

Magische Le-Mans-Momente – Teil 2

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

17/06/2016 Le Mans stellt nicht nur technisch maximale Ansprüche an Fahrer und Teams. Wie schwer es ist, hier zu gewinnen, zeigen Momentaufnahmen wie diese.

Jacky Ickx

(Geb. 01.01.1945 in Brüssel, BE, vier Gesamtsiege auf Porsche, sechs insgesamt):

„Nach drei Stunden glaubten wir das Rennen verloren. Mein 936 war ausgefallen, und ich stieg bei Jürgen Barth und Hurley Haywood zu. Aber bei denen lief es auch nicht rund, wir lagen an 42. Stelle. Was dann geschah, ist für mich bis heute schwer fassbar. Es war wie ein Rausch. Ich bin die komplette Nacht durchgefahren, mit voller Geschwindigkeit, immer am Limit. Bei Regen und Nebel. Ich wurde

immer schneller. Platz 42, 35, 28, 20, neun, sechs, fünf. Alle haben gespürt, dass wir das Unvorstellbare erreichen können. Jürgen und Hurley fuhren schneller denn je, die Mechaniker leisteten Unglaubliches. Ich spürte keine Müdigkeit. Dann gingen wir in Führung. Am Sonntagvormittag war ich total erschöpft. Am Schluss trug Jürgen den 936 mit nur noch fünf Zylindern ins Ziel. Ich hätte das nicht gekonnt. Man kann über viele Rennen tolle Geschichten erzählen. Aber 1977 ragt heraus. So etwas macht man nur einmal im Leben. Solche Rennen haben Porsche zur Legende gemacht."

Hans Herrmann

(Geb. 23.02.1928 in Stuttgart, Gesamtsieger 1970 auf Porsche):

„1969 habe ich den Sieg knapp an Jacky Ickx verloren, nachdem wir uns die letzten eineinhalb Stunden des Rennens in jeder Runde ein paar Mal überholt hatten. 1970 sorgte Ferdinand Piëch dafür, dass wir mit einem stärkeren Motor echte Siegchancen hatten. Dass ich genau ein Jahr nach dem knapp verpassten Sieg in Le Mans gewinnen konnte, war natürlich speziell. Außerdem war es der erste Gesamtsieg für Porsche – und es war mein letztes Rennen. Danach erklärte ich meinen Rücktritt vom Rennsport. Das hatte ich meiner Frau versprochen. Sie hat schon ein, zwei Jahre vorher angefangen zu drängen. Wegen der vielen Freunde, die wir verloren hatten. Auch mir war klar: Es kann ja nicht sein, dass ausgerechnet ich so viel Glück habe, und irgendwann ist diese Phase vielleicht zu Ende. Es war sehr bewegend, dass diese vielen Faktoren im Jahr 1970 zusammenkamen. Ob ich mir die Augen gewischt habe, weiß ich nicht mehr. Es kann aber gut sein, ich bin schon recht emotional."

Richard Attwood

(Geb. 04.04.1940 in Wolverhampton, UK, Gesamtsieger 1970 auf Porsche):

„Wir haben unter kuriosen Umständen gewonnen. Im Februar hatte mich Helmuth Bott, damals Porsche-Entwicklungsvorstand, gefragt, welches Auto ich für das 24-Stunden-Rennen in Le Mans wollte. Ich sagte ihm drei Dinge: Erstens wollte ich den 4,5-Liter-Zwölfzylinder anstatt des meiner Meinung nach anfälligen Fünflitermotors. Zweitens wollte ich die Kurzheck-Version des 917, weil das Auto mit dem langen Heck so instabil lag. Drittens wollte ich Hans Herrmann als Partner, weil er wusste, wie man bei diesem langen Rennen mit dem Material haushalten muss. Ich bekam alles. Und dann haben wir uns als 15. qualifiziert. In dem Moment dachte ich, ich hätte den größten Fehler meines Lebens gemacht. Wir würden keine Chance haben gegen die Fünflitermotoren. Wir waren nicht wettbewerbsfähig und konnten nur noch hoffen, dass die Autos vor uns Probleme bekommen würden. Genau das geschah."

Peter Falk

(Geb. 27.11.1932 in Athen, GR, Porsche-Rennleiter bei 7 Gesamtsiegen):

„1987 wollten wir in Le Mans wie immer mit drei Autos antreten und hatten einen vierten 962 als Ersatzauto aufgebaut. Es war damals üblich, dass ein Fahrer vor der Abreise nach Frankreich alle Autos in Weissach Probe fuhr. Hans-Joachim Stuck zerstörte dabei ein Auto irreparabel. Da waren's nur noch drei. So ging es nach Le Mans. In einem der freien Trainings baute Price Cobb mit seinem Auto einen schweren Unfall. Da waren's nur noch zwei. Mit den beiden sind wir ins Rennen gestartet. Nach knapp einer Stunde kam Jochen Mass an die Box. Der Motor war kaputt. Ich glaube, ein Kolben war durchgebrannt. Da war es nur noch eines … Es lagen 23 lange Stunden vor uns, fast das komplette Rennen – und wir hatten nur noch ein Eisen im Feuer, den 962 von Stuck, Derek Bell und Al Holbert. Die Situation war für mich als Rennleiter und die ganze Mannschaft wahnsinnig anstrengend und aufregend: Was würde passieren mit einem verbliebenen Auto? Es ging gut. Wir haben gewonnen."

Norbert Singer

(Geb. 16.11.1939 in Eger, Sudetenland, Projektleiter bei 9 Gesamtsiegen):

„Ein Dreifachsieg ist ein großer Moment. Ich war im Vorfeld zurückhaltend. Der 956 war ein komplett neues Auto. Man muss nicht immer gleich sagen: Hurra, wir fahren auf Sieg! Man muss erst mal gucken, denn 24 Stunden zu bewältigen, ist nicht so einfach. Dieser Erfolg war perfekt und eigentlich überraschend. Wir hatten unsere Aufgabe wirklich sehr ernst genommen. Ein paar Jahre zuvor hatten wir da nämlich einen Fehler gemacht. 1979 war Ernst Fuhrmann noch bei Porsche, und er sagte uns Ingenieuren: ‚Was haltet ihr davon, wenn wir heuer in Le Mans fahren? Es gibt praktisch keine Konkurrenz.' Nach dem Motto: Da fahren wir spazieren und nehmen den Sieg mit. Und was war? Wir sind mit keinem der beiden Autos angekommen, haben auch ohne Konkurrenz verloren. Man kann nämlich auch über die eigenen Füße fallen. Mit dieser Erfahrung genoss ich den Sieg 1982. Der 956 kam direkt ins Museum. Das ist das Auto, das an der Decke hängt."

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/magische-momente-le-mans-teil-2-10643.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0471298a-78f6-42ee-b59b-68cfab739e9f.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart