

Magische Le-Mans-Momente – Teil 1

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

16/06/2016 Mit 17 Gesamtsiegen ist Porsche Rekordhalter beim wohl härtesten Automobilrennen der Welt. Auch dank Männern wie diesen.

Gijs van Lennep

(Geb. 16.03.1942 in Bloemendaal, NL, Gesamtsieger 1971 und 1976 auf Porsche):

„Natürlich ist mir mein erster Gesamtsieg unvergesslich. Helmut Marko und ich fuhren einen Porsche 917 Kurzheck. Dass der einen extraleichten Magnesium-Gitterrohrrahmen hatte, erfuhren wir erst hinterher. Man wollte uns wohl nicht beunruhigen. Le Mans ist besonders und berauschend. Dort zu gewinnen, ist unvergleichlich. Aber noch mehr als der Sieg hat sich mir ein anderes Bild von diesem

Rennen 1971 eingebrannt. Ich sehe es noch heute oft vor mir. Es war Nacht, ich fuhr mit etwa 350 km/h die Hunaudières runter. Und dann sah ich ein Feuer. Benzin rann über die Strecke. Das brennende Auto aus einer kleineren Klasse war zu meinem Glück schon am linken Streckenrand zum Stehen gekommen, und ich war auch glücklicherweise gerade nicht in einen Zweikampf oder in eine Überrundung verwickelt. Ich sah die gelben Flaggen und fuhr im Schritttempo an der Unfallstelle vorbei."

Manfred Jantke

(Geb. 02.10.1938 in Oppeln, Oberschlesien, PR- und Sportchef 1972-1991):

„Die Gegend an der Sarthe ist im Grunde von Langsamkeit geprägt. Und dann kommen einmal im Jahr die schnellsten Autos der Welt. Tempo zieht ein, bringt Spannung, Lärm und Gefahr. So ein Kontrastprogramm wie die Region erleben die Fahrer auch. Als Rennleiter habe ich die Fahrer oft zu ihren Einsätzen geweckt. Das waren spezielle Momente, und es gab große Unterschiede. Der körperlich stärkste Fahrer war sicher Jochen Mass. Er war eigentlich nie müde und brauchte kaum Schlaf. Jacky Ickx war immer sofort präsent, wenn man ihn weckte. Aber manche haben den Anforderungen kaum standhalten können, die musste ich aus einem tiefen Erschöpfungsschlaf rütteln. Kaum dass sie zu sich gekommen waren, mussten sie ans Steuer. Und damals waren die Autos auch noch wahnsinnig laut. Aus Abrahams Schoß direkt in eine Höllenmaschine – so muss sich das angefühlt haben."

Jürgen Barth

(Geb. 10.12.1947 in Thum,Sachsen, Gesamtsieger 1977 auf Porsche):

„Es gehörte zu meinen Aufgaben, mich um die Kundenteams zu kümmern, und ich war zuständig für Organisatorisches, also Quartiere, Essen, Tickets und dergleichen. Parallel war ich Reservefahrer und hoffte immer auf einen Einsatz, wie 1982: Hurley Haywood, der sich einen 956 mit Al Holbert teilte, musste wegen einer Magenverstimmung aufgeben. Der Magen war eine Schwäche von ihm. Gegen 23 Uhr bekam ich Bescheid und sprang sofort in den Rennanzug. Die Kollegen lästerten damals, ich hätte Hurley etwas ins Essen gemischt, um fahren zu können. Das war natürlich Blödsinn. Im Auto ließ die Freude etwas nach, denn ich musste feststellen, dass Hurley und Al beide um einiges schmalere Becken hatten als ich. Meine Hüfte passte nur schräg in den Sitz, ich wechselte permanent von der einen auf die andere Seite. Wir sind Dritte geworden. Beim Start hatte ich nicht geahnt, dass ich teilnehmen würde. Sonntag stand ich auf dem Podium."

Rudi Lins

(Geb. 28.06.1944 in Bludenz, AT, Rennfahrer auf Porsche von 1964 bis 1971):

„Ich bin drei Mal in Le Mans gefahren, aber 1970 ist das Jahr, das mir am nachdrücklichsten in Erinnerung ist. Zusammen mit Helmut Marko haben wir im Porsche 908 die Prototypen- und die Index-Wertung gewonnen und sind Gesamtdritte geworden. Es hat nachts in Strömen geregnet. Stundenlang Regen, Regen, Regen. Es kann sich keiner vorstellen, der es nicht selbst erlebt hat, was das in Le Mans für einen Rennfahrer bedeutet. Wenn man ein Auto überholen will, muss man erst in die volle Gischt eintauchen. Man sieht nichts, hat keine Ahnung, was sich hinter der Gischt verbirgt: ein Auto? Zwei? Eine Zeit lang waren Hans Herrmann und ich gemeinsam in der Nacht unterwegs. Das tat gut, weil man wusste, wer da um einen rum ist. Für Helmut Marko und mich kam hinzu, dass unser 908 ein offenes Auto war. Wir waren am Ende eines Turns immer ganz nass – wenn nicht vom Schweiß, dann vom Regen. Ich war erst 25, ein junger Bursche."

Hans-Joachim Stuck

(Geb. 01.01.1951 in Garmisch-Partenkirchen, Gesamtsiege auf Porsche 1986 und 1987):

„Mein Le-Mans-Moment dauerte drei Minuten und 14,8 Sekunden. 1985 Poleposition mit dem Porsche 962 C, eine perfekte Runde. Und weil die Hunaudières-Gerade später durch Schikanen entschärft wurde, ist das wohl ein Rekord für die Ewigkeit. Der 962 ist das beste Rennauto, das ich je gefahren bin. Brachiale Leistung und ein wahnsinniger Ground Effect. Die Fliehkräfte waren enorm, Servounterstützung gab es auch keine. Man brauchte eine Kondition wie ein Bär und sehr viel Mut. Ich hatte wegen der Reifen nur einen Schuss. Start, Dunlop-Bogen, links, rechts durch die Esses. In der Tertre Rouge war ich an der Haftungsgrenze. Aber die Kurve ist so wichtig für den Speed auf der Hunaudières, und sie hat gepasst. 50 Sekunden Vollgas, dann aus 360 km/h die enge Mulsanne anbremsen, früh wieder aufs Gas. Indianapolis, Arnage, Porsche-Kurven, Maison Blanche, Ford-Schikane und fertig. In diesen drei Minuten war ich messerscharf konzentriert. Es gab nur mich und diesen Porsche in Le Mans."

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/magische-momente-le-mans-teil-1-10644.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b0082142-1535-43c1-8ceb-3fe07efc6d4c.zip

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