

Wenn drei Can-Am-McLaren zusammen losdonnern, wäht man sich inmitten eines heftigen Gewittersturms. Mit den Modellen M1C, M6B und M8F sowie gut und gerne 1800 PS feiern wir heute den 60. Geburtstag von Bruce McLaren Motor Racing.

Thunderstruck

TEXT Hans-Jörg Götzl // FOTOS Hans-Dieter Seufert



MCLAREN M8F

Eckdaten: V8-Motor, OHV, 8397 cm³, 760 PS, 820 kg, 320 km/h, 1968 bis 1972 (alle M8)
Preis: 450 000 bis 500 000 Euro (rennfertig)
Charakter: Der Überhammer mit dem Big-Block-V8, heute über 850 PS, ab 3000 Touren geht es unbarmherzig voran

MCLAREN M1C

Eckdaten: V8-Motor, OHV, 5733 cm³, 500 PS, 590 kg, 300 km/h, 1964 bis 1968
Preis: 200 000 bis 250 000 Euro (rennfertig)
Charakter: Der erste McLaren, kraftvoller Sportwagen der 60er, vielfältig in verschiedenen Rennen einsetzbar

MCLAREN M6B

Eckdaten: V8-Motor, OHV, 5882 cm³, 525 PS, 620 kg, 300 km/h, 1967 bis 1968
Preis: ab 350 000 Euro (konkurrenzfähig)
Charakter: Europäisches Sportwagen-Know-how, gepaart mit US-Urgewalt. Gewann 1967 fünf von sechs Can-Am-Rennen



Seit dem heroischen ersten Automobil-Wettbewerb von Paris nach Rouen am 22. Juli 1894 gab es in der Geschichte des Motorsports immer wieder Zeiten oder Epochen, die später als „golden“ bezeichnet wurden – und von denen man sich wünscht, man hätte sie live und in Farbe miterlebt. Die Ära der Silberpfeile in den 30ern zählt etwa dazu oder die Sportwagenrennen der 50er, im Rallyesport natürlich die Gruppe B der Achtzigerjahre.

Eine Serie aber gibt es, die aus heutiger Sicht herausragt. Es war vielleicht nicht die spannendste, dafür aber die wildeste, lauteste, kreativste und schnellste: der Canadian-American Challenge Cup von 1966 bis 1974. Verlauf und Erfolg einer Rennserie sind immer abhängig von deren Reglement, und im Fall der Can-Am lautete zu Beginn die wichtigste Regel, dass es kaum ernsthafte Regeln gab – außer dass die Autos (theoretisch) zwei Sitze und nicht zu wenig Hubraum haben sollten.

Allradantrieb mit je einem Motor pro Rad war ebenso erlaubt wie gigantische Flügel oder winzige Räder oder ein zusätzlicher Zweitaktmotor, der mittels zweier Ventilatoren das Auto an den Boden saugte. Journalisten reisten damals mit gespannter Erwartung von einem Rennen zum nächsten, um zu schauen, welches Team wieder eine schräge Idee oder eine Höllenmaschine ausgebrütet hatte.

Zu den damals wohl einflussreichsten Ingenieuren, die an der Leistungsfähigkeit der Autos arbeiteten, gesellten sich in den Cockpits die besten Fahrer ihrer Zeit, von Chris Amon bis Jackie Stewart. Der Grund war simpel: Die Can-Am war eine Fahrer-Meisterschaft, und dank Hauptsponsor Johnson Wax gab es gigantische Preisgelder.

1 Drei gestandene Rennfahrer mit bekannt schwerem Gasfuß: Timo Scheibner, Axel Pilz und Peter Schleifer

2 Ein Traum von einem Rennwagen im typischen 60er-Design: McLaren M1C

3 Vier 48er-Weber-Vergaser versorgen den 5,7-Liter-V8

4 Im Vergleich zu den späteren Can-Am-McLaren fallen die Reifen moderat aus

5 Frühes McLaren-Schild mit dem Wappentier der Neuseeländer, dem Kiwi

6 Enges Sportwagen-Cockpit, der zweite Sitz ist nur angedeutet

„Die Can-Am war sicher das Größte, ein Kind ihrer Zeit, der späten 60er und frühen 70er. Die Autos waren bunt, laut, stark und schnell, und sie verkörperten perfekt das amerikanische Freiheitsgefühl“, meint Peter Schleifer. Der sportliche Mitt-Sechziger, ehemals Geschäftsführer mehrerer Autohäuser, hat im Prinzip sein gesamtes Leben Motorsport betrieben, vom Slalom mit 17 Jahren über Moto Cross, zig 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife bis hin zur Gruppe C und Formel 5000. Die große Liebe des Günzburgers aber ist, keine Frage, die Can-Am – und er ist vermutlich der Einzige, der mit fünf verschiedenen Big Bangern Gesamtsiege feiern konnte.

Seit einigen Jahren organisiert Peter zusammen mit der Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport die Can-Am & Sportscars – und das ist einer der interessantesten Aspekte an der Can-Am: Die originale Serie ging 1974 an einem plötzlich doch überbordenden Reglement und der Energiekrise zugrunde, doch die Lola, March und McLaren rannten einfach weiter, etwa in der Interserie. Sie wurden praktisch nie ausgemustert, sondern drifteten schon bald, in den 80er-Jahren nämlich, in den historischen Motorsport hinüber.

Das wiederum darf man als großes Glück begreifen, denn so kann man noch heute diese großartigen Rennwagen, die damals ein zeitgenössisches Formel-1-Feld gnadenlos überrollt hätten, in voller Fahrt genießen. Schon im ersten Jahr der Can-Am waren 500 PS aus dicken V8 der Standard, vier Jahre später waren es 800 PS. Wenn ein ganzes Rudel davon unter Voll-Last die Start-Ziel-Gerade am Nürburgring entlangdonnert, vibriert der Boden, und selbst unbedarfte Zuschauer sehen sofort, was hier für Gewalten am Werk sind und wie kraftraubend die Autos zu fahren sind.

Die Geburt des Mythos

Dabei genügen schon drei Autos, damit die Wände wackeln – zum Glück gibt es auf dem ehemaligen Flugplatz Leipheim bei Günzburg keine. Hier wurde einst die Messerschmitt Me 262 getestet, wir wollen heute mit drei McLaren den 60. Geburtstag von Bruce McLaren Motor Racing feiern. Das bis heute zweiterfolgreichste und zweitälteste Team der Formel 1 (nach Ferrari) war der alles dominierende Rennstall der Can-Am: Von 43 Rennen zwischen 1967 und 1971 gewannen die orange lackierten McLaren 37, das entspricht einer Quote von 86 Prozent (siehe Seite 141). Erst Porsche beendete die Herrschaft der Kiwis und musste dafür zwei Turbolader an den 917 schrauben.

Die Erfolgsstory begann 1964 mit dem M1. Bruce McLaren hatte Ende 1963 sein eigenes Rennteam gegründet. Der 1930 in Auckland geborene Neuseeländer war damals wie üblich in mehreren Klassen unterwegs, unter anderem in der Formel 1 auf Cooper, und er war in das GT-Pro-

DATEN UND FAKTEN

McLaren M1C, Baujahr 1967

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Achtzylinder-Viertakt-V-Motor (90 Grad, Chevrolet-Small-Block), Mitte längs, Bohrung x Hub 101,6 x 88,39 mm, Hubraum 5733 cm³, Leistung 500 PS bei 6500/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zentrale, kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Motor komplett aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenla-

ger, vier Weber-Vergaser 48IDA **KRAFTÜBERTRAGUNG** Dreischeiden-Trockenkupplung, Viergang-Schaltgetriebe (Hewland LG 500), Sperrdifferenzial, Hinterradantrieb **KAROSSERIE UND FAHRWERK** Stahl-Gitterrohrrahmen mit Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff, vorne und hinten Einzelradaufhängung, vorne an

doppelten Dreieckslenkern, hinten an Dreieckslenkern und Schubstreben, Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer rundum, Scheibenbremsen, Felgen vorne 8,5 x 15, hinten 11,5 x 15, Bereifung vorne 23 x 9,0 x 15, hinten 26 x 14,0 x 15 **MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2311 mm, Länge x Breite 3708 x 1676 mm, Spur vorne/

hinten 1321/1321 mm, Gewicht 590 Kilogramm **FAHRLISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax bis 300 km/h, Verbrauch k. A. **BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1964 bis 1968 (alle), M1A und M1B zusammen 24 Exemplare, M1C gesamt 25 Exemplare



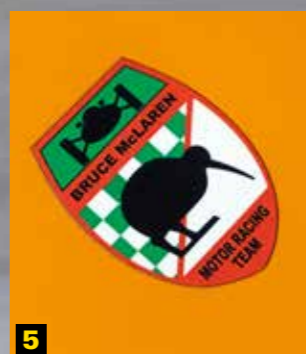
2



3



4



5



6



DATEN
UND
FAKTEN

McLaren M6B, Baujahr 1968

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Achtzylinder-Viertakt-V-Motor (90 Grad, Chevrolet-Small-Block), Mitte längs, Bohrung x Hub 103 x 88,39 mm, Hubraum 5882 cm³, Leistung 525 PS bei 7000/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zentrale, kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Motor komplett aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenla-

ger, mechanische Lucas-Benzineinspritzung

KRAFTÜBERTRAGUNG Dreischeiden-Trockenkupplung, mechanisches Fünfganggetriebe (Hewland LG 600), Sperrdifferenzial, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Aluminium-Magnesium-Monocoque (später nur Aluminium) mit

Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff, vorne und hinten Einzelradaufhängung, vorne an doppelten Dreieckslenkern, hinten an Dreieckslenkern und Schubstreben, Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer rundum, Scheibenbremsen, Räder vorne 8,5 x 15, hinten 14 x 15, Reifen vorne 23 x 10,5 x 15, hinten 26 x 15,0 x 15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2324 mm, Länge x Breite x Höhe 3937 x 1727 x 787 mm, Spur vorne/hinten 1321/1321 mm, Gewicht 620 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 300 km/h, Verbrauch k. A.

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1967 bis 1968 (alle), drei M6A, 28 M6B

gramm von Ford involviert – und das methodische Arbeiten, das er dort lernte, sollte ihm als Teamchef noch zugutekommen. Zudem war Bruce McLaren nicht nur einer der besten Fahrer seiner Zeit, sondern auch technisch sehr versiert; basierend auf den Erfahrungen mit einem älteren Sportwagen namens Zerex Special stellte er einen Sportwagen mit klassischem Rohrrahmenchassis und Oldsmobile-V8 auf die Räder. Am 26. September 1964 ging er damit im kanadischen Mosport an den Start und wurde auf Anhieb Dritter.

Zusammen mit dem jungen Konstrukteur Robin Herd, später Mitbegründer von March, und zahllosen Testfahrten in Goodwood verfeinerte McLaren den M1 immer weiter und bot ihn bald auch zum Kauf an. Gebaut wurden die Kunden-Autos nicht bei McLaren in Feltham, sondern bei Elva beziehungsweise Trojan. 1966 lockte dann die neue Can-Am-Serie, in der Bruce McLaren aber zunächst nicht über zweite und dritte Plätze hinaus kam. Dennoch schrieb er im November 1966 in einer Kolumne im Magazin Autosport: „Wir haben mehr Preisgelder eingenommen, als wir in drei Jahren in England hätten erzielen können!“

Als Kundenauto in seiner letzten Form wurde der M1C noch bis 1968 gebaut und erfolgreich eingesetzt, einen hat Timo Scheibner heute zu unserer kleinen Geburtstags-Party mitgebracht. Mit seiner fließenden Form, den vielen Rundungen und im typischen McLaren-Papaya lackiert, zieht einen der M1 sofort in seinen Bann – und er sieht aus wie neu. „Er ist ja auch frisch restauriert“, grinst Timo. Das gilt auch für den 500 PS starken Chevrolet-Small-Block mit 5,7 Litern, weshalb wir dem M1 heute nicht wirklich auf den Zahn fühlen wollen.

Dafür gewinnt der M1 die Schönheits-Konkurrenz. Er verkörpert die reine Glückslehre der 60er: kleines Auto, großer Motor, sprich europäische Chassis- und Fahrwerkskunst, gepaart mit der lässigen Kraft eines US-V8. Wer mehr Leistung will, schraubt nicht wie Ferrari die Drehzahl hoch, sondern vergrößert den Hubraum.

McLaren beherrscht die Can-Am

Auf den M1 folgte schon ein Jahr später der M6 (die fortlaufenden M-Klassifizierungen von McLaren dazwischen gingen an Monoposti), den man nur als Quantensprung bezeichnen kann: Robin Herd und Gordon Coppuck schufen ein badewannenartiges Monocoque aus Aluminium und Magnesium mit einer aerodynamisch höchst effizienten GFK-Karosserie, das insgesamt nur 30 Kilo schwerer war als der M1, dazu vergrößerten sie den Motor auf 5,9 Liter und rund 525 PS.

Anschließend sammelten Bruce McLaren und sein neuer Teamkollege und Landsmann Denny Hulme über Wochen Tausende Testmeilen in Goodwood, sodass sie – im Unterschied zu den meisten anderen Teams – perfekt vorbereitet zum



1 Der Small Block des M6 wird bereits per Einspritzanlage versorgt

2 Mächtige Bremscheiben und Zweikolbensättel sorgen für brutale Verzögerung

3 Zündung an, ein Druck auf den Knopf, und es wird laut. Also richtig laut

4 Axel bittet zur Probefahrt in seinem Meisterauto von 2023

5 Dann geht es los, aber wie! Im Unterschied zum M8 fährt sich der M6 sehr viel leichtfüßiger

6 Die Evolution der McLaren-Can-Am: vorne der M1, in Blau der M6, dann der M8

Beginn der zweiten Can-Am-Saison erschienen. Die beiden Neuseeländer mit ihren M6A ließen der Konkurrenz keine Chance (siehe Kasten nächste Doppelseite), gewannen fünf von sechs Rennen und Bruce McLaren war Champion.

Auch den M6 gab es bald bei Trojan gebaut als Kundenauto M6B zu kaufen – Axel Pilz hat sein Exemplar am Start, mit dem er im vergangenen Jahr die Meisterschaft für sich entscheiden konnte. Weil der Rennwagen die kalte Nacht im Transporter verbracht hat, wärmt er zunächst sorgfältig den Motor an, bevor er den V8 zum Leben erweckt. „Die Alu-Motoren haben so geringe Toleranzen, dass sie sofort festgehen, wenn man sie im kalten Zustand einfach anlässt“, erklärt Axel.

Nach der Zündung macht der 5,9-Liter mit tiefrequentem Grollen klar, dass hier nicht rumgehampelt wird, schließlich ist das hier das Meisterauto von 2023. Axel fährt ein paar Runden, schaut, ob alles in Ordnung ist, und bittet zur Probefahrt. Der ehemalige Elektro-Ingenieur hat etwa dieselbe Größe wie ich, die Sitzposition passt perfekt. Die Kupplung greift weich; Abwürgen beim Anfahren ist kaum möglich, schließlich liefert der V8 bereits bei Drehzahlen Kraft, bei denen sich an anderen Rennmotoren nicht einmal ein stabiler Leerlauf einstellen lässt.

Ab 3000 geht es richtig los mit einem Extra-Kick bei 5000, dann gibt es bis 7000 kein Halten. Am Ende des ersten Gangs der ebenfalls erstaunlich weich schaltbaren Hewland-Fünfgang-Box wäre bereits die Autobahn-Richtgeschwindigkeit erreicht. Danach kommt man mit dem Schalten kaum hinterher, der Vortrieb ist unglaublich. Und das ist ein für Can-Am-Verhältnisse kleiner Motor. Hinzu kommt eine Leichtfüßigkeit und Handlichkeit, die den Big Bangern fremd ist. Alles in allem

DATEN
UND
FAKTEN**McLaren M8F, Baujahr 1971**

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Achtzylinder-Viertakt-V-Motor (90 Grad, Chevrolet-Big-Block), Mitte längs, Bohrung x Hub 114,7 x 101,6 mm, Hubraum 8397 cm³, Leistung 760 PS bei 6500/min (1971), zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zentrale, kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Motor komplett aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenla-

ger, Lucas-Einspritzanlage

KRAFTÜBERTRAGUNG Dreischeiden-Trockenkupplung, mechanisches Fünfgang-Getriebe (Hewland LG 600), Sperrdifferenzial, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Aluminium-Magnesium-Monocoque (später nur Aluminium) mit Karosserie aus glasfaserverstärk-

tem Kunststoff, Einzelradaufhängung, vorne an doppelten Dreieckslenkern, hinten an Dreieckslenkern und Schubstreben, Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer rundum, hydraulisch betätigte Scheibenbremsen rundum, Räder vorne 11 x 15, hinten 17 x 15 Zoll, Reifen vorne 23 x 11,0 x 15, hinten 26 x 16,2 x 15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2489 mm, Länge x Breite 4242 x 1930 mm, Spur vorne/hinten 1524/1492 mm, Gew. 820 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax bis zu 320 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 2,4 s, Verbrauch 1 Liter/km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1968 bis 1972, alle M8: ca. 12 Exemplare



ist der M6 leichter zu bewegen als die dicken Dinger, wie der M1 ist er mehr Sportwagen als Dampfwalze – was uns zu Peter Schleifers M8F bringt.

Die letzte Entwicklungsstufe des bereits 1968 eingeführten M8 – technisch im Grunde ein M6 mit Alu-Monocoque, bei dem der Chevy-Big-Block als mittragendes Teil dient – trägt vorne eine den Porsche-Turbos nachempfundene Schnauze und wirkt mit der schieren Größe und schwarzen Lackierung ziemlich, nun ja, böse. Ist der M8 ja auch. Der ursprüngliche 7-Liter-Big-Block wurde damals aus speziellem Reynolds-Aluminium gegossen, dadurch konnte man auf stählerne Laufbuchsen verzichten und den Hubraum auf 8,4 Liter anheben. 1971 leistete das Kraftwerk 760 PS, heute vermutlich 850 PS und bis zu 950 Nm Drehmoment.

Drehmoment ist alles!

Nun empfindet man gemeinhin nicht Leistung, sondern Drehmoment als beherrschende Kraft. Vor einigen Jahren hatte ich das Glück, erst einen M8 und kurz darauf einen fast zeitgenössischen Formel 1 mit Dreiliter-Cosworth-V8 und etwa 450 PS fahren zu dürfen – und im Vergleich, die Formel-1-Fans mögen es mir verzeihen, fühlte sich der Cosworth dann doch ziemlich schlapp an.

Auch Peters M8F packt einen wie eine Riesenfaust und schleudert einen die Startbahn entlang, Könnern schaffen es in etwa fünf Sekunden auf 200 km/h. Sicht und Übersicht sind deutlich eingeschränkter als im M6, die Haltekräfte im Vergleich höher. Dennoch überzeugt auch der M8 mit seiner Ausgewogenheit. „Unter allen Big Bangern ist er sicher das beste Auto“, meint Peter.

Es wird Abend, die mächtigen Motoren kühlen knisternd ab. Was sind wir doch für glückliche Menschen, dass wir sie live erleben dürfen. ■

- 1 Über 900 Nm treffen auf gut 800 kg. Wow!
- 2 Spartanisches Cockpit, die Sicht ist durch die hohen Seitenwände eingeschränkt
- 3 Das Ein- und Aussteigen erfordert Gelenkigkeit
- 4 Schalthebel der vergleichsweise weichen Hewland-Box
- 5 Unterschiedliche Ansaugstutzen für einen besseren Drehmomentverlauf
- 6 Evolution der Heckflügel für möglichst viel Anpressdruck
- 7 Zwei Neuseeländer erobern Amerika: Bruce McLaren und Denny Hulme
- 8 Gewohntes Bild: Paarlauf der McLaren

**HISTORIE****The Bruce and Denny Show**

VON 1966 BIS 1974 gab es 71 Can-Am-Rennen auf 14 Rennstrecken zwischen St. Jovite und Laguna Seca; nur 16 Fahrer konnten sich in die Siegerliste eintragen. Beherrscht wurde die Can-Am von 1967 bis 1971 fünf Jahre in Folge vom McLaren-Team. Als die Neuseeländer Bruce McLaren und Denny Hulme sich ab 1967 auf dem Siegerpodest abwechselten, nannten die Zuschauer den Paarlauf die „Bruce and Denny Show“ – bis zu jenem tragischen 2. Juni 1970, als Bruce McLaren beim Testen des M8D in Goodwood die Heckverkleidung verlor und mit mehr als 160 das einzige Stück Beton im Umkreis von mehreren Hundert Metern traf. Er war sofort tot.

Denny Hulme hielt anschließend das Team zusammen, bis sich McLaren 1972 mit dem Auftauchen der Turbo-Porsche zurückzog. Wer sich mehr mit der Geschichte der Can-Am beschäftigen möchte, wird bei Pete Lyons fündig: Er hat damals fast alle Rennen begleitet und mehrere Bücher verfasst: www.petelyons.com

**CAN-AM & SPORTSCARS****Sehenswertes Spektakel**

M8-FAHRER PETER SCHLEIFER organisiert zusammen mit der Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport die Can-Am und Sportscars, die man etwa beim Oldtimer-Grand-Prix vom 9. bis 11.

August unbedingt anschauen sollte. Selber fahren? Konkurrenzfähige Can-Am gibt es ab 200.000 Euro, eine Motorrevision alle zehn Rennen kostet um 25.000 Euro. Nenngeld pro Rennen 1300 Euro, ein Satz Reifen (zwei Läufe) 3000 Euro. Für eine komplette Saison mit sechs Läufen sollte man um 50.000 Euro kalkulieren. Teuer? Ja, aber wir sind hier in der „Mehr-geht-nicht“-Klasse. canadian-american-challenge-cup.com