

FRANK KAYSER

PORSCHE

# WERKS/ EINSATZ

Die großen  
24-Stunden-Rennen

/ Nürburgring  
/ Le Mans  
/ Daytona





Die Startnummer 1 ist schweißgetränkt,  
denn sie gehört dem amtierenden Weltmeister.  
Der Testträger des 2016er Porsche 919 Hybrid  
wartet in der Box.



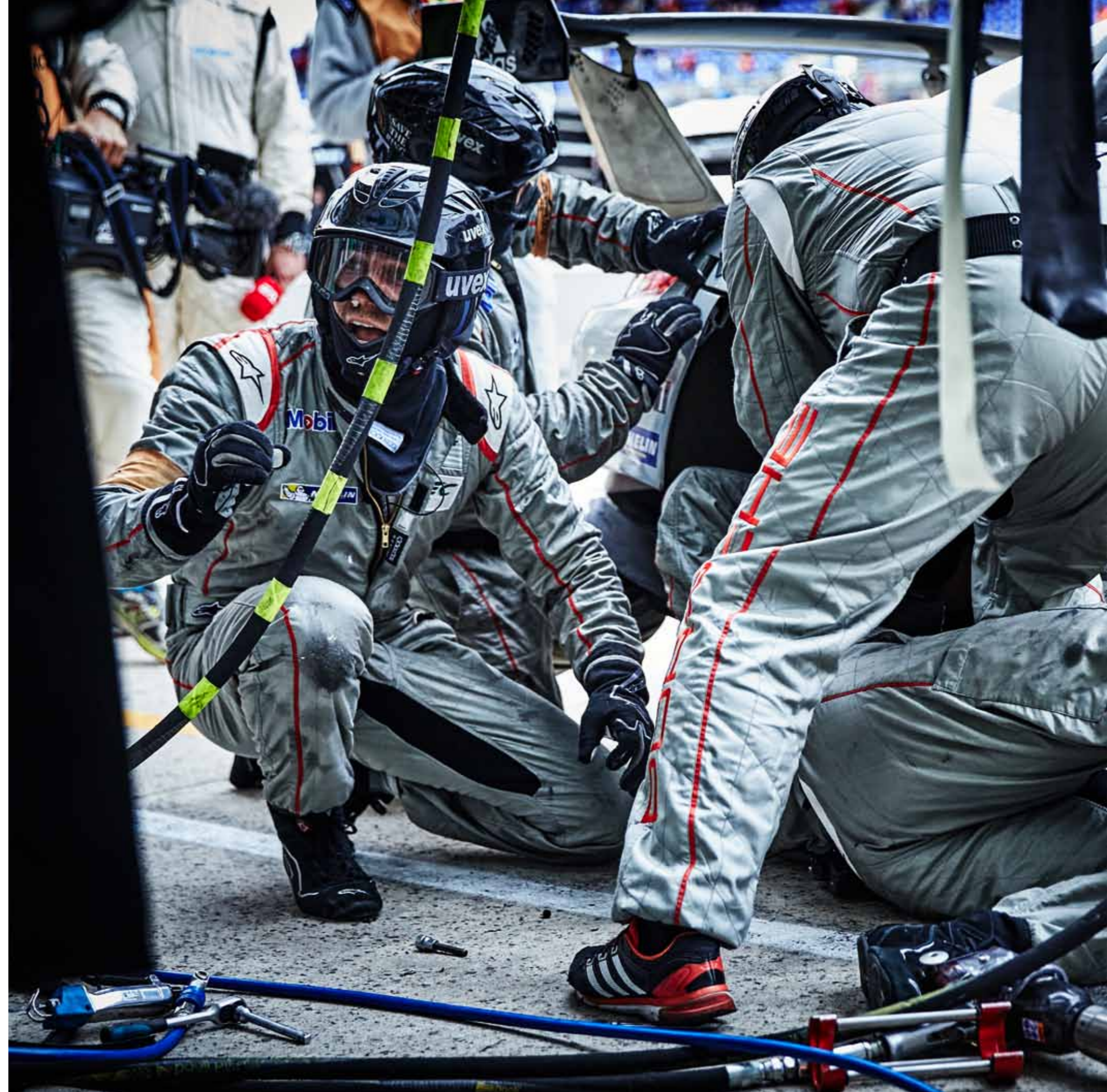
## START YOUR ENGINES



*Rennen sind praktisch Kriegszustand für  
die Konstrukteure, und der Druck dieses Notstands  
beschleunigt die Entwicklung.*



Ferry Porsche







2016 darf sich der Porsche 919 Hybrid als Titelverteidiger erstmals mit der Nummer 1 präsentieren. Die Vier-Augen-Optik der Scheinwerfer weist ihn als Mitglied der Porsche-Turbofamilie aus.



**Gewitter im Anmarsch. Die Ruhe vor dem Sturm ist ebenso erotisierend wie bedrohlich. Folgen Untergang oder Erleichterung? Unberechenbar.**

Ein Jahr schweißtreibende Vorbereitung. Mindestens. Ein im Kampf um den Gesamtsieg nur der Erfolgsmaximierung verantwortliches Budget. Völlige Unberechenbarkeit. Nur eine Chance per anno. Jeder vernünftige Unternehmensberater würde abwinken. Was ist das? Le Mans! DAS Rennen im Langstreckensport, auf das die Welt schaut. Wer nie dort war, kann den Zauber nicht verstehen. Wer Le Mans in Gänze erlebt hat, wird es nie vergessen. Vor dieser Dramaturgie kapitulieren auch Dickhäuter.

Vier Wochen vor dem Rennen reist der erste Aufbautrupp an. Für den Testsonntag, zwei Wochen vor dem Rennen, ist alles parat. Die Stahlhalle hinter der LMP1-Box steht, die Garage ist eingerichtet, in der Hospitality wird die Pasta bissfest abgegossen. Der Vortest ist zwar kein aussagekräftiger Schlagabtausch, weil jeder blufft, aber er ist wichtig, um den Porsche 919 Hybrid erstmals in seiner aktuellen Konfiguration auf dieser Strecke zu fahren. 9,2 der 13,6 Kilometer des Circuit des 24 Heures führen über sonst öffentli-

che Landstraßen. Erprobungsfahrten sind ergo ausgeschlossen, und keine Rennstrecke, auf der getestet wird, ist so schlecht wie diese Landstraße nach Mulsanne. Nach dem offiziellen Testsonntag werden die Autos zerlegt und wieder aufgebaut. Am Dienstag folgt ein Funktionstest auf dem Circuit Bugatti, das ist die kleine permanente Rennstrecke im Innenteil. Danach dürfen einige Teammitglieder noch für zwei bis drei Tage nach Hause. Andere bleiben. Denn am zweiten Wochenende ist Abnahme im Stadtzentrum von Le Mans. Das ist ein Prozedere, bei dem Fahrerlizenzen und Autos auf ihre Legalität überprüft werden, und das normalerweise hinter verschlossenen Türen stattfindet. Nur in Le Mans nicht. Dort ist die Abnahme ein öffentliches Spektakel auf dem Marktplatz mit Tribünen für die Fans. Es ist noch immer eine Woche bis zum Start.

Ab jetzt steigt die Spannung täglich, bald stündlich, schließlich minütlich. Die 140.000-Einwohner-Stadt im Nordwesten Frankreichs bläht sich auf, ihr Puls schlägt immer schneller. Nach und nach rücken eine Vier-

telmillion Zuschauer und rund 1500 akkreditierte Journalisten an. Die TV-Kameras gehen in Position für die Übertragung in rund 200 Länder. Die Top-Teams wissen, dass ihnen jetzt die Welt auf die Finger schaut und setzen sich in Position. Der wochenlang ansteigende Spannungsbogen verfehlt seine Wirkung nie. Mit der anschwellenden Termindichte wachsen Druck und Lagerkollergefahr.

Mittwoch und Donnerstag ist jeweils Qualifying bis Mitternacht. Die Teams arbeiten anschließend bis in die Morgenstunden. Freitag finden tagsüber Pressekonferenzen statt und abends die Fahrerparade durch die Innenstadt. Schrill zwar, aber respektvoll. Die Piloten werden gefeiert wie moderne Gladiatoren.



Wer nicht gut auf sich aufpasst, steht am Renntag mit leerem Akku auf. Warm-up um neun, danach Meetings und Briefings. Die Prozedur der Startaufstellung ist penibel geplant und nicht nur die Gelegenheit für Star- und Politiker-auftritte. Ehrerbietende Rituale laufen ab. Und es ist auch die Zeit, wo sich Konkurrenten in die Arme nehmen und sich aufrichtig Glück wünschen für dieses gigantische Rennen. Schließlich gehen die Türen zu und die Fahrer sind allein mit ihren Maschinen. Gänsehaut. Wenn das Feld dann begleitet von Trommeln und Fanfaren aus der Einführungsrunde zurückkommt, erleben die Teams einen unvergleichlichen emotionalen Spagat: Erleichterung, dass es endlich losgeht, und eine Anspannung, die jetzt fast körperlich weh tut. Vor den Teams liegen über 5000 Kilometer – das ist fast eine ganze Formel 1-Saison an einem Tag.

Die Nacht im Juni ist eine der kürzesten des Jahres in Le Mans. Erst gegen 22:00 Uhr verschwindet die Sonne. Brendon Hartley erinnert sich an

seine ersten Nachtrunden: „Bis dahin hatte ich mich für einen Fahrer gehalten, der eine Strecke intuitiv fahren kann und sich kaum an sichtbaren Markierungspunkten orientiert. Das hatten andere nötig. Wie sehr hatte ich mich da in mir getäuscht! Alle diese scheinbar bedeutungslosen Anhaltspunkte wie Gebäude in der Ferne, Leitplanken, Bäume, Linien auf dem Asphalt – sie waren plötzlich verschwunden. Da habe ich kapiert, wie sehr sich mein Gehirn an Punkten orientiert, ohne dass ich es je realisiert hatte. Ich musste die Strecke von null auf neu lernen. Es gab andere visuelle Anhaltspunkte, die eine Rolle spielten, aber sie schienen nur blitzartig in der Dunkelheit auf. Es gab Reflexionen und Lichter, die tagsüber natürlich nicht da waren. Und im Tunnel des Scheinwerferlichts nahm ich Geschwindigkeit ganz anders wahr. Dinge huschten ins Sichtfeld und wieder hinaus – ich dachte, ich fahre mit Warp-Speed und habe vor jeder Kurve zu stark gebremst. Nach dem ersten Schock genoss ich die extra Portion Adrenalin und

ließ meine Sinne sich natürlich anpassen. Es fühlte sich fantastisch an!“

»DU KANNST  
LE MANS  
NICHT  
GEWINNEN.  
LE MANS  
LÄSST DICH  
GEWINNEN.«

Nachts sitzen die 919-Fahrer dreieinhalb Stunden am Stück am Steuer. 220 km/h im Durchschnitt, 340 km/h in der Spitze. Runde um Runde pflügen sich die Prototypen durch den dichten Verkehr der langsameren Klassen. Die Porsche-Kollegen im 911 RSR passieren sie in den 24 Stunden etwa 50 Mal. Das Riesenrad dreht sich unablässig weiter, als wolle es Solidarität mit den Fahrern bekunden. Bloß nicht nachlassen! Was für Fahrer und Teams Pflicht ist, nehmen

sich Fans aus Leidenschaft vor. Erst in den frühen Morgenstunden verlieren einige den Kampf gegen die Müdigkeit und finden im brüllenden Lärm des Rennens etwas Schlaf auf der Isomatte. Um sechs Uhr geht die Sonne auf. Eine Inszenierung vom zarten bläulichen Schimmer über dem Dunlop-Bogen bis zum ersten wärmenden Strahl. Das Rennen blinzelt und schaut sich um. Wer ist noch da, und wer hat es nicht geschafft. Es sind noch neun lange Stunden bis zum Ziel. „In Le Mans kämpfst du erst in zweiter Linie gegen die Konkurrenz“, sagt Mark Webber. „Vor allem kämpfst du gegen das Rennen selbst.“ Der schnelle Australier war von 2014 bis 2016 drei Mal mit dem 919 am Start und ist aus diesem Kampf nie als Sieger hervorgegangen. Jacky Ickx, seinerseits sechsmaliger Le-Mans-Sieger, hat Demut gelernt: „Du kannst Le Mans nicht gewinnen. Le Mans lässt Dich gewinnen.“





Der 3-fache Le Mans Champion Andre Lottere beim technical briefing.

Runde  
10

## KAMPFSPUREN







Durchhalten! Mit fortschreitender Renndauer werden die Kampfzeichen bei Mensch und Material sichtbar.