



ORGANISATIONSLEITUNG:
Ronny G. Bredhauer

Zur Dreispitz 20
D- 65388 Schlangenbad
TEL +49 (0) 6129.15 92
FAX +49 (0) 6129.15 99
MOBIL +49 (0) 171.470 74 74

info@fia-historic-racing.com
www.fia-historic-racing.com
www.jimclark-revival.com

VERANSTALTER:
BMC - Badischer Motorsport Club e.V.
im DMV, Hockenheim

TICKETHOTLINE:
Hockenheimring Baden-Württemberg
+49 (0) 6205.95 02 22

Media-Information Nr. 3

Jim Clark Revival vom 27. bis 30. April 2006

- Jim Clark wäre am 4. März 70 Jahre alt geworden
- Großes Club-Areal hinter der Mercedes-Tribüne
- familienfreundliche Eintrittspreise
- Termin Ende April soll auch in den kommenden Jahren stehen

(Hockenheim, im Februar 2006) Am 4. März, also am Samstag kommender Woche, wäre der Rennfahrer Jim Clark 70 Jahre alt geworden. Das Jim Clark Revival am letzten April-Wochenende erinnert an den zweimaligen Weltmeister. Mit deutlich über 400 klassischen Renn- und Sportwagen gerät das Jim Clark Revival schon im zweiten Jahr seiner Austragung zum zweitgrößten Oldtimer-Event in Deutschland. Zählt man jedoch die über ein-tausend Oldtimer dazu, die am Samstag der Veranstaltung (29. April) am späten Nachmittag auf dem Kurs der badischen Rennstrecke das „größte rollende Automobilmuseum der Welt“ für einen Eintrag in das Guinness Book of World Records bilden werden, dann dürfte das Jim Clark Revival sogar weltweit das größte Oldtimer-Event 2006 werden.

Da sich die Aufstellung und das anschließende Fahren auf der Strecke bis in die frühen Abendstunden hineinziehen wird, ist auch das Technische Hilfswerk aktiv: Mit großen ausfahrbaren Scheinwerfern wird der komplette Grand-Prix-Kurs beleuchtet werden. Der gemeinsame Treffpunkt für die teilnehmenden Fahrzeuge der verschiedenen Oldtimer- und Markenclubs an diesem aufregenden Weltrekordversuch ist aus logistischen Gründen auf das große Areal unmittelbar hinter der Mercedes-Tribüne verlegt worden. Organisator Ronny G. Bredhauer: „Hier stehen die Fahrzeuge auch bei nicht so gutem Wetter auf festem Untergrund, die Teilnehmer haben kurze Wege zum Fahrerlager und den Tribünen, und außerdem wird in der Mitte des Areals eine große Verpflegungsinsel mit zahlreichen Getränke- und Essenstationen eingerichtet.“

Die Eintrittspreise für das viertägige Spektakel sind sehr familienfreundlich gehalten: Die Wochenendkarte kostet 25,- Euro, Jugendliche bis zum Alter von 16 Jahren haben freien Zutritt. Außerdem erhalten Familien aus Hockenheim einen Gutschein über zwei Gratis-Eintrittskarten. Sie alle erwartet an den vier Tagen des Jim Clark Revivals ein prall gefülltes Programm von historischer Formel 1, dem European Formula 2 Club und dem Recaro Formel 3 Cup bis hin zu den verschiedenen FIA-Europameisterschafts-Serien für GT-Fahrzeuge und Tourenwagen und den donnernden Rennwagen des Orwell Supersports Cup, von denen einer sicher auch eine der schnellsten Runden des Wochenendes drehen wird. Der Termin für das Jim Clark Revival soll übrigens auch für die kommenden Jahre fest am letzten April-Wochenende verankert werden.

Anhang: Am 4. März wäre Jim Clark 70 Jahre alt geworden

Mediakontakt: Mike Riedner • Hainkopfstraße 26 • 65779 Eppenhain/Ts.
Fon (0 61 98) 57 98 00 • Fax 57 98 01 • E-Mail: Mike.Riedner@Creative-Services.de



Am 4. März wäre der zweimalige Formel-1-Weltmeister Jim Clark 70 Jahre alt geworden

Erinnerungen an einen Champion

(mr) Jim Clark wurde am 4. März 1936 im schottischen Kilmany als Sohn einer Farmerfamilie geboren. Die Wurzeln zu dieser ländlichen Umgebung mit Schafzucht und Ackerbau bestimmten sein ganzes Leben – hierhin kehrte er immer wieder gerne zurück um Ruhe zu finden und auszuspannen. Würde Jim Clark heute noch leben, wäre es sehr unwahrscheinlich, dass er wie einige seiner Wegbegleiter oder Nachfolger als Teamchef oder gar Teameigner im Motorsport aktiv wäre. Weitaus eher würde er eine große Schafzucht im schottischen Landkreis Fife sein eigen nennen und zurückgezogen und bescheiden leben

Jim Clark hatte drei ältere Schwestern. Seine ersten Intentionen, Motorsport zu betreiben, trafen in der Familie, gelinde gesagt, auf großes Unverständnis. Clark nahm an Rallyes und kleineren Rundstreckenrennen teil, wobei ein DKW Meisterklasse das erste Auto war, mit dem er sich auf einer kleinen schottischen Rennstrecke dem Wettbewerb stellte. Seine frühen Wegbegleiter waren sein Freund Ian Scott-Watson und der Teamchef des kleinen Privat-Rennstalls Border Reivers, Jock McBain. In einem dieser frühen Rennen fuhr Clark mit einem Lotus Elite gegen einen gewissen Colin Chapman, der eben dieses Auto konstruiert hatte und den Lotus-Rennstall leitete. Chapman war sofort von den außergewöhnlichen fahrerischen Fähigkeiten Clarks beeindruckt.

1959 plante Border Reivers, einen Lotus-Formel-2-Rennwagen für Clark zu kaufen, doch bei einem Rennen sah Clark, wie Lotus-Werksfahrer Graham Hill in genau einem solchen Wagen ein Rad verlor. Daraufhin schätzte er die leichtgewichtigen Konstruktionen von Chapman als unsicher ein und beschloss, erst einmal weiter Sportwagenrennen zu fahren. Seine Leistungen in privat eingesetzten Jaguar D-Type und Aston Martin machten schließlich den Aston-Martin-Teamchef Reg Parnell auf den jungen Schotten aufmerksam. Aston Martin wollte zu jener Zeit in den Formel-1-Sport einsteigen, und nach einem Test nahm Parnell Clark unter Vertrag – nun war er Werksfahrer. Parallel dazu hatte Clark auch einen Vertrag für Formel-2-

Rennen für Chapmans Lotus-Rennstall in der Tasche. Der Aston Martin stellte sich rasch als nicht konkurrenzfähig heraus, doch mit dem Lotus Formel 2 war Clark sofort erfolgreich, und so unterschrieb er kurz darauf einen Vertrag bei Chapman. Was folgte, war eine Erfolgsserie, die später in ähnlicher Form sein Landsmann Jackie Stewart mit Ken Tyrrell oder noch später Michael Schumacher mit Ferrari aufstellen sollten.

Clarks erstes Formel-1-Rennen für Lotus war der Große Preis von Holland 1960, wo er als Ersatz für John Surtees startete, der zu jener Zeit parallel auch noch in der Motorrad-WM fuhr (und zwischen 1958 und 1960 dreimal Doppelweltmeister der 350er und 500er-Klasse wurde!). Auf Platz fünf liegend, fiel Clark mit einem Getriebeschaden aus. Beim nächsten Rennen im belgischen Spa verunglückten die beiden Engländer Chris Bristow und Clarks Teamkollege Allan Stacey tödlich. Stirling Moss überstand ebenfalls in einem Lotus einen Horrorunfall mit Beinbrüchen. Die Gefahr eines schweren Unfalls mit dramatischen Folgen war zu jener Zeit im Motorsport ständiger Wegbegleiter.

So auch ein Jahr später, 1961, im italienischen Monza, als sich die Räder von Clarks Lotus und des Ferrari von Wolfgang Graf Berghe von Trips berührten. Der Ferrari flog in die Zuschauer, von Trips und elf Zuschauer starben.

1962 zählte Clark in den Grands Prix immer zu den absolut Schnellsten und lag auch meistens in Führung, doch die Zuverlässigkeit seines Lotus ließ ihn ein ums andere Mal im Strich: Getriebeschaden in Holland, Motordefekt in Monaco (ein Rennen übrigens, das Clark in seiner gesamten Karriere nie gewinnen sollte). In Spa schließlich, einer Strecke, die Clark nie mochte, fuhr er seinen ersten Grand-Prix-Erfolg ein. In den folgenden Jahren sollte er das Rennen in den Ardennen noch weitere drei Mal als Sieger verlassen. Bis zum letzten Rennen kämpfte Clark 1962 um die Weltmeisterschaft, die schließlich Graham Hill auf BRM gewann, als Clark seinen Lotus wieder einmal mit technischem Defekt abstellen musste.

1963 dann drückte Clark der Fahrer-Weltmeisterschaft seinen Stempel auf. Von zehn Rennen gewann er sieben und krönte sich zum überlegenen Champion. Nebenbei hatte er auch noch sieben Mal die Pole Position für die schnellste Trainingsrunde erobert. Chapman und Clark hat-

ten den Olymp erklommen. Dazu belegte er als „Rookie“ bei seinem ersten Start im Nudeltopf von Indianapolis beim dortigen 500-Meilen-Rennen hinter Parnelli Jones den zweiten Platz.

Das nächste Jahr sah eine über die komplette Saison führende Auseinandersetzung zwischen Clark (Lotus), Hill (BRM) und Surtees (Ferrari), die der mehrfache Motorrad-Weltmeister Surtees schließlich im letzten Rennen in Mexico durch die tatkräftige Mithilfe seines Teamkollegen Lorenzo Bandini für sich entschied. Clark führte auch bei diesem Rennen, doch wieder einmal spielte ihm sein Lotus einen üblen Streich, und er musste ihn kurz vor der Zielflagge mit Motorschaden abstellen. Bis heute ist Surtees der einzige Fahrer, der sowohl auf zwei wie auf vier Rädern Weltmeister wurde. Valentino Rossi könnte der nächste sein...

1965 stürmte Clark dann zu seinem zweiten Titel, Hill und Surtees waren die Hauptgegner, aber ein junger schottischer Landsmann machte von sich reden: Jackie Stewart drückte dem Sport gleich in seiner ersten Formel-1-Saison einen deutlichen Stempel auf und gewann sogar einen Grand Prix (Monza).

Clark gewann 1965 nicht nur die Fahrer-WM, sondern eroberte auch Indianapolis, wobei er in 190 von 200 Runden an der Spitze lag. Eine derartige Demonstration technischer Überlegenheit hatten die Amerikaner bei ihrem motorsportlichen Saison-Höhepunkt bis dahin noch nicht erlebt.

Die Einführung der neuen Dreiliter-Formel in der Fahrer-WM bedeutete für Lotus ein verlorenes Jahr 1966. Der von BRM konstruierte H-16-Zylindermotor geriet zu groß, zu schwer und war außerdem unzuverlässig. Nur ein Rennen konnte Clark gewinnen, Weltmeister wurde der Australier Jack Brabham auf seiner Eigenkonstruktion.

1967 erlebte dann die Premiere des berühmten Ford Cosworth DFV-Achtzylinders, den sich Lotus-Chef Colin Chapman für die erste Saison exklusiv gesichert hatte. Clark siegte beim Premierenrennen des Lotus 49 in holländischen Zandvoort, doch in der WM belegte er am Ende nur Rang drei.

In Monza, beim italienischen Grand Prix, hatte Clark das Kunststück fertig gebracht, einen nach einem Boxenstopp resultierenden Rückstand von über einer Runde auf die Konkurrenz im weiteren

Verlauf wettzumachen und dabei eine Rekordrunde nach der anderen zu drehen. Schließlich musste er jedoch kurz vor Schluss mit einem Reifendefekt sie Segel streichen. Diesen Defekt hatte er übrigens nicht bemerkt, sondern musste von Brabham mit energischen Handzeichen darauf aufmerksam gemacht werden.

Clark hatte die Fähigkeit, sich blitzschnell an geänderte Situationen zu adaptieren und auch mit defektem Fahrzeug oft schneller unterwegs zu sein als die Gegner. Er galt nicht als technisches Genie, seine Auskünfte zum Fahrverhalten seines jeweiligen Rennwagens konnten die Mechaniker kaum dazu verwenden, Änderungen an Federn oder Stoßdämpfern vorzunehmen. Das bedeutete wenig Arbeit für sie, und so war Clark unter den „Schraubern“ sehr beliebt. Oft genug fuhr Clark mit seinem Lotus bei einem Rennen mit der identischen Fahrwerkeinstellung vom Rennen zuvor, und dem Rennen davor, und so weiter...

Der Lotus 49 galt eindeutig als das schnellste Fahrzeug im Feld, und so gab es für 1968 nur einen Favoriten auf den Titel. Clark gewann auch gleich den ersten Lauf zur Fahrer-WM im südafrikanischen Kyalami. Dies war gleichzeitig sein 25. Grand-Prix-Erfolg, womit er an Juan Manuel Fangio vorbei zog und, gemessen an der Zahl der Siege, zum erfolgreichsten Rennfahrer der Formel-1-Geschichte wurde.

1968 sah auch die Mutation der bis dahin in den jeweiligen Nationalfarben lackierten Rennwagen (Ferrari rot, englische Rennwagen grün, französische blau) in „rasende Litfaß-Säulen“. Wieder einmal war Chapman Vorreiter einer ganzen Branche – die rot-weiß-gold im Design einer englischen Zigarettenmarke bepinselten Lotus-Rennwagen wurden im Frühjahr 1968 präsentiert und sorgten sofort für heftige Diskussionen.

Dann kam das erste April-Wochenende 1968. Ursprünglich sollte Clark einen Ford-Sportwagen bei einem Rennen in England fahren, doch der Wagen wurde nicht rechtzeitig fertig. So kam er nach Hockenheim, um bei einem Formel-2-Rennen für Lotus zu starten. Der Lotus lief nicht richtig, Clark fuhr im Mittelfeld herum. Vermutlich wegen eines schleichenden Plattfußes kam Clarks Lotus auf der Waldgeraden von der Piste ab und zerschellte an einem Baum. Der zweimalige Weltmeister, Idol einer Generation, war sofort tot.