

# Le Mans Classic 2010 – Vintage Racing im Tiefflug

Autor \_ Prof. Dr. Martin Jörgens



Seit 1923 werden an der Sarthe auf der historischen Rennstrecke von Le Mans die berühmten 24-Stunden-Rennen von Le Mans gefahren. Diese wurden von dem Automobilclub de l'Ouest nach größten behördlichen Anstrengungen ins Leben gerufen und auch heute noch ist der Club verantwortlich für die Durchführung der Veranstaltung. Bei den ersten Rennen dachte sicherlich noch kein Teilnehmer daran, dass sich dieses Rennen binnen kurzer Zeit zu einer der wichtigsten Rennveranstaltungen der Welt mausern würde und später sogar auch zu einem festen Bestandteil der Markenweltmeisterschaft avancieren würde.

Die 24 Stunden von Le Mans gelten als eines der härtesten Rennen für moderne Rennwagen, die in diesem Endurance-Rennen bis an die absolute Belastungsgrenze geführt werden. Die schnellsten und belastungsfähigsten Fahrzeuge legen in den 24 Stunden Distanzen von über 5.000 Kilometern zurück. Le Mans ist einfach die absolute Ikone des modernen Motorsports.

Besonderheiten bestehen vor allem in der historischen Streckenführung, die immer wieder äußeren Bedingungen angepasst und geändert wurde. Eines der Hauptmerkmale ist die einmalige Einbindung langer Landstraßenabschnitte, welche nur für dieses Endurance-Rennen dem klassischen kleinen Circuit de Bugatti von Le Mans zugefügt werden.

Dieser kleine Kurs hat etwa nur eine Länge von knapp 4 km. Durch Anschluss der Landstraßen von Le Mans

nach Mulsanne, weiter nach Arnage und wieder nach Le Mans wird daraus die klassische Rundstrecke von Le Mans mit einer Gesamtlänge von 13,650 km. Und diese Streckenfusion findet nur bei den 24 Stunden von Le Mans statt.

Daraus ergeben sich einzigartige Besonderheiten für Rennveranstaltungen:

Beispielsweise sind keine Trainings außerhalb der beschränkten Renntage möglich, da diese Gesamtstrecke sonst nicht existiert.

Weiterhin sorgen diese speziellen Begebenheiten dafür, dass die Rennfahrer auch auf den langen Graden – wie der Hunaudieres – auf Spurrillen achten müssen, welche durch langjährige Deformierungen von Schwerlastverkehr entstanden sind. Der einzige Unterschied besteht darin, dass dann die Rennwagen mit bis über 400 km/h über französische Landstraßenabschnitte donnern.

Die Gesamtennstrecke ermöglicht ein extrem schnelles, flüssiges Fahren auf gleichmäßig langen Graden, mit tollen Kurvenkombinationen und abwechslungsreichen Up- und Downhillpassagen.

Die gesamte Streckenführung ist extrem abwechslungsreich und fordert für kontinuierlich schnelle Rundenzeiten extreme Konzentration und perfekte Linienführungen bei allen Kurvenabschnitten.

Dabei sind die meisten Stellen auch gut einsehbar und die Strecke gilt – abgesehen von den Spurrillen bei Nacht und Regen – als sehr sicher. Le Mans ist einfach

das Eldorado für Motorsportbegeisterte und für Rennfahrer die exklusivste und beliebteste Rennstrecke der Welt. Es galt immer schon als Messlatte für den modernen Motorrennsport. Im Jahre 2002 wurde Le Mans aber um eine weitere Veranstaltung bereichert.

Patrick Peter und sein Team von Peter Auto gingen auf den Automobilclub de l'Ouest zu und gemeinsam suchte man nach einem Event, der die gesamte Rennhistorie von Le Mans berücksichtigen sollte. Dies war die Geburtsstunde der Le Mans Classic, welche seitdem im 2-Jahres-Turnus veranstaltet wird. Ziel der Veranstaltung war es, aus allen Zeitperioden der Le Mans Historie diese nunmehr historischen Rennwagen wieder an den Start zu bringen und eine Veranstaltung zu kreieren, bei der die Zuschauer historische Le Mans Rennwagen aller Perioden wieder im kompletten Renneinsatz live erleben dürfen und dabei in die jeweiligen Rennjahrzehnte zurückreisen dürfen.

Es gibt keine andere Rennveranstaltung derzeit, bei der mehr als 100.000 rennbegeisterte Zuschauer so nah an der Rennatmosphäre schnuppern dürfen und dabei nicht vom Renngeschehen getrennt werden. Jeder Zuschauer kann Kontakt zu Piloten und Rennwagen aus nächster Nähe haben, sowohl während der Rennen als auch während der Vorbereitungszeiten in den einzelnen Fahrerlagern.

Weiterhin nehmen zahlreiche Automobilclubs unterschiedlicher Fahrzeuge teil, sodass auch hier weit über 7.000 zusätzliche Fahrzeuge bewundert werden können.

Einzelne Hersteller nutzen die Le Mans Classic auch klar, um an historische Siege in Le Mans zu erinnern. So feierte Porsche in diesem Jahr ausgiebig den 40. Jahrestag des ersten Sieges eines Porsches im Gesamtklassement und erinnerte an die Siegesfahrt von Hans Hermann und Richard Attwood auf Porsche 917KH im Jahre 1970.

Aus dem Porsche Museum wurden neben dem 917KH weitere Fahrzeuge zur Verfügung gestellt: Das Siegerauto von 1971 Porsche 936 Martini sowie der letzte GT1, der im Jahre 1998 siegreich war.

Hier findet noch keine, sonst übliche Trennung über VIP-Bereiche und spezielle Zugangscodes statt. Hier wird einfach Le Mans Classic live gelebt.

Am Start sind dabei mittlerweile mehr als 468 Rennwagen und über 1.000 Rennpiloten, da jedes Fahrzeug mit bis zu drei Piloten an den Start geht. Auf die 468 möglichen Startplätze bewerben sich alle zwei Jahre mittlerweile über 3.000 Rennwagen, die auch die Zulassungskriterien einer historischen Le Mans Teilnahme des jeweiligen Fahrzeugtyps nachweisen können. Dabei werden nur Fahrzeuge zugelassen, die in den Baujahren 1923–1979 produziert wurden.

Um den historischen Wert und ihre historische, technische Entwicklungsstufe zu verdeutlichen, werden die Rennfahrzeuge in 6 Grids aufgeteilt:



Grid 1 umfasst die Vorkriegsrennwagen der Jahre 1923–1939. Hier finden sich bekannte Fahrzeuge wie BMW 328, Bentleys, Aston Martins, Lagondas, Delage, Bugattis, Riley TT, Alfa Romeos, Talbots ...

Grid 2 übernimmt die Rennwagen der Nachkriegszeit und frühen Fünfzigerjahre bis 1956. Vertreter sind hier Porsche 550 Spyder, 356, Maserati A6, 150S, 200S, 300S, Jaguar C-Type, Jaguar D-Type, Mercedes 300 SL, AC Ace ...

Grid 3 repräsentiert die späten Fünfzigerjahre mit der wichtigen technischen Entwicklungszeit 1957–1961. Bekannte Fahrzeuge Maserati Birdcage T61 Streamliner, Ferrari 250 GTs, Lister Costin Jaguar, Lotus, Aston Martin, Tojeiro Climax ...

Grid 4 ist das klassische Segment der zentralen Sechzigerjahre von 1962–1965. Hier finden sich Ferrari 250 LM, 250 GTO, 330 TR, AC Cobras, Ford GT40, Porsche 904 GTS, Bizzarrini 5300 GT ...

Grid 5 reicht von 1966 bis in die frühen Siebzigerjahre bis einschließlich 1971. Hier dominieren klar die zur damaligen Zeit praktisch unschlagbaren Porsche 917, Lola T70, Ferrari P3 und P4, Ligiers, Chevrons, Howmet TX Turbinenwagen ...

Grid 6 bildet das Segment der Siebzigerjahre mit Rennwagen der Baujahre 1972–1979. Dabei schwingen vor allem die klassischen Namen der Porsche 934, 935, 936 sowie 2,8 RSR und 3,0 RSR in der Rennluft. Weitere Vertreter sind De Tomaso Pantera Gr.IV, Chevrolet Corvettes, BMW M1 und 3,0 CSL,

De Tomaso Pantera Gr.IV 1975 auf der Hunaudieres.

Ferrari 512 BBLM, Lolas sowie zahlreichste Prototypen exotischer Baureihen wie Cheetah, Osella, Inaltera, Sauber C5 oder Gulf Mirage ...

## Sieger der einzelnen Grids der Le Mans Classic 2010 vom 09. bis 11. Juli 2010



Grid 3



Grid 4



Grid 5

**Grid 1:** Albert Otten auf BMW 328

**Grid 2:** Peter Neumark auf Jaguar D-Type

**Grid 3:** Frank Stippler/Willy Balz auf Maserati T61 Birdcage

**Grid 4:** Christian Gläsel auf Ford GT40

**Grid 5:** Bernard Thuner auf Lola T70

**Grid 6:** Jean-Marc Luco auf Porsche 936

Da die Fahrzeuge der unterschiedlichen Perioden völlig unterschiedliche Leistungspotenziale haben, starten alle Grids immer in einzelnen Rennen, sodass wirklich für die Zuschauer und Piloten eine Zeitreise stattfinden kann, da sie immer nur eine spezifische Zusammensetzung von Rennwagen sehen, die in der Zusammenstellung auch original in den vergangenen Jahrzehnten so in Le Mans gefahren ist. Die Zuschauer können praktisch innerhalb eines 8-Stunden-Turnus alle Rennwagen im Renneinsatz sehen, die in der Vergangenheit bis 1979 in Le Mans Renngeschichte geschrieben haben. Aus Museen und großen privaten Sammlungen erscheinen wieder Rennwagen auf dem Rennkurs, die sonst über Jahre nicht bewegt wurden und nur wieder für diesen neuen Einsatz präpariert werden.

Besonders exotische Fahrzeuge fallen natürlich auf. So besonders der Howmet TX Turbinenwagen aus dem Jahre 1968, von dem nur zwei Stück gebaut wurden. Dieser Rennwagen wird wirklich von einer Turbine angetrieben, wie sie in Düsenflugzeugen eingebaut wird. Die Beschleunigung ist markant und das Handling des Fahrzeugs verlangt viel Geschick. Gerade auch, wenn dieser Rennwagen in der Boxengasse „landet“, ist dies ein großartiges Spektakel. Nach einem Fahrerwechsel „hebt“ der Wagen dann wieder mit einem Höllenlärm ab und „entschwebt“ der Rennstrecke.

Außerdem sorgt diese Fahrzeugzusammenstellung in 6 Grids für extrem viel Abwechslung und Spannung. Hinzu kommt, dass ein gesamtes Rennteam bei Le Mans Classic insgesamt von sechs Fahrzeugen gebildet wird, die jeweils in den 6 Grids alle die gleiche Startnummer tragen. Für den Sieg eines Rennteams ist also nicht nur die einzelne gefahrene Zeit in den 18 Einzelrennen entscheidend, sondern vor allem auch, dass alle Fahrzeuge ankommen und zusammen die beste Zeit erfahren. Nur dann besteht für das Gesamtteam überhaupt eine Chance auf den Gesamtsieg. Entsprechend fair und materialschonend wird zumeist auch gefahren.

Das erste Grid wird historisch bedingt am Samstag um 16.00 Uhr gestartet und das letzte Grid beendet mit dem letzten Rennen am Sonntag um 16.00 Uhr den Rennzyklus der 24 Stunden der Le Mans Classic. Alle einzelnen Grids müssen drei Rennen à 45 Minuten fahren. Somit werden insgesamt 18 einzelne Rennen in den genannten Klassen gefahren. Hinzu kommen die langen Trainingsphasen am Vortag, die sowohl eine Tagtrainingssession als auch eine Nachtrainingssession umfassen.

Praktisch gesehen werden damit für die Piloten aus den 24 Stunden ein 48 Stunden Rennzirkus. Fahrerwechsel müssen während des Rennens in dem Intervall zwischen der 15.–30. Rennminute eines jeden Rennens durchgeführt werden. Dabei bleibt wenig Zeit für einen Wechsel, da von Einfahrt der Boxengasse bis Verlassen der Boxengasse nur 90 Se-



kunden als Mindestzeit gegeben werden. Wichtiger Teampunkt in der Koordination ist hier die Zeitmessung mittels Stoppuhr und das zeitlich perfekte Neustarten des Rennwagens. Wechselt ein Team den Fahrer während eines Rennens nicht aus, muss dennoch der vorgeschriebene 90 Sekunden dauernde Aufenthalt in der Boxengasse absolviert werden. Doch auch die Kleinen kommen an dem Rennwochenende nicht zu kurz: Wurde die Idee am Anfang noch belächelt, so hat sie sich jetzt gut durchgesetzt und ist zu einem wichtigen Veranstaltungspunkt der Le Mans Classic geworden. Für die 6- bis 13-jährigen Nachwuchsfahrer gibt es Little Big Mans. Und Little Big Mans eröffnet am Samstag um 14.00 Uhr mit der ersten Fahrzeugpräsentation die Rennstrecke. Hier gehen derzeit 80

Kinderrennwagen an den Start und Little Big Mans wird jetzt liebevoll schon Grid 7 genannt. Dabei soll seitens des Veranstalters eher eine Parade der historischen Kinderrennwagen stattfinden als ein richtiges Rennen. Weht dann jedoch die französische Fahne zum Start, sind die Nachwuchs-Rennfahrer nicht mehr zu bremsen und sie rennen begeistert im Le Mans Start zu ihren Fahrzeugen und geben Gas. Die Kleinen schenken sich dennoch nichts und als erster ging dieses Jahr der neunjährige Felix Jörgens auf einem Porsche 904 GTS über die Ziellinie. Es ist schon verblüffend, welche kleinen Exoten da auf der Originalrennstrecke vor den großen Rennwagen der „Großen“ starten dürfen. Es ist eine exotische Kinderwelt, in der diese Meisterwerke der Miniaturrennwagen fahren. Zum Teil mit klassischen Verbren-

De Tomaso Pantera Gr IV 1975  
Howmet TX Turbinenwagen 1968  
Lola T70 1970





Warten auf den Start von  
Little Big Mans.

nungsmotoren oder auch mit ultramodernen Hochleistungselektromotoren düsen die Kleinen dann mit bis zu 60 km/h über den Asphalt. Zahlreiche Hersteller fertigen Kinderrennwagen meist im Maßstab 1:2 an. Die bekanntesten Vertreter sind der Porsche 936-Jules, den Porsche in Gedenken an den historischen Sieg auf dem Porsche 936 mit Jacky Ickx und Derek Bell als Kinderkleinserie mit Verbrennungsmotor bauen ließ. Ebenso der 911-Junior als Kinderrennwagen. Derzeit baut Bernd Pennewitz mit Lizenz von Porsche die besten Porsche Kinderrennwagen und zwar die Modelle 550 Spyder, 356 Speedster und 904 GTS – [www.pennewitz-design.de](http://www.pennewitz-design.de). In Planung ist schon ein ultimativer 917. Historische Kinderrenn-

wagen wurden auch von Bugatti, Peugeot u.v.a. seit Jahrzehnten gefertigt. Auch die französische Schmiede De La Chapelle ist zu nennen, die hervorragende Ferrari P2 und P4 und BMW 328 als Kinderrennwagen baut – [www.delachapelle.com](http://www.delachapelle.com). Auch Wochen nach Le Mans Classic hört man das Donnern der Motoren in den Ohren und die Eindrücke kommen immer wieder in Zeitlupe hoch. Doch bis zur nächsten Le Mans Classic im Jahre 2012 vergehen noch fast zwei Jahre. Da passt dann nur noch das Zitat von Steve McQueen aus dem Film „Le Mans“ aus dem Jahre 1971 perfekt: „Racing is Life. Anything that happens before or after is just Waiting.“

## \_Info

cosmetic  
dentistry

Photos by Mathieu Hertault  
Infos zum Event unter:  
[www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)  
Infos zum De Tomaso Tuning  
unter:  
[www.detomaso-tuning.de](http://www.detomaso-tuning.de)



# beyond™

Innovation und neue Qualität in  
der ästhetischen Zahnmedizin



## beyond™ POLUS®

Die Zukunft der in-office Zahn-  
aufhellung ist angekommen.

Kontaktieren Sie uns heute, um mehr über  
Produkte und Vertriebsmöglichkeiten in  
Ihrer Nähe zu erfahren!



Für ein optimales  
Ergebnis, benutzen Sie  
BEYOND™ Premier®  
Behandlungskit mit  
RENEW™!



BEYOND™ Complete®  
für Tetrazyklin und  
schwierige Verfärbungen



BEYOND™ Behandlungskit  
für 5 Patienten



BEYOND™ Max5™  
Behandlungskits



BEYOND™ Max10™  
Behandlungskits



### BEYOND™ Power Whitening Accelerator

Unser originelles Bleachingssystem  
– über 80.000 im Einsatz weltweit.



Drei-jährige Gewährleistung

Testen Sie uns...**Gratis**  
Präsentationen in Ihrer Praxis

**beyond™** Dental & Health

BEYOND™ USA HEADQUARTERS  
12503 Exchange Dr. Suite 558  
Stafford, TX 77477 USA  
Tel: +1-281-277-4352  
Fax: +1-281-277-4350  
E-mail: [beyondusa@beyonddent.com](mailto:beyondusa@beyonddent.com)

BEYOND™ EUROPEAN HEADQUARTERS  
Melkenstr. 4  
14167 Berlin, Germany  
Tel: +49-301-389-88-12  
Fax: +49-301-389-88-11  
E-mail: [europe@beyonddent.com](mailto:europe@beyonddent.com)

BEYOND™ ASIA PACIFIC HEADQUARTERS  
No. 68 Bei Chen West Rd. D-2008/2011  
Beijing, China 100029  
Tel: +86-10-5877-2600  
Fax: +86-10-5877-2700  
E-mail: [info@beyonddent.com](mailto:info@beyonddent.com)

BEYOND™ DEUTSCHLAND  
Schöppinger Str. 12  
12207 Berlin  
Telefon: 030 34668150  
Fax: 030 34668151  
Mobil: 0179 7589024  
[m.ochman@bleaching-pro.de](mailto:m.ochman@bleaching-pro.de)

Questions? Call +1-866-695-6452 M-F 9:00 a.m. – 5:30 p.m. CST

[www.beyonddent.com](http://www.beyonddent.com)