



24 HOURS

Ziele gibt es viele: die schnellste Rundenzeit erreichen, als Erster über die Ziellinie schießen, einmal mit einem Auto 24 Stunden lang im Rennen bleiben, oder – fangen wir klein an – einmal im Leben in „Le Mans“ dabei sein. Schöne Träume muss man haben!



GRID-Klassen

Die 24 Stunden von Le Mans sind ein automobilber Belastungstest mit Kultcharakter: Beim legendären Kräftemessen im französischen Département Sarthe loten Autobauer und Geschwindigkeitsfanatiker einen Tag lang aus, was die Summe aus Technik, Leistung und menschlicher Kraft möglich macht. Schnell, laut und Respekt einflößend sind sie – die kraftvollen Boliden, die seit einem knappen Jahrhundert Automobilgeschichte in Le Mans über den Asphalt brettern. Der Wettstreit der Marken und Modelle hält Jahr für Jahr die rennsportbegeisterte Automobilwelt in Atem. Wenn sich hochgezüchtete Kraftprotze einen Tag und eine Nacht lang im Dauerbetrieb über die Strecke jagen – stets zwei Ziele vor Augen: So viele Runden wie möglich zu absolvieren und – mindestens genauso wichtig – nach einem 24-stündigen Dauereinsatz erschöpft, aber aus eigener Kraft rollend, die Zielgerade zu überqueren.

„Le Mans“ hat eine lange Tradition. Das erste Rennen fand bereits im Mai 1923 statt. Seitdem geht Jahr für Jahr das Who is Who der Autohersteller an den Start, um unter Beweis zu stellen, was die Begriffe „höher, schneller, weiter“ bedeuten. 24 Stunden sind berühmt. Und berichtigt. Nicht zuletzt nachdem das Rennen im Jahr 1955 nach der wohl tragischsten Katastrophe in der Geschichte des Motorsports in aller Munde war. Was war geschehen? Auf dem Parcours ereignete sich ein folgenschwerer Unfall, bei dem nicht nur Mercedes-300-SLR-Pilot Pierre Levegh tödlich verunglückte, sondern auch 83 Zuschauer starben. Rennsport, Geschwindigkeitsrausch und das Kräftemessen im Wettbewerb sind aufregend und riskant. Zumindest für den Außenstehenden, der Runde um Runde verfolgt, wie Rennteams um Sekunden und Zentimeter ringen. Ein hoher Reiz, der auch heute noch viele aktive und passive Rennsportenthusiasten mitfiebert und wetteifern lässt. Einer dieser Enthusiasten ist Patrick Peter. Mit „Peter Auto“ rief der Franzose im Jahr 1982 eine Organisation ins Leben, die sich für die Förderung des historischen Rennsports engagiert. Neben Veranstaltungen wie der Tour Auto Optic 2000 oder dem Grand Prix de l'Age d'Or hat sich „Peter Auto“ auch mit „Le Mans Classic“ einen Namen gemacht. Im Jahr 2002 rief man in Kooperation mit dem französischen „Automobile Club de l'Ouest“ zum ersten Mal die historische Auflage des legendären 24-Stunden-Rennens ins Leben. Alle zwei Jahre geht es seitdem für die „Ehemaligen“ auf die Strecke. Die spektakuläre Veranstaltung auf dem 13,629 km langen Rundkurs von Le Mans hat sich seit ihrer Premiere vor zwölf Jah-

GRID I (Baujahre 1923 bis 1939)

Das Starterfeld für historische Rennwagen, die in der Vorkriegs-Ära in Le Mans an den Start gingen, wie Alfa Romeo 8C, BMW 328, verschiedene Bugatti, ein Aston Martin Ulster, der beim Rennen 1935 als Achter ins Ziel ging, der Delage D6-70 Special als vierter Gesamtsieger und erster in seiner Klasse im Rennjahr 1937.

GRID II (Baujahre 1949 bis 1956)

Das Starterfeld für Nachkriegs-Modelle, bei denen Motorenentwicklung und Aerodynamik eine zunehmend große Rolle spielten, wie Maseratis, Austin Healeys, Lancia Aurelias, 356er Porsche, verschiedene Fahrzeuge aus der Aston-Martin-DB-Serie, C- und D-Type-Jaguar-Modelle, 1953er Aston Martin DB2/4.

GRID III (Baujahre 1957 bis 1961)

Das Starterfeld für Augenschmeichler wie Chevrolet Corvette C1, Ferrari 250 GT Berlinettas, verschiedene D- und E-Typ Jaguare, Austin Healey 3000, unter anderem das „DD300“ Modell, das in den Jahren 1960 bis 1962 in Le Mans startete, ein D-Typ Jaguar, der im Jahr 1955 pilotiert von den Briten Mike Hawthorn und Ivor Bueb den Gesamtsieg beim 24-h-Rennen einfuhr, ein 1959er Triumph TR3S als letzter Überlebender von drei gebauten Exemplaren seiner Art.

GRID IV (Baujahre 1962 bis 1965)

Das Starterfeld für Fahrzeuge, die Mitte der 1960er-Jahre in Le Mans antraten (zunehmend aus amerikanischer Produktion), wie Shelby GT 350, verschiedene Cobra 289, Ford-GT40-Modelle sowie die europäischen Kontrahenten Ferrari 250 LM, Iso Grifo 3/C von 1963 oder Alpine A210 (erster in seiner Klasse im Jahr 1969).

GRID V (Baujahre 1966 bis 1971)

Das Starterfeld für zunehmend flache und vollverschaltete Flitzer, die auch in Filmen berühmt wurden, wie Porsche 917 (eine Auto-Legende auch ohne seinen Auftritt im Rennsport-Kult-Klassiker „Le Mans“ mit Steve McQueen), Ferrari 312 P, Alfa Romeo T33/3, Alpine A220, Chevrolet Corvette C3 und Porsche 907 (gefahren von den ehemaligen Le-Mans-Siegern Eric Hélary und Jürgen Barth) sowie Paul Belmondo in einem Ford GT40.

GRID VI (Baujahre 1972 bis 1979)

Das jüngste Starterfeld der Le Mans Classics mit weltweit bekannten Schön- und Berühmtheiten wie Porsche 911 RSR Turbo, Alpine A442B, Alpine A210, BMW 3.0 CSL, Matra 670C und einigen Nascar-Boliden wie Dodge Charger, Ford Gran Torino und Chevrolet Monza.



ren zu einem Highlight für Anhänger des historischen Motorsports entwickelt. Immer mehr Fans pilgern an die berühmte Piste: Im Jahr 2012 fanden trotz schlechten Wetters die beeindruckende Anzahl von rund 109.000 Besuchern den Weg nach Le Mans. Angezogen von der Faszination, einmal live dabei zu sein, wenn sich Motorsportlegenden brüllend über den Asphalt schieben, bietet Le Mans Classic den Besuchern obendrein ein beachtliches Rahmenprogramm jenseits des Parcours. Zur Veranstaltung 2014 werden neben den für das Rennen gemeldeten 450 Asphaltportlern rund 8.000 Ausstellungsfahrzeuge von über 80 verschiedenen Fabrikaten erwartet, ausgestellt von 160 teilnehmenden Automobilclubs – teils zu bewundern bei glanzvollen Paraden über die Strecke. Auf den schwindelerregend hochpreisigen Verkaufslisten des Auktionshauses „Artcurial Motorcars“ stehen am Veranstaltungssamstag über 100 Fahrzeuge, für die finanzkräftige Sammler die Hand heben können. Wer lieber guckt als kauft, schaut auf der Ausstellungsfläche des „Le Mans Heritage Club“ vorbei. Die ist reserviert für 24 Fahrzeuge, die einst am 24-Stunden-Rennen teilnahmen – von 1923 bis heute.



Le Mans // Der Film (USA, 1971)

Steve McQueen – rauer Leinwandheld der wilden 60er – hatte die Idee zum Asphaltstreifen „Le Mans“. In der Rolle des Michael Delaney sehen wir den Kinohelden im scharfen Geschwindigkeitsrausch beim Kräfteressen mit Rivalen Erich Stahler, gespielt von Siegfried Rauch. „Le Mans“ handelt von der harten Rivalität zweier Rennfahrer, die sich auf dem Parcours von „Le Mans“ ein erbittertes Kopf-an-Kopf-Rennen liefern: Porsche 917 gegen Ferrari 512S. Der im Oktober 1971 uraufgeführte Spielfilm mit Doku-Charakter zeigt ein fiktives Duell, für dessen realistische Darstellung Szenen des echten 24-Stunden-Rennens von 1970 eingeflochten wurden. Obwohl der Film seinerzeit beim Publikum floppte, gilt er heute als Meilenstein im Genre der Rennsportfilme. 104 Filmminuten, gefüllt mit spektakulären Fahraufnahmen, die eindrücklich die Rohheit und den rauen Wettbewerb der damaligen Motorsport-Epoche transportieren.

Foto: 2014 by Paramount Pictures





Le Mans Classic // 2014

Alle zwei Jahre treffen sich Rennsport-Enthusiasten aus der ganzen Welt im französischen Ort Le Mans. Auf der gleichnamigen Rennstrecke huldigt man der über 90 Jahre währenden Historie des legendären 24-Stunden-Rennens. 450 betagte Rennboliden bäumen sich noch einmal auf und demonstrieren, was die Faszination an Wettstreit und Geschwindigkeit ausmacht. Begleitet und begutachtet von über 100.000 erwarteten Besuchern geht das historische Motorsportereignis in diesem Jahr in die siebte Runde.



Was? „Le Mans Classic“ – Edition #7

Wann? 4. bis 6. Juli 2014

Wo? Circuit des „24 Heures du Mans“, Le Mans, Frankreich

Ticketpreis? Wochenendticket (im Vorverkauf) 53 Euro

Alle Infos: www.lemansclassic.com

Bevor am Samstagnachmittag das eigentliche Rennen startet, ist der Nachwuchs am Zug: Beim „Little Big Man“ steigt eine Schar 7- bis 12-Jähriger in nachgebaute Rennwagen-Miniaturen, um sich darin elektrisch angetrieben nach Vorbild der Großen über den Bugatti Circuit zu schlängeln. Um 16.40 Uhr machen sich dann die Rennwagen der Klasse I zum Start bereit. Im Gegensatz zum klassischen 24-Stunden-Rennen, bei dem ein Fahrzeug durchgängig auf der Strecke ist, wechseln sich in der Klassik-Sektion sechs verschiedene Fahrzeugklassen ab. Eine sinnvolle Geste an die betagten Rennwagen: Man hat Achtung vorm Alter. Das Spektrum antretender Blechlegenden ist groß – was bei über 90 Jahren „Le Mans“-Rennsportgeschichte nicht weiter verwundert. Einen Tag lang wechseln sich Fahrer aus 25 Nationen bei der Fahrt über die Rennstrecke ab. Samstag, Punkt 17 Uhr setzen sich die Zeiger des Chronografen in Bewegung. In den Klassen I bis IV gönnt man sich den klassischen „Herringbone Start“. Hier flitzen die Fahrer auf Kommando über die Piste, springen in ihre

bereitstehenden Wagen und brausen los. Die Klassen V und VI sind wesentlich kraftvoller unterwegs und gehen daher im fliegenden Start auf die Strecke – eine Runde warm fahren, sozusagen, bevor es ab der zweiten Runde richtig losgeht.

Und jetzt? Jetzt hab ich Lust auf einen Ausflug. Denn 2014 ist ein Le-Mans-Classic-Jahr. Anfang Juli ist es so weit. Das ist schon bald. Vielleicht schaff' ich es in diesem Jahr, ein wenig Streckenluft zu schnuppern. Einen Ausflug zu machen, nach Frankreich. Auf dem Weg einen kleinen Stopp in Paris einzulegen. Bevor es dann weitergeht auf die berühmte Piste. Oder nein, eher auf eine der berühmten Tribünen. Zuschauen. Zuhören. Und von Geschwindigkeitsrekorden träumen ... auf der berühmten Hunaudières-Geraden. Wer kommt mit?

Text: Eva Gieselberg

Fotos: Dirk Behlau, www.pixeleye.de