

# auto motor und Sport



12 Kompakte mit Allrad und Diesel  
**SUV-Megatest**

Österreich 4,90 €, Schweiz 7,90 €, Dänemark 4,30 €, Finnland 5,00 €, Frankreich 4,90 €, Griechenland 5,90 €, Italien 4,90 €, Kanada 5,10 €, Norwegen 5,90 €, Portugal (Cont.) 4,90 €, Spanien 4,90 €, Slowenien 4,90 €, Slowakei 4,90 €, Ungarn 1610 HUF

DEUTSCHLAND 3,70 €



Volvo Concept Coupé

Größe Jubiläums-Ausgabe zur **65. IAA**

Mercedes 600



Renault Twingo



BMW X5



Mercedes S Coupé

**50 Extra-Seiten  
Alle Messe-  
Neuheiten**

# DIE BESTEN AUTOS ALLER ZEITEN



VW Golf GTI



Tesla Roadster



Porsche 918 Spyder



Citroën DS



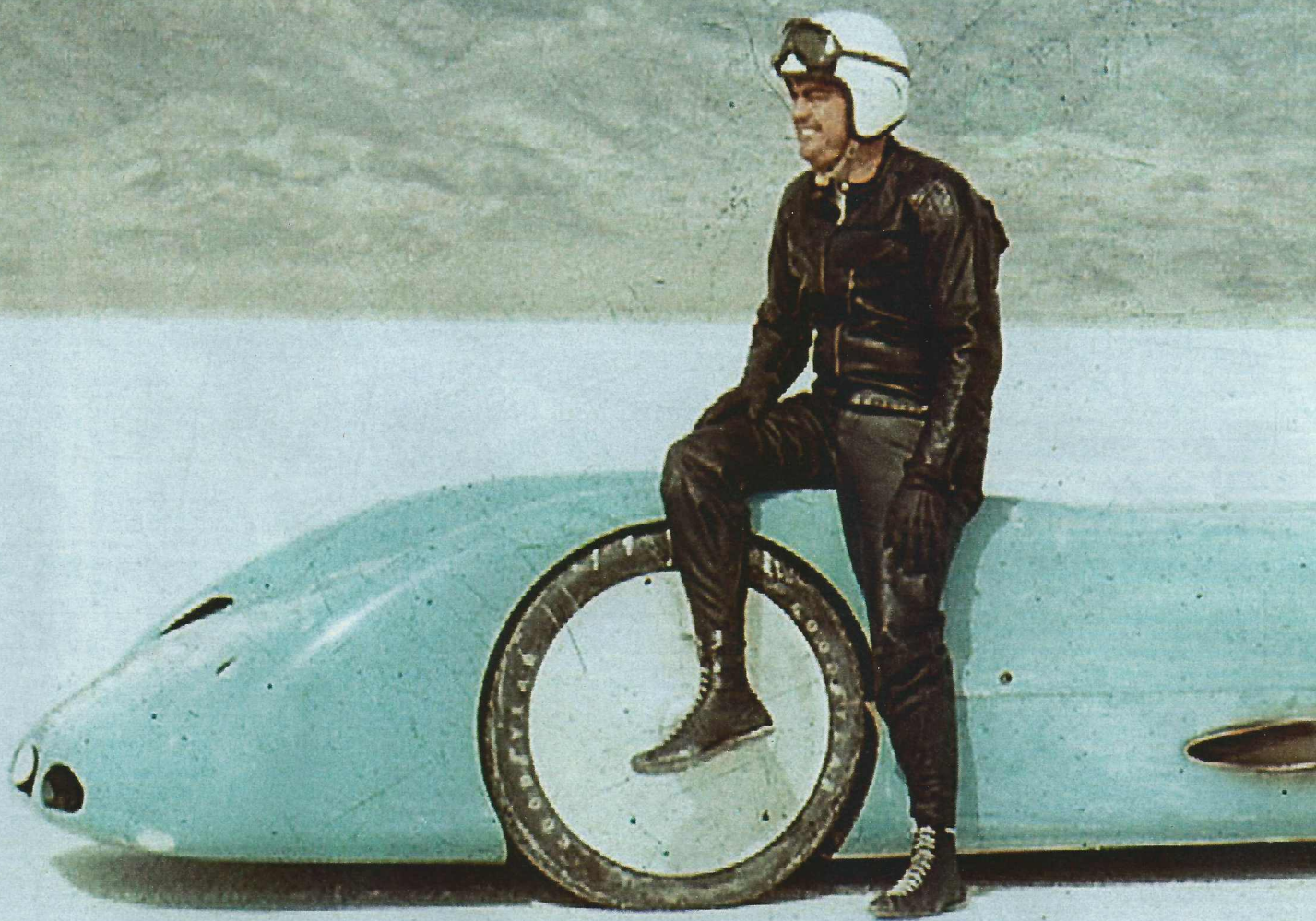
Audi 200



4 190141 803700 19



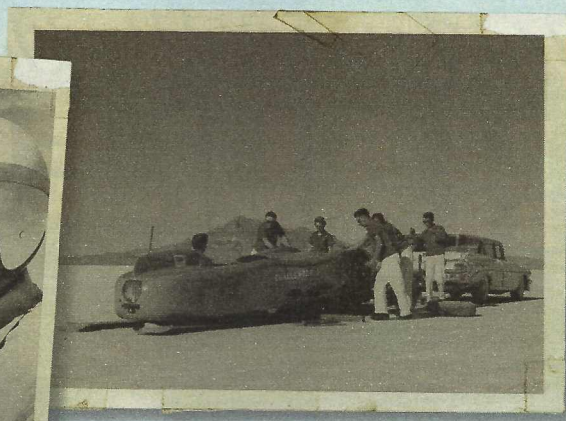
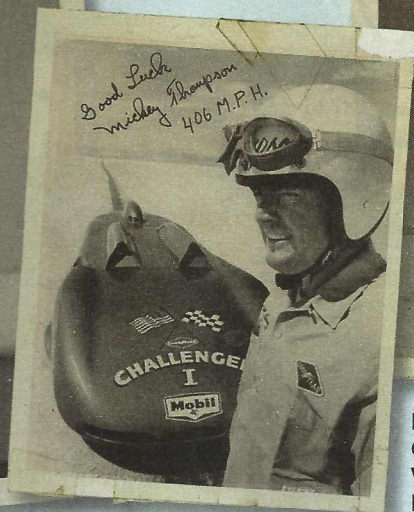
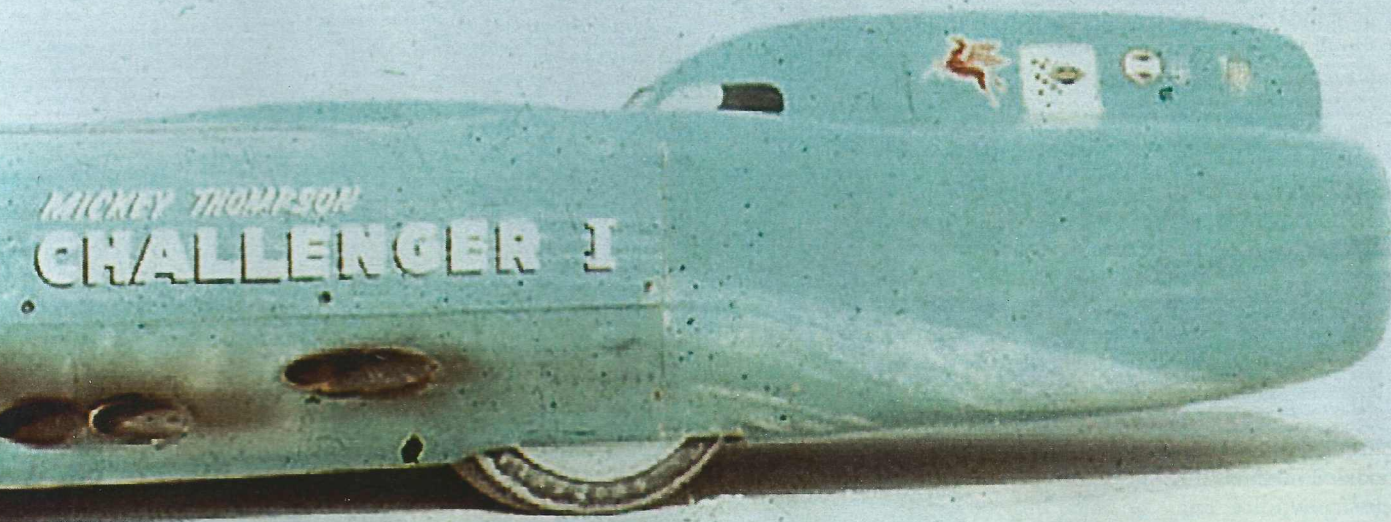
2013



# Die Rekordjäger

Mickey Thompson wollte der schnellste Mann auf Rädern sein. 1960 fuhr er als erster Mensch über 400 Meilen pro Stunde – bekam den Rekord aber nicht offiziell anerkannt. Jetzt will sein Sohn Danny den Traum des Vaters wahr machen.





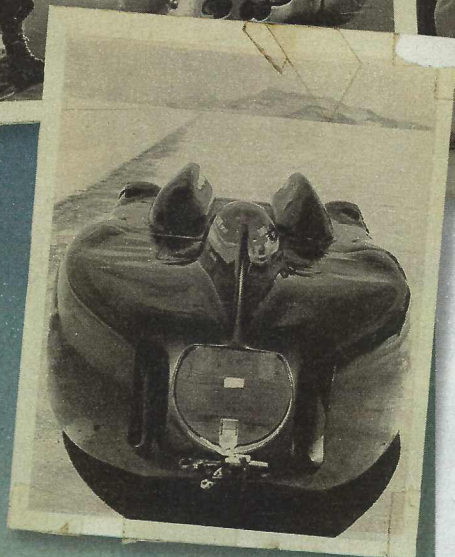
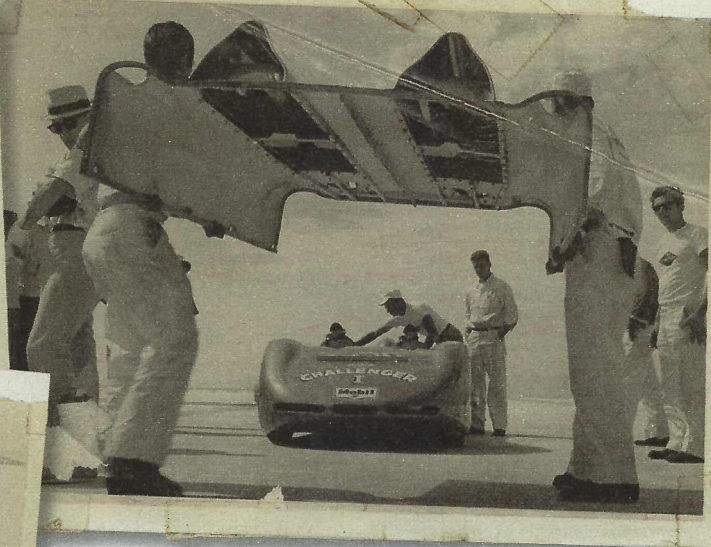
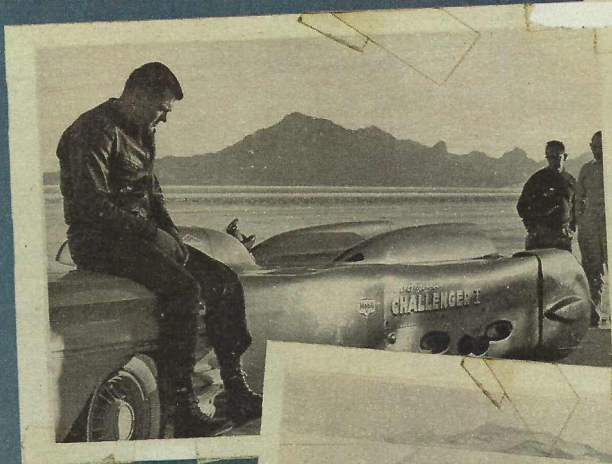
Mickey Thompson mit Sohn Danny vor dem Challenger II Ende der Sechziger. Mickeys Visitenkarte nach dem größten Rekord seiner Karriere. Ankunft des Challenger I in Bonneville



„Ein Kuss von Mickeys Frau vor und nach dem Rennen war obligatorisch“







Bevor der Challenger I über 400 rannte, waren viele Tests notwendig. Außerdem musste das Salz perfekt sein. Eine schwarze Linie war Mickeys einzige Orientierung

**A**ls die Auftragskiller am Morgen des 16. März 1988 in Bradbury/Kalifornien ihre Revolver abfeuern, beenden sie zwei Leben und ein einmaliges Vater-Sohn-Projekt: den Hochgeschwindigkeits-Traum von Mickey und Danny Thompson.

Die Vorgeschichte: Marion Lee „Mickey“ Thompson, Jahrgang 1928, wächst als Teenager in Kalifornien in eine Zeit hinein, in der wild umgebaute Autos mit getunten V8 Hot Rods heißen und zu einer Religion werden. Sein erstes Auto kauft er im Alter von 14 Jahren für 7,50 Dollar, tunt und testet es auf ausgetrockneten Flüssen. Der Rausch der Beschleunigung und das Gefühl, Schnellster zu sein, packen ihn. In den kommenden Jahren tunt er alles, was Räder hat, und fährt mit seiner Freundin und ersten Ehefrau Judy illegale und legale Rennen. Einmal wird er verhaftet. Mit 27 bewirbt er sich als Manager für einen der ersten Drag-Strips in Kalifornien und setzt so viele gute Ideen um, dass der Laden brummt.

Weggefährten beschreiben den eher kleinen Mann mit dunklem Bürstenschnitt als energiegeladene, überzeugend und ideenreich. Er soll stets an vier bis acht Projekten parallel gearbeitet und sich nie vor einem Faustkampf gedrückt haben. Ohne entsprechende Ausbildung entwickelte er innovative Rennwagen in einfachen

Garagen, zog eine Kolben-schmiede und eine Reifenfirma (die es noch heute gibt) auf und arbeitete nachts als Drucker bei der „L.A. Times“.

### Fast 300 mph schnell

Auf der Jagd nach Geschwindigkeits-Rekorden verheiratete er Ende der Fünfziger seine und des Rennfahrers Fritz Voigt beste Teile zu einem allradgetriebenen Streamliner Dragster mit zwei Chrysler-V8. 1958 wollte er damit auf dem Salzsee Bonneville/Utah 266,2 mph überbieten. Bonneville ist dank seinem topfebenen Salzboden und seiner kilometerlangen Ausdehnung seit den dreißiger Jahren das Eldorado für Höchstgeschwindigkeitsversuche. Nach einem fliegenden Start wird die Geschwindigkeit innerhalb einer Meile gemessen. Bei Rekordtempo muss der Lauf in die jeweils andere Richtung wiederholt werden, um den Vorteil von Rückenwind auszugleichen.

Mickey kam im ersten Lauf auf 241 mph, im zweiten fiel eine der Benzinpumpen aus. Mit dem Ersatzteil fuhr er 266,866 – neuer Rekord. Doch das reichte ihm nicht, er bettelte bei Firestone um Reifen, die 300 mph aushielten, da seine sich bei hohem Tempo ausdehnten und an der Aluverkleidung rieben. Das Problem mit den Radläufen schaffte Mickey mit einer Axt aus dem Weg und kam mit Nitromethan in den Tanks den angepeilten 300 mph sehr nahe: Er



„ Ich halte es wie mein Vater: Rekorde sind mir eigentlich egal – solange ich am Abend der Schnellste bin “

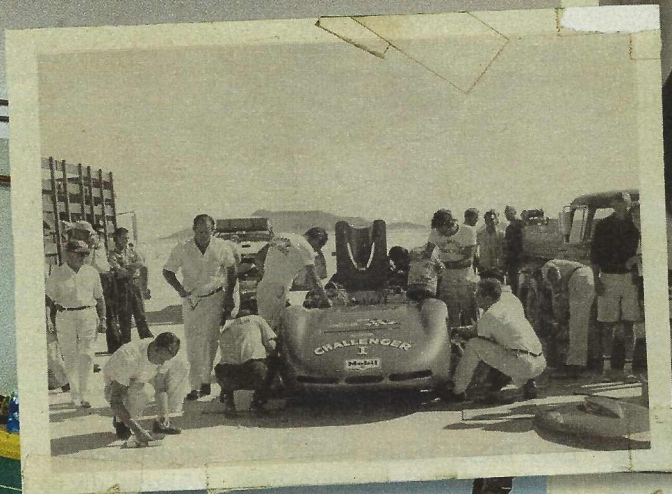
Das Cockpit und der Überrollkäfig sind für Dannys Körperstatur maßgeschneidert



Erst mit der neuen Lenkung kann er beim Challenger II wirklich den Kurs korrigieren







**Bei einem Lauf mit dem Challenger I bekam Mickey nicht genug Luft durch die einfache Sauerstoffmaske und wäre beinahe gestorben**

schaffte 294 mph. Statt zu feiern, lud Thompson den Wagen auf, setzte seinen Kompagnon Voigt ans Steuer des Trucks und diktierte seiner Frau Judy auf der Heimfahrt alle Ideen für einen Wagen, um damit über 400 mph zu fahren.

Zu jener Zeit beschloss Semon E. „Bunkie“ Knudsen, Chef von Pontiac, der Marke ein frisches Image zu verpassen. Als er von Mickey's neuem Rekord hörte, sponserte er sein High-speed-Projekt. Thompsons Ziel: schnellster Mann auf Rädern werden. Den Rekord für Fahrzeuge mit Kolbenmotoren hielt seit 1947 der Engländer John Cobb mit 394,19 mph. Cobbs „Railton-Mobil Special“ war ein drei Tonnen schwerer Rennwagen mit zwei turbogeladenen Flugzeugmotoren (Napier Lion W-12) in Regentropfen-Form.

### Die 400er Marke fliegt

Mickey's Plan: einen leichteren und schmaleren Wagen zu konstruieren, angetrieben von vier V8-Motoren. Pontiac lieferte Geld und ausgediente 6,8-Liter-V8, die er und sein Teampartner Voigt auf dem Boden der Werkstatt aufstellten und ein Chassis mit Kreide drumherum malten – die einzige Skizze, die sie vom Challenger I machten. Inklusiv Turboladersystem katapultierte der Streamliner Mickey am 9. 9. 1960 in Bonneville auf 406,60 mph. Damit wurde er zum schnellsten Mann auf Rädern. Kleiner Schönheitsfehler: Auf dem zweiten Qualifikations-

lauf in die andere Richtung starb nach einem Gangwechsel – zu dem alle vier Motoren synchron gekuppelt werden mussten – ein Motor und damit der offizielle FIA-Rekord.

In den kommenden Jahren zog Thompson in ein größeres Haus mit Blick auf L.A., versorgte die Familie mit einem kleinen Zoo inklusive Löwe, versuchte sich mit einem Team in Indianapolis und kehrte schließlich doch nach Bonneville zurück. Mit der Hilfe von Ford entwickelte er 1968 den Challenger II, schmaler und länger als Nummer I und mit zwei Siebenliter-V8-Motoren bestückt. Die perfekte Promotion für den Mustang Mach 1, der ab 1969 mit einem dieser Motoren kam. Die Testläufe des Challenger II verliefen so vielversprechend, dass Mickey laut von 500 mph träumte – doch leider hatten heftige Regenschauer das Salzbett in Bonneville 1968 in einen See verwandelt. Einen neuen Anlauf gab es nicht, da Ford 1969 den Geldhahn abdrehte. Mickey Thompson packte den Challenger II in einen Trailer und wandte sich in den folgenden Jahrzehnten diversen On- und vor allem Offroad-Rennen zu, die er später als Promoter erfolgreich in große Stadien holte.

Doch der Traum von Geschwindigkeit ließ ihn nicht los. 1988 fragte er seinen Sohn, ob er mit ihm den Challenger II wiederbeleben würde. Natürlich wollte Danny das, und sie planten einen Rekordversuch für

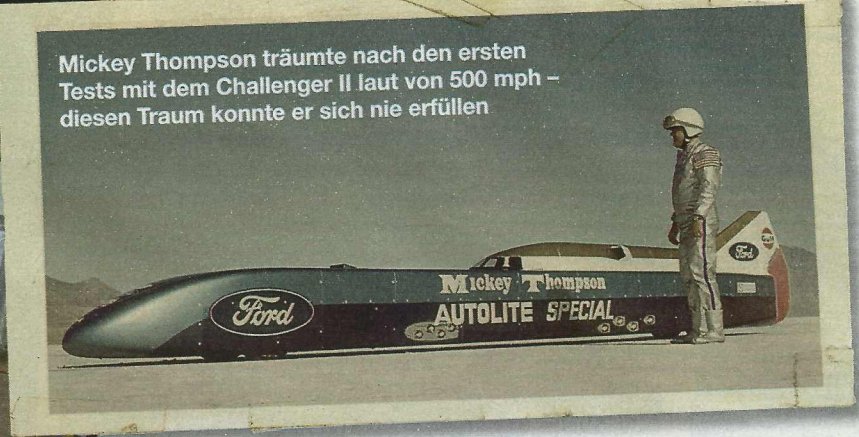


Einer dieser  
Monster-V8  
leistet 2000 PS  
und kostet  
100 000 Dollar





Ein V8 hinter der Vorderachse, einer vor der Hinterachse – macht 4000 PS



Mickey Thompson träumte nach den ersten Tests mit dem Challenger II laut von 500 mph – diesen Traum konnte er sich nie erfüllen

1989. Dieser Traum platzte am 16. März 1988, als zwei maskierte Männer Mickey Thompson und seine zweite Ehefrau Trudy in der Einfahrt ermordeten – die Hintergründe sind bis heute ungeklärt, die eine Million Dollar Kopfgeld steht noch. Fakt ist: An diesem Tag starb ein exzentrischer Tüftler, umtriebiger Geschäftsmann und einzigartiger Rennfahrer – niemand holte mehr Rekorde in Bonneville.

**Wie der Vater, so der Sohn**

Nachdem sein Sohn Danny uns diese Geschichte erzählt hat, streicht er über die polierte Aluhülle des Challenger II und flüstert: „Nun bringe ich es allein zu Ende.“ Da steht dieser unscheinbare Mann mit fast 64 Jahren vor seiner letzten Mission. Den Challenger II hat er aus seinem 45-jährigen Schlaf geholt und mit der Restauration begonnen. Abgesehen vom Rahmen und der beeindruckenden Form hat er alles überarbeitet, Technik und Sicherheitsausstattung wurden

auf den neusten Stand gebracht. Während die 68 handgedengelten Aluverkleidungen original blieben, machten die alten Motoren (1800 PS) Platz für zwei 8,2-Liter-V8 (4000 PS).

Wasserkühlung brauchen die neuen Blöcke nicht, sie werden vom Treibstoff gekühlt. Ihre Kraft fließt über spezielle Dreigang-Getriebe an beide Achsen. Bei der Frage nach dem Verbrauch schmunzelt Thompson: „Auf der fünf Meilen langen Rekordstrecke verbraucht das Biest rund 60 Gallonen (227 Liter) von unserem Zaubertrank“, ein Mix aus Nitromethan und Methanol. Für Herbst sind erste Testläufe angesetzt, im kommenden Sommer soll der aktuell bei 439 mph stehende Rekord für Streamliner mit Kolbenmotoren fällig sein. „450 mph will ich knacken“, sagt Danny. „Dann ist wieder ein Thompson schnellster Mann auf Rädern.“

**Text:** Dani Heyne. **Fotos:** Holly Martin, Danny Thompson



**INFO: REKORDFAHRZEUGE**

**La Jamais Contente**

Camille Jenatzy kam damit 1899 auf 105,88 km/h. Neuer Rekord – mit Elektroantrieb

**Campbell-Napier Blue Bird**

schoß mit Fahrer Malcolm Campbell 1928 über 200 mph (genau: 333,05 km/h)

**Spirit of America**

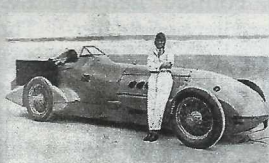
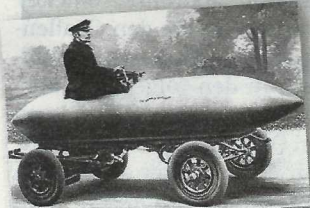
mit Craig Breedlove am Steuer flog (Strahltriebwerk) im Jahr 1963 auf 657,11 km/h

**The Green Monster**

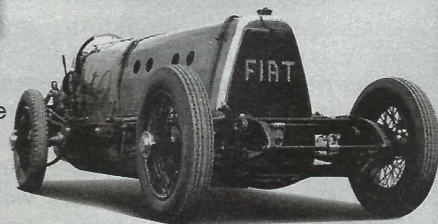
Mit Strahltriebwerk setzte Fahrer Art Arfons 1962 einen neuen Rekord: 699,02 km/h

**Blue Flame Gary**

Gabelich fuhr mit diesem Raketengeschoss 1970 als Erster über 1000 km/h (1001,45)



**Fiat Mefistofele** und sein Fahrer Ernest Eldridge setzten 1924 damit den letzten Rekord auf öffentlicher Straße: 234,98 km/h



**Thrust SSC** Dank Mantelstromtriebwerk durchbrach Andy Green 1997 damit als Erster die Schallmauer auf Rädern. 1227,99 km/h



▶ Wer das Projekt verfolgen und unterstützen möchte, findet alle Informationen im Internet unter: <http://thompsonlsr.com>