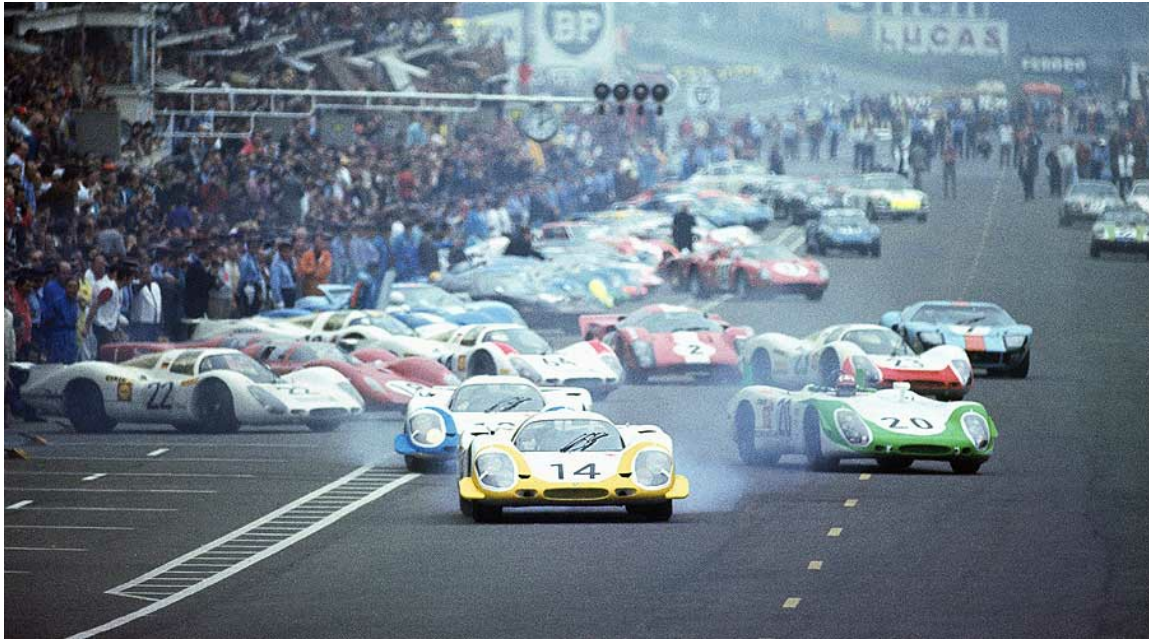


CLASSIC DRIVER

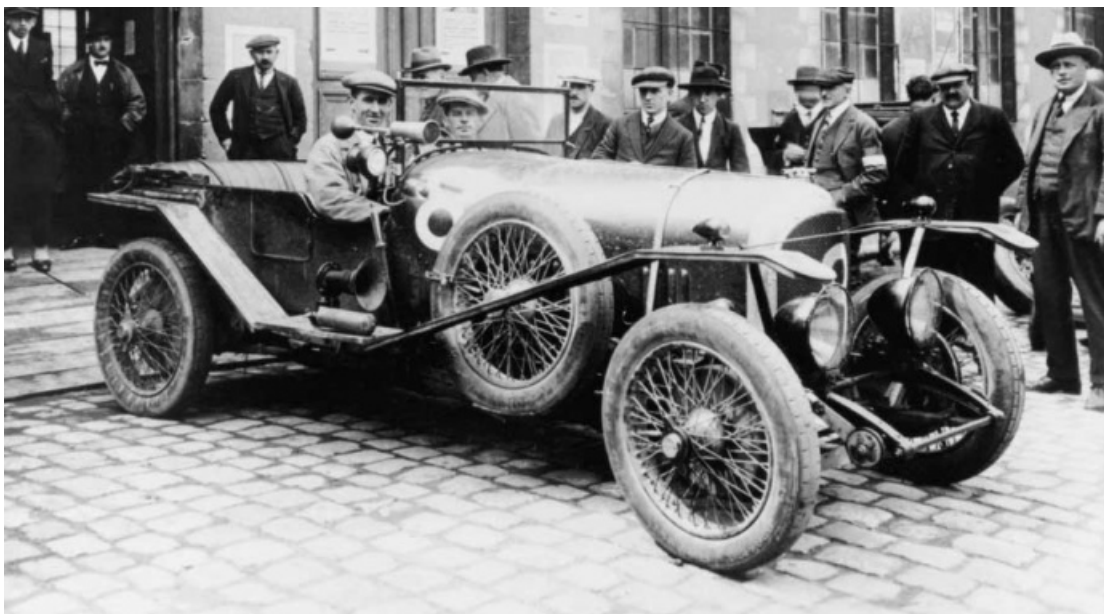


Zwischen Triumph und Tragödie: Die fünf größten Le-Mans-Siege

21. Juni 2013 | Charis Whitcombe

Die 90-jährige Geschichte der 24 Stunden von Le Mans ist reich an heroischen Triumphen, die die Welt inspirierten. Herzschmerz, aber auch der Tod standen nicht selten in einem und demselben Rennen an der Tagesordnung. Wir blicken zurück auf die fünf bedeutendsten Le-Mans-Siege aller Zeiten.

1924 - Playboys und Helden



Vergessen Sie die automobiler Neuzeit! Supercars, Hypercars – alles Tinef. Die 1920er Jahre waren eine abenteuerlich mondäne Epoche! Da fuhr man noch von Großbritannien nach Frankreich im offenen Bentley, um mit demselben Wagen justament ein 24-Stunden-Rennen zu bestreiten. Mehr noch: es gleich zu gewinnen und die französischen Lokalmatadore in ihre Schranken zu weisen. Ein besseres Drehbuch könnten Cineasten nicht schreiben. Wirklich ganz großes Kino! Das zweite Le-Mans-Rennen überhaupt fand 1924 stand, und Captain John Duff und Frank Clement schruppten in ihrem Bentley 3 Liter Sport so über die Strecke, dass sie nicht nur als erste unter der Zielflagge durch bollerten, sondern auch gleich den Mythos der legendären „Bentley Boys“ begründeten. Subzero cool!

1963 - Der Ochse, der den Karren anschob



Enzo Ferrari hielt von Rennwagen mit Mittelmotor nur wenig. Eigentlich gar nichts. „Der Ochse zieht den Karren“ lautete sein Mantra. Basta! Und er blieb stoisch dabei, obwohl ihn die Ingenieure immer wieder eines besseren belehren wollten. Papperlapp – bis just zu dem Zeitpunkt als ein Mittelmotor-Ferrari vom Typ 250P mit Bandini und Scarfiotti im Cockpit das Le-Mans-Rennen 1963 nach Italien fuhr. Und dann auch noch der erste Mittelmotor-Rennwagen, der überhaupt in Le Mans gewann. Seitdem hat dort kein Fahrzeug mit Frontmotor mehr gewonnen. Si, si - tempi passati! Das musste auch der große Commendatore einsehen. Capito, Enzo?

1969 - Vom Letzten auf den Ersten



Le Mans 1969: das übliche Procedere. Die Fahrzeuge stehen schräg an der Strecke parat. Die Stimmung kocht, die Luft knistert vor Spannung. Die Fahrer gehen in Stellung. Laufhocke. Startzeichen und los. Alle sprinten zu den Fahrzeugen, schwingen sich in die engen Cockpits hinter die Volants. Starten die scharf gemachten Rennmotoren, knallen den Gang rein, hauen auf's Gas und preschen davon. Vrrrrroom! Nur einer nicht: Jacky Ickx heißt der Mann. Er schlendert lässig zu einem Ford GT40. Sortiert die Renngurte, legt sie ganz ruhig an und geht auf Nummer sicher, dass er auch als wirklich als letzter Fahrer startet. Seine vermeintliche Coolness war gleichzeitig auch ein beeindruckender Protest gegen die Gewohnheit, sich nicht bei Rennen vernünftig anzugurten. Wie ging die Geschichte aus? Mit einem fulminanten Sieg für Jacky Ickx und Co-Driver Jackie Oliver. Ein Fotofinish auf Messers Schneide zwar, aber doch ein Sieg! Und es sollte das letzte Rennen mit klassischer Startaufstellung sein. Tagischerweise verlangte es seinen Tribut: John Woolfe kam bei einem Unfall in der ersten Runde um's Leben.

1970 - Porsche's erster von vielen



Eine Marke überragt Le Mans. Sagenhafte 16 Mal gewann diese Marke in Le Mans – bis heute. Wie sie heißt? Porsche! Dabei sind die Stuttgarter erst Anfang der 1970er Jahre in den Rennzirkus eingestiegen. Und räumten sodann ab. Bis dato verdingte sich Porsche zunächst in den Klassen mit den kleineren Motoren und verdiente sich dort offenbar die Sporen für das Bolidentheater. Hier brillierte der Porsche 917: irrwitzig schnell und anfangs jedoch auch ungeheuer instabil. Wer ihn fuhr, dem standen zunächst die Haare zu Berge. Wenn es nur das gewesen wäre: John Woolfe verunglückte 1969 in einem 917. Doch die aerodynamischen Probleme wurden behoben. Richard Attwood und Hans Herrmann fuhren dem Feld in einem 917K um fünf Runden voraus durchs Ziel.

2006 - Brennendes Öl



Beißender Benzingeruch kann einem die Tränen in die Augen treiben. Diesel kann das auch! So dachten viele Cracks, als Audi im Jahr 2006 tatsächlich einen Diesel-Rennwagen an den Start brachte: den R10 TDI. Unerhört frech? Von wegen – unerhört genial, denn der Ölbrenner zog mit einer Verlässlichkeit die Bahnen, dass die Benziner das Nachsehen hatten. Allesamt. Machte früher vrrrooom, klang es jetzt plötzlich: whoosh! Und wieder war der Audi durch. Ein feines Diesel-Odeur liegt in der Luft. Mit vier Runden Vorsprung gewinnt Audi. Mit einem Selbstzünder. Paradigmenwechsel in Le Mans. Was hätte Enzo wohl dazu gesagt?

Fotos: Rainer Schlegelmilch / Getty Images

<https://www.classicdriver.com/de/article/autos/zwischen-triumph-und-trag%C3%B6die-die-f%C3%BCnf-gr%C3%B6%C3%9Ften-le-mans-siege>

© Classic Driver. All rights reserved.