



Interview: Susanne Roeder  
Fotos: PETROLPICS Wolfgang Wagner und Helmut Wenz, Sammlung Marc Surer

INTERVIEW MARC SURER

# START ME UP: EINE GEDENKSEKUNDE FÜR DEN TURBO



Marc Surer ist ein Erfolgs-kind des BMW Rennstalls. Zusammen mit Eddie Cheever und seinem Busenfreund Manfred Winkelhock hielt das erfolgreiche Formel 2-Trio „Wilde Reiter GmbH“ im BMW Vierzylinder-Motor den Asphalt der 1970er Jahre am Dampfen. 1979

wird Surer Europameister und schafft den Sprung in die Formel 1. Der Schweizer ist einer der besten Fahrer seiner Zeit, doch leider fuhr er meistens in zweitklassigen Teams. Kein Wunder, dass Enzo Ferrari auf ihn aufmerksam wurde und ihn verpflichten wollte. Doch Surer kam aus seinem Vertrag nicht raus. Neben der F1 und seinen Pferden liebt Surer vor allem das Rallyefahren. Nach seinem fürchterlichen Unfall 1986 bei der Hessen Rallye hängt er den Motorsport an den Nagel. Sein Buch „Motorsport explosiv“ ist nach wie vor hoch aktuell, zumal es nicht davor zurückschreckt, verachtenswerte Machtspiele der Glitzerwelt schonungslos zu benennen. Was er macht, macht er richtig. Und so gehört Surer seit Jahrzehnten zu den besten F1-Kommentatoren.

**powerslide:** Marc, war früher alles besser? Gibt es heute deutlich mehr Intrigen in der Königsdisziplin als zu Deiner Zeit?

**Marc Surer:** Nein, da hat sich nicht viel geändert. Kämpfe oder Intrigen gibt es nach wie vor. In der Qualität ist der Umgang der diversen Teams miteinander nicht wesentlich anders. Die Formel 1 bleibt trotz allem menschlich.

**powerslide:** Wie hast Du Dich vor den Rennen emotional „auf Touren“ gebracht? Da hat ja jeder so seine Mittelchen – Sebastian Vettel zum Beispiel glaubt an seine Glücksmünze im Schuh. Was war Deine Strategie?

**Marc Surer:** Ich liebe die Musik der Rolling Stones. Die habe ich mir auf dem Weg zur Rennstrecke immer reingezogen. Vor allem ein Song war mein Motto fürs Rennen, nämlich „Start me up“ – Passagen wie „Give it all you got“, also gib alles, oder „You got to never, never, never stop“ – das war natürlich genau das, was ich mir für jedes Rennen eiseren vornahm und mich auf diese Weise quasi betäubte oder „dopte“, wenn Du so willst.

**powerslide:** Und wie kommt man dann wieder runter – nach der Hitze der Rennen?

**MS:** Ich habe immer den Montag nach dem Rennen gebraucht. Wenn ich von der Rennstrecke wegfuhr, habe ich eher den besinnlichen Bob Dylan angehört. Gegen Ende meiner aktiven Zeit war es vor allem BAP. Zuhause bin ich dann meistens auf meinem Pferd ausgeritten, bin das ganze Rennen noch mal durchgegangen, die vielen Leute – und irgendwann fragte ich mich: Wo bin ich eigentlich? Ich war dann irgendwo im Wald, saß auf meinem Pferd und habe das Hufgeklapper gehört. Dann wusste ich: jetzt bin ich wieder unten.

#### DIESE UND GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Marc Surer war als BMW-Junior im 320i Gruppe 5-BMW einer der drei Wilden (neben Manfred Winkelhock und Eddie Cheever), die das Feld der etablierten Rennfahrer Ende der 70er Jahre aufmischte.

**powerslide:** Und wie hast Du die Rennen selbst erlebt?

**Marc Surer:** In der ersten Runde habe ich manchmal vergessen zu atmen. Und dann zwang ich mich richtig dazu; dabei habe ich mich an dem Schild „pump off“ orientiert. Das kommunizierte uns damals, die Zusatzpumpe, die man für den Start brauchte, jetzt auszuschalten. Das war für mich gleichzeitig das Zeichen, auszupumpen, also richtig auszuatmen, um wieder in Rhythmus zu kommen. Denn in der ersten Runde ist der Puls am höchsten.

**powerslide:** Was ist größer, die körperliche Belastung oder die psychische?

**Marc Surer:** Heute ist es die psychische Belastung – die Fahrer sind extrem unter Druck und sehr durchsichtig geworden. Zu meiner Zeit war die körperliche Belastung das Hauptproblem. Die Autos waren einfach grob zu fahren. Es war viel anstrengender als heute.

**powerslide:** Kommen wir zu Deinem Charakter. Du hast immer den Mund aufgemacht, hast Dich nicht gescheut, unverhohlen und mit offenem Visier Deine bisweilen unbequeme Meinung zu äußern. Das hat Dir neben Kritik viel Achtung unter Kollegen eingebracht, wie auch die Gratulationen zu Deinem 60. Geburtstag zeigen.

**Marc Surer:** Ja, Mensch, jetzt bin ich schon sechzig.

**powerslide:** Und kein bisschen leise –

**Marc Surer:** Ich habe mich nie unterkriegen lassen. Das ist auch heute noch mein Ding. Egal wer mich einlädt, etwa um lieb Kind mit mir zu machen, ich werde trotzdem meine Meinung sagen. Das ist ein Teil von mir. Das machte und macht mir das Leben nicht immer einfach. In der heutigen Zeit, wo viele so glatt gebügelt sind, ist das noch auffälliger. Ein mehrmaliger Weltmeister kann sich solche Freiheiten viel leichter herausnehmen. Ich mache es trotzdem, weil ich nicht einfach sage, was die Leute hören wollen.

**powerslide:** Das macht Dich so liebenswert. Du bist ein Charakterkopf, der sich niemandem schmeichlerisch anbietet.

**Marc Surer:** Na ja, ich denke, die Leute bei Sky bezahlen mich, weil ich als Kommentator eine Meinung habe.

**powerslide:** In der F 1 soll ja bald wieder das Turbozeitalter anbrechen – statt in der nächsten Saison aber erst 2014?

**Marc Surer:** Ja, es ist beschlossene Sache. Aber sie haben es jetzt um zwei Jahre verzögert. Zum Glück. Das wäre sonst ein Chaos geworden. Auch in punkto Kosten. Jetzt hatten wir jedes Jahr ein neues Reglement. Also lasst es jetzt bitte mal so laufen.

**powerslide:** Du bist seinerzeit selbst Turbo gefahren. Wie sind Deine Erinnerungen?

**Marc Surer:** Den ersten Turbokontakt hatte ich schon im 2 Liter BMW-Tourenwagen, als ich 1978 für das Schnitzer-Team fuhr. Die hatten damals schon Turbos, die natürlich deutlich besser waren als die Saugmotoren, weil sie einfach mehr Leistung hatten. Die Dinger gingen wie die Sau. Das war schon ein Riesenschritt. Der gleiche Motor, der ohne Turbo 300 PS hatte, hatte dann sofort 380 PS; später über 400 PS. Ich war beeindruckt, wie viel mehr Leistung man aus dem gleichen Motor rausholen kann, wenn man einen Turbo draufpackt. Aber ich fand das Fahren mit einem Turbo nie so geil wie mit einem Saugmotor.

**powerslide:** Wie kommt das?

**Marc Surer:** Ein Turbomotor hängt einfach nie so schön am Gas wie ein Saugmotor. Wenn Du zehn Prozent Gas gibst, hast Du auch zehn Prozent; beim Turbo dauert es, wie ich immer sagte, eine Gedenksekunde. Das liegt daran, dass er einfach diese Reaktionszeit braucht, um den Turbo auf Touren zu bringen. Das haben sie aber heute mit



den ganzen Systemen längst im Griff. Trotzdem, wenn Du mal einen Turbo fährst, wirst Du auch spüren: es ist ein bisschen schwammiger, als wenn Du einen schönen Sauger hast. Das Schwammige ist zwar heute noch, aber es ist um Klassen besser als damals. Die ersten Turbos hatten natürlich nicht diese Elektronik zur Steuerung. Dadurch hattest Du immer dieses Turboloch.

**powerslide:** Wie gingst Du mit dem berühmten Turboloch um?

**Marc Surer:** Das bedeutete, dass man schon in Vorbereitung Gas geben musste. Bevor es vollends aus der Kurve rausging, musstest Du Gas geben. Zwischendurch kam der Turbo öfter mal zu früh, dann musste man wieder zurück. Es bedurfte eines ganz komischen Fahrstils: Du konntest das Auto in der Kurve mit dem Gaspedal nicht lenken – wo man sonst so schön mit Gasstößen das Handling beeinflussen kann. Das alles ist natürlich viel besser geworden. Heutzutage spürst Du das Turboloch kaum noch. Vor allem, weil man heute viel kleinere Turbos fährt. Dann gibt es ja auch noch den Kompressor. Das ist sowieso eigentlich die bessere Lösung.

**powerslide:** Warum hat man am Turbo dann festgehalten?

**Marc Surer:** Es gibt heute unzählige Systeme, wie zum Beispiel das Anti-Lag-System aus dem Rallyesport, das auch in die F 1, um den Diffusor anzublasen, Einzug gehalten hat – nach dem Motto: Auch wenn man vom Gas weggeht, wird weiterhin Benzin zugeführt. Ich konnte das zum ersten Mal im Rallyesport ausprobieren. Aber zu meiner aktiven Zeit musstest Du den Ladedruck aufbauen und gleichzeitig bremsen. Es war einfach eine vermurkste Fahrerei. Und je größer der Turbo, desto schlimmer.

**powerslide:** Kommen wir zu den ersten Turboeinsätzen in der F 1.

**Marc Surer:** BMW fuhr mit einem Vierzylinder und einem Turbo. Die Konkurrenz, nämlich Renault – die hatten ja die ersten Turbos – und Ferrari, hatte einen V 6 und zwei kleine Turbos. Die kleinen hatten natürlich aufgrund ihrer kleineren Masse ein viel schnelleres Ansprechverhalten, das einfacher zu fahren war. Bei BMW haben wir dann einfach immer nur größere Turbos draufgepackt; mit dem Ergebnis, dass wir extrem viel Leistung hatten, aber immer dieses Turboloch. 1985 bin ich ja mit Brabham gefahren, dem Werksauto von BMW. Da konnte ich zum ersten Mal sehen, wie man so ein Auto auch wirklich tunen kann. Du konntest da das Programm praktisch am >>





Rennplatz umschreiben. Das war damals schon hohe Kunst, was heute ziemlich normal ist. Auch hat BMW damals als erstes Team Telemetrie verwendet. Als sie den Turbo brachten, wollten sie einfach wissen, was da passiert. Somit war BMW der Wegbereiter der Telemetrie in der F1. Bisher gab es nur Datenaufzeichnung im Auto, aber eben keine, die an die Box gesendet werden konnte. Ich bin sicher: BMW hatte den stärksten Motor in der Formel 1. Wenn ich die Mechaniker von damals frage, geben sie zu, dass sie nicht wissen wie viel es war, aber deutlich über 1200 PS, und das aus 1500cm<sup>3</sup>! Aber dann hielt der Motor auch nur eine Runde und zwar für die Qualifikation. Da durfte man den Turbo-Boost zum Anschlag drehen. Dann war die ganze Leistung da, die wir mit fünf oder sechs Bar reingeblasen haben. Das hat der Motor natürlich nur eine knappe Runde ausgehalten. Dann war er hin. Wir haben in jeder Qualifikation einen Motor verbraten.

**powerslide:** Das ist heute unvorstellbar!

**Marc Surer:** Zum Glück. Denn es war ja blanker Unsinn. Das waren Wegwerf-Motoren. Aber auch zu meiner Zeit gab es dann Restriktionen. Erstens wurde der Ladedruck 1987 auf maximal 4 bar begrenzt, im letzten Jahr der Turboära sogar auf 2,5 bar – da fuhr ich aber nicht mehr. Mit 4 bar hatten die Motoren vielleicht noch 900 PS. Aber ich bin noch 6 bar gefahren. Aber eben nur für diese eine Runde. Im Rennen sind wir durchschnittlich mit 3,5 bar gefahren, zum Überholen mal mit 4 bar.

**powerslide:** Wie siehst Du die Wiedereinführung der Turbozeit in der F1?

**Marc Surer:** Downsizing der Motoren ist absolut in. Gleichzeitig sind die Auflagen sehr streng. Es gibt einen Einheitsmotor, die Zylinderwinkel sind vorgeschrieben, und auch die Zylindermaße sind streng limitiert. Und natürlich werden keine Wegwerfmotoren mehr produziert. Du kannst den Motor selbst bauen, und wir sehen ja, dass da noch einiges an Varianz möglich ist. Natürlich ist heute auch das Spritsparen ein wichtiger Punkt. Es werden Direkteinspritzer sein, und-so-weiter.

**powerslide:** Hat man Deiner Meinung nach den richtigen Weg für die neue Turboära gefunden?

#### OBEN

Über 1200 PS katapultierten Surer im Brabham BT 54-BMW nach vorne, wenn er Ladedruck und Gaspedal herausforderte.

**Marc Surer:** Ja, es ist eine tolle Geschichte. Was mir allerdings ein wenig leid tut: Die Turbos werden nicht mehr den Sound der heutigen Autos haben. Ein Turbo schluckt natürlich Lärm. Der aber ist das Erkennungsmerkmal des Motorsports. Eine Elektro-F1 kannst Du großlos vergessen. Denn der Zuschauer will hören, wo der Fahrer bremst, wo er Gas gibt – das gehört einfach zum Erlebnis.

Wir reden ja jetzt von sechs Zylindern. Die geben einen besseren Sound als vier Zylinder und haben auch ein Image. Stell Dir mal vor, ein Ferrari mit 4 Zylinder – dann kannst Du gleich Fiat draufschreiben und die F1 einstellen. Aber mit dem V6 1,6 Liter ist jetzt ein ganz guter Kompromiss gelungen. Ich hatte ja mit Vier Zylindern 1200 PS – der Sound war natürlich nicht gut.

**powerslide:** Also alles gut?

**Marc Surer:** Für die Chancengleichheit ist es sicherlich nicht schlecht, wie sie es jetzt gemacht haben. Man kann sich jetzt ums Detail kümmern, muss nicht in verschiedene Richtungen entwickeln und investieren. Schließlich weiß man heute, wie ein guter Motor auszu sehen hat.

**powerslide:** Würdest Du also lieber die heutigen Turbo-Boliden steuern oder doch lieber die aus Deiner Zeit? – vorausgesetzt, die Sicherheitsbedingungen wären gleich.

**Marc Surer:** Wenn man die Sicherheit nicht mit einbezieht, würde ich sofort sagen: Nein. Denn mit über tausend PS eine Gerade hinunterzufahren – egal, wie lange die Gerade auch war, sie war viel zu kurz für so viel Power. Denn wenn der Schub einsetzte, war die Gerade schon wieder zu Ende. Dieses Gefühl, das wahrscheinlich nur Kampffliegerpiloten oder Dragster-Fahrer kennen, ist einfach unbeschreiblich. Da tun mir die heutigen F1 Fahrer leid, die mit ihren kleinen Motörchen fahren müssen. Die Motorleistung ist eigentlich ein ganz wichtiger Faktor, weil sie die Spreu vom Weizen trennt. ■

**Bosch Automotive Tradition bewegt Old- und Youngtimer.**

## Bosch Hockenheim Historic vom 13. – 15. April 2012



## Bosch Boxberg Klassik vom 29. Juni – 1. Juli 2012



Nähere Informationen und alle Veranstaltungen bei denen Sie uns treffen können erhalten Sie unter: [www.automotive-tradition.de](http://www.automotive-tradition.de)