



©Alle Bilder: ACC, Dominique Breugnot, Mathieu Bonnevie, Stephanie Bazard, Felix Maximilian Jörgens

Le Mans Classic – The Leading Vintage Car Racing Event

Autor: Prof. inv. (Universität Sevilla) Dr. Martin Jörgens

Das an der Sarthe gelegene französische Le Mans wurde bereits im Jahre 1923 das Zentrum des Rennsports. Damals wurde das 24-Stunden-Rennen von Le Mans geboren, welches über die Jahre auch fester Bestandteil der Markenweltmeisterschaft wurde. Seitdem jagen alljährlich Werksteams und Privatfahrer der begehrten Trophäe nach, welche in zahlreichen unterschiedlichen Klassen gewertet wird.

Bereits seit 2002 jagen auch wertvolle und spektakuläre historische Rennwagen über die weltberühmte Rennstrecke von Le Mans. In diesem Jahr wurde zum ersten Mal neben der Rennveranstaltung für moderne Rennwagen und Prototypen die Rückkehr der klassischen Rennwagen an die Sarthe als „Le Mans Classic“ gefeiert. Hauptbedingung für einen der sehr begehrten Startplätze ist, dass das Fahrzeugmodell ebenfalls auf der originalen Le Mans-Veranstaltung gestartet ist. „Le Mans Classic“

wird seitdem im Zweijahresrhythmus veranstaltet und startete 2016 somit zum achten Mal. Dabei hat sich die von Patrick Peter von Peter Auto aus Paris und dem Automobile Club de l'Ouest (ACO) mit Sitz in Le Mans ins Leben gerufene Veranstaltung zum führenden Event im klassischen Motorrennsport gemauert. Auch andere Klassevents bieten Präsentationen hervorragender Fahrzeuge mit toller Atmosphäre und besonderem Ambiente. Auf vielen stehen aber hervorragende Fahrzeuge, deren Res-

taurationen und Historie sowie die reine Ausstellung im Vordergrund. Da findet auch jeder Oldtimerliebhaber etwas Passendes, was ihn anspricht. Aber nirgendwo anders schlägt das Herz des Motorsports stärker und lauter und sind die Emotionen für Motorsportenthusiasten intensiver. Hier werden die Rennmotoren auch gezündet und die historischen Klassiker zum vitalen Rennobjekt reanimiert. Es wird nicht nur still bewundert und fotografiert, sondern Motorsport live gelebt. Das Geheimnis liegt in dem puristischen und unverblühten Renngeschehen, welches an einem Wochenende mehr als 50 Stunden lang jegliches Erleben beherrscht. Hier geht es um unverschnörkelten, klaren, reinen Motorsport und um Oktan im Blut.

Qualifying und Start

Die Veranstaltung beginnt für die Werksteams und Privatfahrer meist schon am Mittwoch oder Donnerstag vor der Veranstaltung mit dem Aufbau des Lagerplatzes auf dem Campingplatz Le Houx (bekannt aus dem Film Le Mans) und der Vorbereitung des Servicezelts im Bereich der jeweiligen Fahrzeuggruppe. Danach beginnt der umfangreiche Prozess der technischen Fahrzeugabnahme durch die technischen Kommissare der FIA. Erst danach erhalten die Teams die Starterlaubnis und die Startnummern. Ebenso müssen sich die Piloten einem aufwendigen Registrierungsprozess unterziehen, bei dem sämtliche Papiere und die gesamte Rennbekleidung geprüft werden.

Bereits am Freitagmittag um 12.00 Uhr starten die ersten Renntrainings und Qualifyings, aus denen sich die Startaufstellung in den einzelnen Renngruppen ergeben. Diese Qualifyings werden als Tagtraining mit Tageslicht gefahren und auch als Nachttraining bis spät in die Nacht bis nach 3.00 Uhr. Die Nachttrainings sind zwingende Bedingung für den Nachtstart eines Piloten, um ihm aus-



reichende Sicherheit durch Kenntnis des Kurses auch zu Nachtzeiten zu geben. Am folgenden Samstagmorgen startet das Morgenprogramm schon früh mit zahlreichen weiteren Darbietungen, die den gesamten Tag bis zum Start des Rennens füllen. Auch für die ambitionierten Jugendlichen (im Alter von 6–13 Jahren) wird als Nachwuchsevent „Little Big Mans“ gefahren. Dabei starten die Kids mit originalgetreuen Kinderrennwagen und mit klassischem Le Mans-Start.

Nach dem Start der Hauptrennen am Samstagnachmittag um 16.00 Uhr gleitet das Renngeschehen in die Abendstunden und beherrscht schließlich die Nacht. Unablässig fliegen die Rennwagen vom





Rennergebnisse von LMC Le Mans Classic 2016

Grid 1 von 1923 bis 1939:
C. Traber, S. Trennery
auf Talbot Lago Ex
Monoplace Décalée, 1939

Grid 2 von 1949 bis 1956:
A. Wallace auf Jaguar
D-Type, 1955

Grid 3 von 1957 bis 1961:
C. Ward auf Lister
Costin-Jaguar, 1959

Grid 4 von 1962 bis 1965:
S. Lynn auf Ford GT40,
1965

Grid 5 von 1966 bis 1971:
B. Thurner auf Lola T70
MK 3

Grid 6 von 1972 bis 1981:
M. Werner auf Kremer-
Porsche 936/82, 1982

Gruppe C von 1982 bis
1993: J. Piguet auf Spice
SE89C, 1989

Zentrum des Circuit de Bugatti auf die lange Gerade der Hunaudières. Der gesamte Sonntag wird vom Renngeschehen beherrscht, bis endlich um 16.00 Uhr das letzte Rennen mit der Zielflagge abgewunken wird.

Einmalige Rennstrecke

Nur für die 24-Stunden-Rennen von Le Mans (sowohl für die aktuellen modernen 24-Stunden-Rennen der Markenweltmeisterschaft der WEC-Serie als auch für „Le Mans Classic“) werden die Landstraßen von Le Mans nach Mulsanne, weiter nach Arnage und wieder zurück zum Start-Ziel-Bereich des Circuit de Bugatti zum einmaligen 13,65 km langen Renncircuit von Le Mans zusammengefügt. Das allein unterstreicht schon die Einmaligkeit dieser Strecke. Nur während der 24-Stunden-Rennen kann diese Strecke im Rennbetrieb überhaupt gefahren werden, und auch sonst gibt es fast keine Rennstrecke, die außerhalb des begrenzten Rennbetriebs sonst als Landstraße genutzt wird.

Daraus resultieren dann auch sonst ungewöhnliche, spezielle Hinweise der Le Mans-Profitis: „Speziell nachts und bei Regen auf der Hunaudières auf die Spurrinnen der Lkw achten, damit der Rennwagen auch auf der Straße bleibt“ oder „In Mulsanne und Arnage trifft die Rennstrecke auf eine Querstraße, hier muss man quasi rechts abbiegen“. Das gibt es nur in Le Mans, nirgendwo anders muss man auf Rennstrecken rechtwinklig abbiegen.

Unabhängig von den beiden markanten rechtwinkligen Straßeneinmündungen in Mulsanne und Arnage ist die Strecke sehr flüssig und zügig zu

fahren. Die Hochgeschwindigkeitsbereiche der Hunaudières und Indianapolis gestatten Geschwindigkeiten jenseits der 300 km/h auch heute noch für klassische Rennwagen.

Ungleiche Rennwagen, ungleiche Fahrer

Wie schafft man es nun, Klassiker unterschiedlicher Epochen gut miteinander oder gegeneinander fahren zu lassen? Zu groß sind doch die epochalen, technischen Entwicklungsschritte, um Vorkriegsrennwagen gegen modernere und viel schnellere Rennwagen aus den 1970er-Jahren in einem 24-Stunden-Rennen gemeinsam antreten zu lassen. Der Schlüssel liegt in der Schaffung von sechs zeitlich definierten Gruppen/Grids, in denen die Rennwagen der jeweiligen Epoche gegeneinander fahren. Die sechs Gruppen für „Le Mans Classic“ umfassen folgende Baujahre:

Grid 1 von 1923 bis 1939
Grid 2 von 1949 bis 1956
Grid 3 von 1957 bis 1961
Grid 4 von 1962 bis 1965
Grid 5 von 1966 bis 1971
Grid 6 von 1972 bis 1981

Erstmalig in 2016 wurden diese klassischen Rennwagen um die Königsklasse der Le Mans-Fahrzeuge, Gruppe C mit den Prototypen der Baujahre 1982 bis 1993, bereichert. Damit kamen beim „Le Mans Classic“ zum ersten Mal wieder diese schnellsten und technisch speziellsten Fahrzeuge an den Start, die das historische Bild der Le Mans-Rennwagen in den 1980er- und 1990er-Jahren prägten.

Klassische Porsche-Rennwagen wie der Porsche 962 dominierten diese Epoche, und bei den wenigen straßenzugelassenen Fahrzeugen mag der Eintrag im Kfz-Schein zur zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 402 km/h doch ein Stirnrunzeln beim Betrachter ausgelöst haben. Fakt ist aber, dass diese Fahrzeuge ihre volle Leistung in Le Mans auch fahren konnten und auf der Hunaudieres auch Geschwindigkeiten jenseits der 400 km/h erreichen konnten. Heute nur durch zwei Schikanen verlangsamt, wurden bis 1990 auf der 5 km langen Geraden Spitzengeschwindigkeiten jenseits der 400 km/h gefahren. Auch deshalb ist „Le Mans Classic“ einmalig, da dann den historischen Boliden hier ihre volle Kapazität abverlangt werden kann.

Die sechs Grids fahren entsprechend auch nicht 24 Stunden nonstop, sondern über die 24 Stunden hinweg drei klassische Rennen à 45 Minuten. Dann wird das historische Material auch nicht überbeansprucht oder zerstört, sondern bleibt erhalten. Es ergibt sich ein kontinuierlicher Rennrhythmus der aufeinanderfolgenden Rennen der baujahrspezifischen Grids. Tankstopps sind nicht erlaubt, Tankgröße und Füllzustand müssen passend zur Rennzeit berechnet werden. Die Rennen verlangen immer einen Boxenpflichtstopp, der mindestens 90 Sekunden dauern muss, sonst hagelt es Strafpunkte. Dabei können auch Fahrerwechsel durchgeführt werden. „Le Mans Classic“ kann entweder komplett allein, der Rennwagen kann aber auch von einem Team von zwei bis sogar drei Piloten gefahren werden. Das macht das ganze Renngeschehen sehr abwechslungsreich und spannend. Vielfach fahren ambitionierte Amateurfahrer zusammen mit gro-

ßen Rennfahrerlegenden in einem Rennteam. Aus Deutschland fuhr der ehemalige Formel 1-Pilot Jochen Mass auf einem De Tomaso Pantera Gr. IV, 1971. Auch der mehrfache Porsche- und Toyota-Werksfahrer Ralf Kellners fuhr für ein Team den Gruppe C-Porsche 962C, 1990.

Diese Kombinationen von ambitionierten Gentleman-Drivern und professionellen Fahrern beleben den historischen Motorsport doch sehr, da die hochklassigen Profis den Amateurfahrern fachlich und fahrerisch unter die Arme greifen und die Teams so insgesamt schneller und erfolgreicher sind. Es hebt die fahrerischen Qualitäten im Rennbetrieb und ermöglicht, Rennfahrzeuge auch entsprechend ihrer technischen Kapazitäten gekonnt einzusetzen. Das Gesamtbild der klassischen Rennveranstaltung wird gehoben und es bringt mehr Spannung auf den Asphalt. „Le Mans Classic“ begeisterte 2016 mehr als 120.000 rennbegeisterte Zuschauer. Freuen wir uns auf 2018, wenn die historischen Motoren dort wieder gezündet werden.

Weitere Infos auf www.lemansclassic.com

Kontakt

Prof. inv. (Universität Sevilla)

Dr. Martin Jörgens

DentalSpecialists

Kaiserswerther Markt 25

40489 Düsseldorf-Kaiserswerth

Tel.: 0211 4790079

Fax: 0211 4790009

info@dentalspecialists.de

www.dentalspecialists.de

