

Im Rückspiegel: Le Mans Unravelled 2017

15/09/2020 Im Vorfeld des 88. 24-Stunden-Rennens von Le Mans erinnern wir uns an unseren eigenen Ausdauertest „Le Mans Unravelled“ und rufen uns dabei ins Gedächtnis, welch übermenschliche Anstrengung es kostet, rund um die Uhr zu fahren.

Statt wie gewohnt im mittsommerlichen Juni wird das diesjährige 24-Stunden-Rennen von Le Mans im September sattfinden. Die Fahrer und ihre Teams sehen sich durch den späteren Renntermin besonderen Herausforderungen gegenüber.

Die Tage sind kürzer und damit die Nachtfahrten länger, die Asphalttemperaturen sind niedriger, und das Wetter könnte unwirtlicher sein. Wenn die Sonne doch scheint, steht sie niedriger am Himmel und strahlt den Fahrern direkt in die Augen.

Was braucht es also, um im Verlauf von 24 langen, beschwerlichen Stunden am Ball zu bleiben – und die Konzentration nicht zu verlieren?

Vor drei Jahren schickte Porsche ein Team auf eine Mission, um genau das herauszufinden. Die Idee war einfach: Es sollte die gleiche Distanz gefahren werden, die der Rennsieger Porsche 919 Hybrid während des 24-Stunden-Rennens von Le Mans im Jahr zuvor (2016) zurückgelegt hatte. Das waren bemerkenswerte 5.233 Kilometer beziehungsweise 384 Runden auf der berühmten alten Rundstrecke.

Es ist nur schwer vorstellbar, aber diese Entfernung entspricht einer Reise von den Tiefen des Polarkreises bis hinunter nach Tarifa in Spanien – dem südlichsten Punkt des europäischen Festlands.

Genau das war die Aufgabe des Teams: eine Non-stop-Fahrt über den europäischen Kontinent in einem Konvoi aus Porsche-Straßenfahrzeugen, gefahren von einer Gruppe Journalisten. Das Unterfangen trug den Namen „Le Mans Unravelled". Und während die Welt auf den Startschuss für das diesjährige Rennen wartet, gewähren wir einen Blick hinter die Kulissen dieses einmaligen Abenteuers.

Tag 1 – Norwegen, Schweden

Die Reise begann im eisigen Fischerhafen von Bodø in Norwegen, fünf Stunden nördlich des Polarkreises. Vor dem Hotel parkten ein Porsche 718 Cayman S, ein 718 Boxster S, ein 911 Turbo S, ein Macan GTS, ein Cayenne E-Hybrid, ein Panamera 4S Executive und ein 918 Spyder. Ein weiterer Cayenne und Macan beförderten die Film- und Produktionscrew.

Ach ja, und dann waren noch zwei Tourbusse mit von der Partie. Solche, mit denen auch Rockstars fahren. Sie sollten als Schlafquartiere dienen; mobile Hotels, die dem Konvoi folgen. Die Journalisten fuhren tagsüber, und ein Team aus Unterstützungsfahrern, die entlang der Strecke warteten, übernahm die Nachtfahrten. So konnte genau wie in Le Mans ein Teil der Fahrer schlafen, während andere die Weiterfahrt übernahmen.

Es war Mai, trotzdem lagen die Temperaturen unter dem Gefrierpunkt, als die Truppe in Skandinavien aufbrach: durch Kiefernwälder und an zugefrorenen Seen entlang – wo sie auf der Straße Rentieren ausweichen mussten – dem ersten Fahrerwechsel in Stockholm entgegen, den sie erst erreichten, als die Sonne längst untergegangen war.

Tag 2 - Dänemark, Deutschland, Niederlande, Belgien

Nachdem die Fahrer nach ihrer ersten Nacht in den Bussen wieder hinter dem Lenkrad Platz genommen hatten, überquerte der Konvoi im Morgengrauen schließlich die spektakuläre Konstruktion der 16 Kilometer langen Öresundbrücke. Die Gruppe durchquerte im Eiltempo Dänemark, um die Fähre nach Deutschland zu erreichen – die Überfahrt sparte ihnen im Vergleich zur Landgrenze Zeit. Vor ihnen lag ein Tag auf der Autobahn, wo sie auf den Abschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung beinahe das Gefühl hatten, sich direkt auf der Hunaudières-Geraden zu befinden, während die Welt an ihren Fenstern vorbeiflog.

Mit der Einreise in die Niederlande hatte die Gruppe gerade einmal die halbe Strecke nach Tarifa geschafft. Und so ging es atemlos weiter, bis sie in Belgien zurück in die Busse stieg. Hätten Sie gewusst, dass es bei einem 24-Stunden-Rennen nicht unüblich ist, dass ein Fahrer während des Rennens drei Kilogramm abnimmt? Aber nicht an diesem Tag. Denn abends gab es Pizza.

Tag 3 - Frankreich, Spanien

Als der Konvoi wieder erwachte, hatten sie Le Mans erreicht. Ein Großteil der Rundstrecke besteht aus öffentlichen Straßen, darunter auch die sechs Kilometer lange Hunaudières-Gerade – oder D338, wie sie an einem normalen Montagmorgen heißt. Die Autos fuhren die Strecke entlang (nun brauchte es sich niemand mehr nur vorzustellen), bogen am Ende scharf rechts ab und setzten ihren Weg über die Virage d'Indianapolis und Arnage in Richtung Porsche-Kurven fort.

Sie erhielten die Erlaubnis, die Start-Ziel-Gerade (im abgesperrten Teil der Strecke) zu befahren, um einen traditionellen Start à la Le Mans nachzustellen: Die Journalisten sprinteten zu ihren Fahrzeugen, die entlang der Strecke standen. Im Anschluss durften sie eine komplette Runde fahren. Und das alles noch vor dem Frühstück.

Etwa 12 Stunden später erreichten sie Spanien und Aragón, wo das Licht eines Porsche 919 Hybrid inmitten eines 36-Stunden-Tests in Vorbereitung auf das große Rennen des Jahres die Dunkelheit durchdrang. Was für ein Tag.

Tag 4 – Tarifa

Der nächste Morgen brachte weniger Gutes – es gab eine Reifenpanne. Einer der Busse hatte ein Loch im Reifen, sodass das Team am Straßenrand halten musste. Dies war die einzige Panne des gesamten Trips, und das gerade, als die Ziellinie in Sichtweite kam. Eine bessere Metapher für die Qualen von Langstreckenrennen hätte man sich nicht ausdenken können.

Also wurden alle in den noch fahrbereiten Bus gepackt, bevor sie wieder ihre Plätze in den Autos einnehmen konnten. So brachten die Teilnehmer die verbleibenden 160 Kilometer bis Tarifa hinter sich, während das glitzernde Mittelmeer zu ihrer Linken an ihnen vorüberzog. Auf der anderen Seite: Marokko und das Atlasgebirge, gerade so im Nebel zu erkennen. Dahinter: die Sahara.

Und plötzlich ist es vollbracht. Von Skandinavien und Minusgraden bis ins sonnige Südspanien in nur wenigen Tagen. Mehr als 5.233 Kilometer. 16 Tankstopps. Sechs Fahrerwechsel. Acht Länder. Und nur neun Minuten hinter dem Zeitplan.

Im späteren Verlauf des Jahres 2017 gewann der Porsche 919 Hybrid erneut das 24-Stunden-Rennen von Le Mans – und holte damit den 19. Gesamtsieg für Porsche beim härtesten Langstreckenrennen der Welt. Die Ziellinie zu überqueren dauerte nur den Bruchteil einer Sekunde. Aber ohne die 23

Stunden, 59 Minuten und 59,9 Sekunden übermenschlicher Anstrengung zuvor wäre es nicht möglich gewesen. Wie es bei Rennen so schön heißt: Um als Erster ins Ziel zu kommen, muss man erstmal ins Ziel kommen.

Und wenn es in einem Bus ist.

Verbrauchsdaten

718 Boxster S
Kraftstoffverbrauch / Emissionen

WLTP*
Kraftstoffverbrauch* kombiniert (WLTP) 10,4 – 9,6 l/100 km
CO-Emissionen* kombiniert (WLTP) 235 – 218 g/km
CO2-Klasse G Klasse

718 Cayman S
Kraftstoffverbrauch / Emissionen

WLTP*
Kraftstoffverbrauch* kombiniert (WLTP) 10,3 – 9,6 l/100 km
CO-Emissionen* kombiniert (WLTP) 235 – 217 g/km
CO2-Klasse G Klasse

911 Turbo S
Kraftstoffverbrauch / Emissionen

WLTP*
Kraftstoffverbrauch* kombiniert (WLTP) 12,3 – 12,0 l/100 km
CO-Emissionen* kombiniert (WLTP) 278 – 271 g/km
CO2-Klasse G Klasse

Macan GTS
Kraftstoffverbrauch / Emissionen

WLTP*
Kraftstoffverbrauch* kombiniert (WLTP) 11,7 – 11,3 l/100 km
CO-Emissionen* kombiniert (WLTP) 265 – 255 g/km
CO2-Klasse G Klasse

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/szene-passion/porsche-le-mans-unravelled-2017-im-rueckspiegel-roadtrip-bodo-tarifa-22317.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b88664ca-04fa-4bb7-87e2-dec3222190b9.zip

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