegnete ich übrigens 1928 Alice Caracciola, der Frau des grossen deutschen Rennfahrers. Ich ahnte damals nicht, dass mich später eine enge Freundschaft mit den Caracciolas verbinden würde, in deren Hause in Lugano ich während meines einjährigen Aufenthaltes in der Südschweiz und in Como oft sein durfte.

Mein Stiefvater ist übrigens gebürtiger Deutscher und kam vor dem ersten Weltkrieg nach den Vereinigten Staaten. Sein Bruder, erfolgreicher U-Boot-Kommandant während des ersten Weltkrieges, folgte ihm nach 1918 in die Staaten nach. Beide sind jetzt amerikanische Staatsbürger.

Der Mercedes-Benz "300 SLR", den ich in Le Mans fahren werde, ist ein phantastischer Wagen. Die Hinterachsenaufhängung ist meiner Ansicht nach die bedeutendste Entwicklung für den Renn- sowie für den Serienwagen. Es ist ein einfacher Mechanismus, der dem De Dion-System ebenbürtig, wenn nicht überlegen ist, und kann deshalb leicht in Massenfertigung für Tourenwagen hergestellt werden. Die Tatsache, dass Daimler-Benz ein Patent darauf besitzt, sichert den Mercedes-Benz-Wagen eine Überlegenheit auf Jahre hinaus. Ein Wagen, der wie der Mercedes-Benz "300 SLR" die wirklich sehr harten Anforderungen der Mille Miglia so glänzend überstanden hat, wird auf der gepflegten Oberfläche der Rennbahn von Le Mans sich sicher gut bewähren.

Das Rennen der 24 Stunden von Le Mans ist trotz seiner Länge nie langweilig. Es gibt mir eine aufpeitschende Erregung trotz seiner langen Dauer. Langweilig wird ein Rennen für mich nur dann, wenn der Wagen seine volle Leistung nicht hergibt, so dass man nicht im richtigen Tempo fahren kann. Der Charakter von Le Mans hat sich übrigens in den letzten Jahren

wesentlich verändert. Während früher eine ganze Menge guter Fahrer sich erlauben konnte, die Heissporne vorausfahren zu lassen und selbst abwartend langsamer zu fahren, weil die Erfahrung zeigte, dass die am schnellsten gestarteten Wagen oft ihre Motoren überdrehten, kann man es heute nicht mehr wagen, den Spitzenwagen einen solchen Vorsprung einzuräumen, der nachher vielleicht nicht mehr eingeholt werden kann. Die Motoren sind eben viel zuverlässiger als früher geworden.

Ich lebe nicht nach einem bestimmten Regime, aber das Pfeifenrauchen stelle ich während des Trainings und während der Trainingszeit immer ein. Als Regel esse ich sehr viel und schlafe sehr viel. Ich glaube, dass regelmässige dreistündige Fahrpausen während der 24 Stunden von Le Mans genügend Zeit geben, um sich wieder frisch zu machen.

55521