

24 Heures du Mans Fan Guide 2006



*„If you've never been at Le Mans, than
you've never experienced a race!“*

Tom Kristensen

Vorwort

Bereits zum dritten Mal erstellen wir nun einen deutschsprachigen Le Mans Fan Guide. Wir möchten zuerst denjenigen danken, welche bereits 2004 unser Erstlingswerk gelesen haben und uns motiviert haben auch 2005 einen Fan Guide zu gestalten. Die Tatsache, dass die 2005er Ausgabe noch weit mehr Leser erreichte als die 2004er Ausgabe ließ als Konsequenz nur zu: Auch 2006 wird es einen Fan Guide geben!

Viele praktische Informationen am Ende des Fan Guide wurden für dieses Jahr überarbeitet und die Statistiken um das Rennergebnis 2005 erweitert. Wie schon in den Vorjahren, gibt es auch in dieser Auflage wieder eine umfangreiche Starterliste sowie einen Blick in die Le Mans Historie. Hierfür haben wir uns den Vater der charmanten, ehemaligen LMES Piloten Vanina Ickx, den sechsfachen Le Mans Sieger Jacky Ickx angeschaut.

Die Zeit der LMP900 und LMP675 Fahrzeuge ist abgelaufen und mit dem AUDI R10 betritt erstmals ein werksseitig entwickelter LMP1 die Bühne von Le Mans. Und wir erleben erstmals den Einsatz eines konsequent vorbereiteten Diesel Motors - im AUDI R10. Le Mans 2006 also eine klare Sache? Dies bleibt abzuwarten. Vom Speed her scheinen die Pescarolo auf einer einzelnen Runde einen minimalen Vorteil zu haben. Ob dieser jedoch über die Distanz von 24h gehalten werden kann wird sich am 24. Wochenende des Jahres klären.

Wir erleben aber auch eine LMP2 Kategorie die das laufen gelernt hat und sowohl an Qualität und Quantität zugelegt hat.

Wir erleben eine GT1 Kategorie in der sich die beiden Werksteams von Corvette und Aston Martin 24h hetzen werden und wo zahlreiche Privatiers das Zünglein an der Waage spielen werden.

Wir werden eine GT2 Kategorie erleben in welcher Porsche erstmals seit Jahren mit Gegner konfrontiert wird, welche bei den 12h Sebring die Stirn bieten konnten: Ferrari und Panoz. Die Anzahl der Starter welche auf den Klassiker 911 setzen spricht jedoch auch in diesem Jahr für die Stuttgarter.

Viel Spaß in Le Mans!

Markus Berns, Christian Freyer, Guido Quirnbach
Mai 2006

Kontaktinformationen:

www.projectlemans.de -> **Kontakt**

oder direkt

http://www.projectlemans.de/component/option,com_contact/catid,130/Itemid,144/



Le Mans Fan Guide 2006

Zahlenspiele aus Le Mans

Alleiniger Rekordhalter mit sieben Siegen ist seit 2005 der Däne Tom Kristensen. Aber der Däne gewann „nur“ bei 77,8% seiner Starts (9). Einer der frühen „Bentley Boys“, Woolf Barnato startete drei Mal bei den 24h von Le Mans und konnte alle drei Rennen (1928, 1929, 1930) gewinnen - 100%.

Sechs weitere Piloten können ebenfalls eine Start/Sieg Quote von 100% vorweisen: Jean-Pierre Wimille, Alexander Wurz, A.J. Foyt, Hermann Lang, Luis Fontés, Tazio Nuvolari)

Wenn Tom Kristensen ins Ziel kam, gab es für ihn nur den Sieg: 9 Starts, 7 Siege (1997, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005), 2 Ausfälle (1998, 1999). Ironischerweise gewann der Däne immer, wenn er in einem Fabrikat aus dem Einzugsbereich der Familie Piech (Porsche, Audi, Bentley) fuhr und schied aus in den beiden Jahren als er für Konkurrent BMW startete.

Das es lediglich vier Piloten bisher gelang die Pole Position herauszufahren und nach 24h auch das Rennen zu gewinnen: Henri Pescarolo (1974/Matra MS670B), Jacky Ickx (1975/Mirage GR8 , 1981/Porsche 936-81 , 1982/Porsche 956), Michele Alboreto (1997/TWR WSC95), Tom Kristensen (2003/Bentley EXP Speed 8)

Erst zwei Piloten konnten seit 1923 sowohl die 24h von Le Mans als auch die Indy 500 gewinnen: A.J. Foyt (1x Le Mans; 4x Indy) und Graham Hill (1x Le Mans; 1x Indy)

Die Motorenstatistik für AUDI spricht: 16x konnte bisher ein V12 Motor gewinnen, jedoch erst 2x ein V10 Motor wie im Pescarolo (JUDD GV5 Step2).

Auch die Statistik der Startnummern für AUDI spricht: Die 7 konnte bisher 6x (1974,1984, 1985, 1996, 1997, 2003) und die 8 insgesamt drei Mal (1924, 1932, 2000) gewinnen. Die Pescarolo Nummern 16 erst zwei Mal (1931, 1980) und die 17 gar erst einmal (1987).

Und das Ergebnis dieser Zahlenspiele: Tom Kristensen gewinnt weil er immer gewinnt wenn er ins Ziel kommt, einen V12 Motor im Fahrzeug hat und mit der Nummer 7 startet!

Jacky Ickx

Bis vor zwei Jahren war er der erfolgreichste Pilot in Le Mans. 2004 dann stellte Tom Kristensen seinen Rekord mit sechs Siegen ein. Und als der Däne dann seinen Champion-Audi 2005 als erstes über die Ziellinie steuerte, war sein Name von der Spitze der Rekordlisten in Le Mans endgültig verschwunden: Die Rede ist von Jacky Ickx. Kaum ein Pilot hat den Klassiker an der Sarthe so geprägt wie der heute 58-jährige Belgier.

Ickx war vernünftig und furchtlos zugleich. Viele Veränderungen im Zeichen der Sicherheit kritisierte er scharf. Die Nordschleife des Nürburgrings nannte er nach deren Umbau 1970 „Champs Elysées“ durch die Eifel.

Gleichzeitig gab es Risiken, die er für unnötig befand. Eines davon war der „Le Mans Start“, in dem die Fahrer über die Strecke laufen mussten, ihre Wagen starteten und dann losfuhren. 1968 verunglückte Ickx` Landsmann Willy Mairesse in der ersten Runde der 24 Stunden schwer, es wurde zwar nie offiziell bestätigt, aber er war wohl nicht korrekt angeschnallt in der Hektik des Geschehens. Mairesse erholte sich psychisch nie von den Verletzungen und deren Folgen für sein weiteres Leben und wählte 1969 den Freitod. Aber vorher protestierte Ickx auf seine eigene Art gegen dieses für ihn unnötige Prozedere: Beim Start zum Rennen 1969 ging er gemächlich über die Fahrbahn und beschleunigte seinen Schritt erst dann, als er drohte von seinen gesprinteten Kollegen über den Haufen gefahren zu werden.

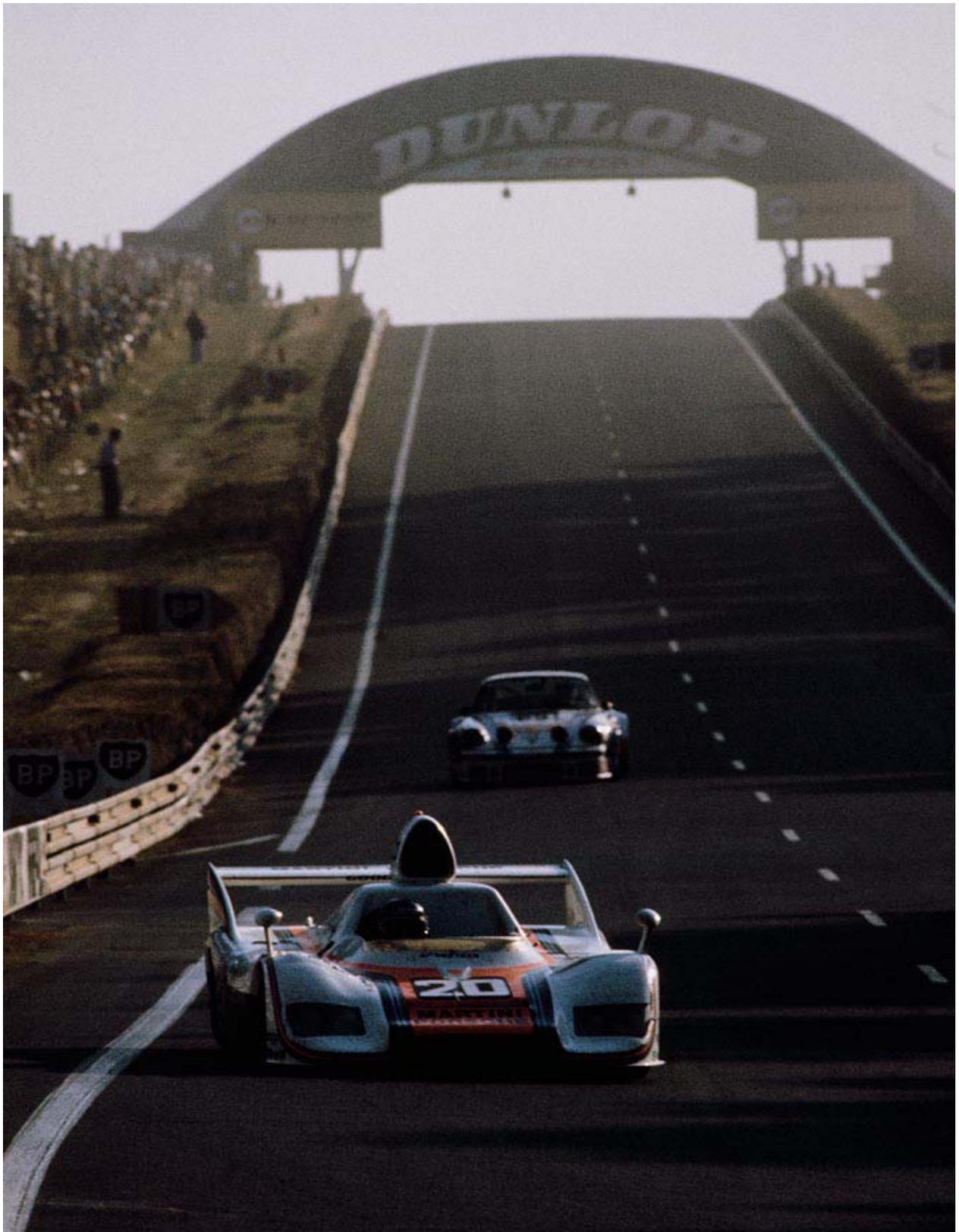
Als letzter vom Startplatz losgefahren musste er in diesem Rennen wieder in der



Le Mans Fan Guide 2006

ersten Runde einem fatalen Unfall ins Auge sehen, als er am brennenden Wrack von John Woolfe's Porsche 917 bei Maison

Blanche vorbeigefahren ist. Aber er protestierte ja nur gegen den Start und nicht gegen das Rennen, so gaben er und sein



Le Mans Fan Guide 2006





Kollege Jackie Oliver in ihrem Ford GT40 alles, um die durch den Protest verlorene Zeit wieder aufzuholen, kein Ding der Unmöglichkeit bei einem 24 Stunden-Rennen. Die beiden 917 waren in einer anderen Welt, schieden aber mit technischen Gebrechen im Bereich der Kraftübertragung aus. So blieb der 908 von Hans Herrmann und Gerald Larousse. Mit diesem lieferte er sich in der letzten Stunde ein begeisterndes Duell, in dem mehrfach die Führung wechselte. Der 908 von Herrmann war schneller, kämpfte aber mit Bremsproblemen. Ickx gewann nach 24 Stunden mit einem Vorsprung von 80 Metern, das knappste Finish aller Zeiten an der Sarthe. Später äußerte er sich, nicht negativ, dass Herrmann keine Risiken eingegangen ist und möglicherweise der jüngere Larousse der schwierigere Gegner gewesen sei. Aber nichtsdestotrotz, es war der erste von sechs Siegen in Le Mans für Jacky Ickx.

1970 wurde zur schwärzesten Stunde für den Belgier in Le Mans. Er verlor seinen Ferrari 512 im strömenden Regen vor der Ford Schikane, das schleudernde Auto erfasste einen Streckenposten, der später verstarb. Der im Vorjahr noch knapp geschlagene Hans Herrmann konnte diesmal zum Abschluss seiner glorreichen Karriere siegen, auch sein Co von 1969, Gerald Larousse, gelang es, 1973 und 1974 jeweils mit Henri Pescarolo, den Siegerpokal entgegen zu nehmen.

Dies sollte Ickx erst 1975 wieder gelingen. In jenem Jahr packte der ACO die große Reglements-Keule aus und verdonnerte die Teams zu einem Tankstopp-Intervall von mindestens 20 Runden. Matra bestätigte nach Verkündung dieser Auflage den Rückzug und auch Alfa Romeo, zu dem Zeitpunkt einziges aktives Werksteam bei den Sportwagen sah sich chancenlos mit



Le Mans Fan Guide 2006

dem bestehenden Wagen und zog ebenfalls seine Nennung zurück. Einzig und allein das legendäre Gulf-Racing-Team von Chef John Wyer und Team-Manager John Horsman ließ zwei Boliden aufbauen, die Mirage wurden konsequent für die 24 Hatz, die mehr ein Economy-Run werden sollten, entwickelt. Der auf dem Formel1-Motor basierende Ford DFV – Motor, der im Vorjahr noch 10.400 U/min schaffte, wurde auf 8200 Umdrehungen gedrosselt, das reichte Ickx aber, um mit 3.49min die Pole zu erzielen. Normalerweise ist die erste Stunde in Le Mans ein Sprint, doch 1975 fuhren alle von Beginn an, als wäre es die letzte Stunde und der Wagen muss nur noch ins Ziel getragen werden. Wie unterschiedlich diese Spritsparübung angegangen wurde, zeigte sich am Ende der ersten Stunde, gerade mal acht Fahrzeuge waren noch in einer Runde. Ickx/Bell lösten die Aufgabe am besten und führten von Beginn. Die problemlose Fahrt wurde nur in der letzten Stunde gestört, als



ein gebrochener Auspuff gewechselt werden musste, aber fünf Runden Vorsprung war für diese Reparatur ein sicheres Polster. So feierte Jacky Ickx seinen zweiten, Derek Bell seinen ersten Sieg in Le Mans, dazu noch ein klassischer Start/Ziel-Sieg.

Ein Jahr später war ein seltsames Jahr bei den Sportwagen. Erst im Winter wurde bekannt gegeben, dass die Marken-WM nur mit Autos der Gruppe 5 ausgetragen wird. Weiterhin gibt es eine Sportwagen-WM, deren Wagen auch für Le Mans zugelassen sind. Porsche, der neue Arbeitgeber von Jacky Ickx, war nun etwas in der Zwickmühle, mit dem neuen 935 hatte man zwar ein heißes Eisen für die WM, aber es bestanden berechnete Zweifel, ob dieser Wagen gegen die Renault Alpinè in Le Mans bestehen würde. Und Le Mans war damals wie heute wichtiger als alle WM-Titel.

So bauten die Herren im damals noch neuen Entwicklungszentrum Weissach zunächst ohne Wissen des Vorstandes den Typ 936. Dieses Auto war im Prinzip nur ein Mix aus 908 und 917 mit dem 2,1 ltr. Turbo aus dem RSR von 1974, sogar die Karosserieteile waren bereits in diversen 908-Varianten gefahren worden. Da praktisch keine neuen Teile für den 936 entwickelt werden mussten, gab der Vorstand dann grünes Licht für den Einsatz.

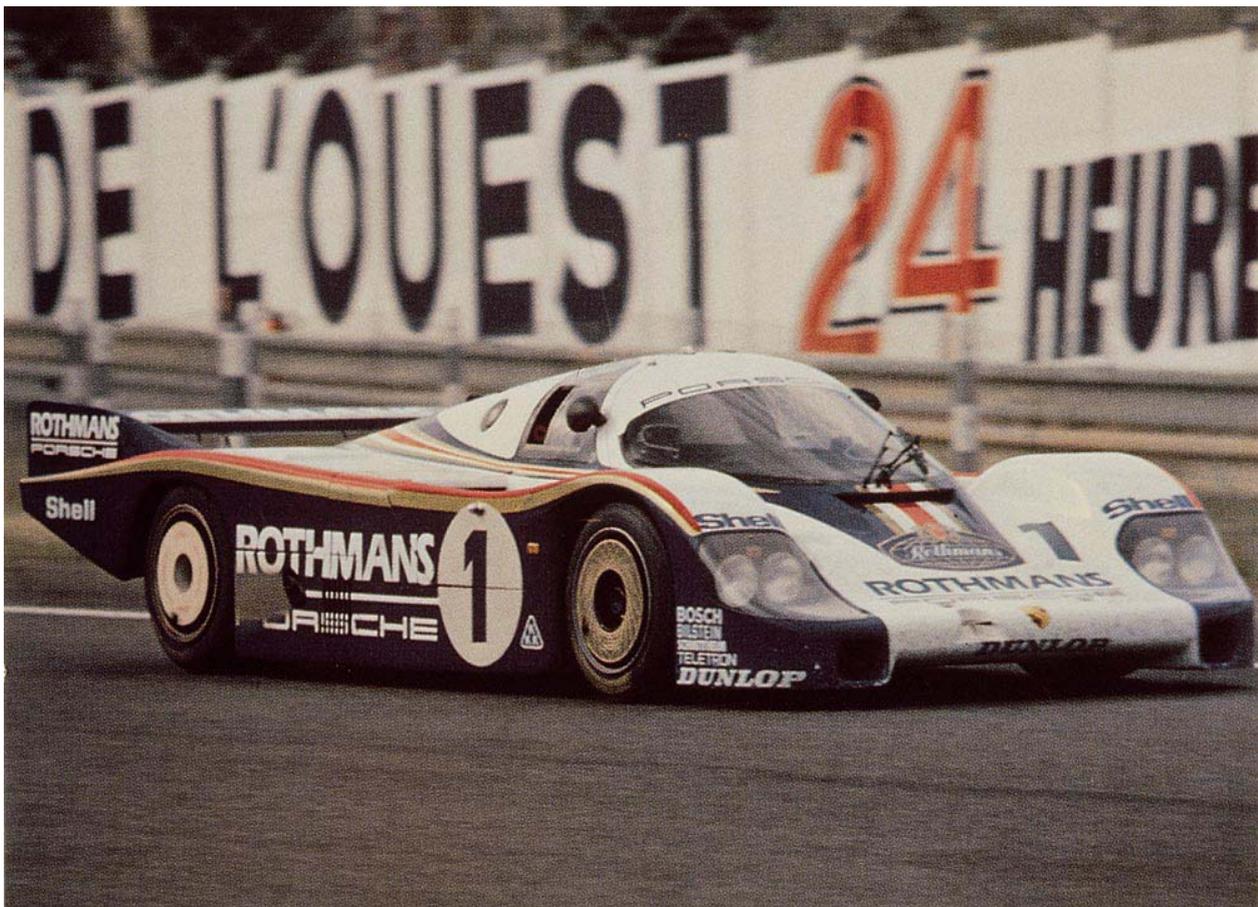
Auch vor Le Mans gab es Ärger, so zählte der Lauf zwar zur Marken-WM, aber der ACO wollte dennoch eigene Regularien, siehe 1975, beibehalten. Dies führte soweit, dass die Sportbehörde CSI (heute FIA) am Le Mans – Wochenende einen Marken-WM-Lauf in Le Castellet ansetzte. Zum Glück siegte aber damals die Vernunft, der ACO gab nach und das Rennen von Paul Ricard wurde abgesagt.

Im Training war der 936 gegen den Renault A 442 chancenlos, sechs Sekunden fehlten

Ickx auf Jabouille. Im Rennen war dies aber nur kurz der Fall, bereits in der ersten Stunde kränkelte der Renault und Ickx ward nie mehr gesehen. In einer der größten Hitzeschlachten aller Zeiten in Le Mans war der Vorjahressieger im 936 nie in Gefahr, den Sieg zu verlieren. Er und Gijs van Lennep hatten am Ende elf Runden Vorsprung auf den Mirage von Jean Louis Lafosse und Francois Migault. Ein schöner Abschied vom Rennsport für van Lennep, der mit Dr. Helmut Marko zusammen bis heute den Distanzrekord von Le Mans hält.

1977 schickte Porsche wieder zwei 936 und einen 935 nach Frankreich. Obwohl außer Le Mans arbeitslos, bekam der Wagen im eleganten Martini-Design nun eine auf ihn zugeschnittene Karosserie. Doch auch die Renault haben aufgerüstet, gleich vier der A442 waren am Start, der Le Mans Sieg war

Staatsauftrag Nummer 1. Und so begannen sie auch. Ickx war zwar in der Nähe der französischen Staatsautos, aber nach knapp drei Stunden verkündeten weiße Rauchwolken in Arnage das Ende des 936, zu dem Zeitpunkt gesteuert von Henri Pescarolo. Ickx und Pescarolo hätten bei einem Sieg beide mit dem Belgier Oliver Gendebien gleich ziehen können, der viermal bereits in Le Mans siegreich war. Doch nur einen der beiden Piloten konnte Porsche in einen anderen Wagen setzen. Aufgrund des Speeds und der Form war Ickx die logische Wahl, zudem hatte er auch so etwas, wie einen Nr.1 Status vertraglich verankert. Somit stieg Jacky in die Nummer vier gesteuert von Hurley Haywood und Jürgen Barth um. Damit war er noch im Rennen, aber so wirklich aussichtsreich auch wieder nicht. Nach zwei Defekten lag dieser 936 nämlich mit 15 Runden



Le Mans Fan Guide 2006

Rückstand auf Position 41!!! Porsche-Rennleiter Manfred Jantke warf nach Absprache mit dem Vorstand alle Taktiken über den Haufen. Der Satz von Prof. Fuhrmann: „Halten und Siegen oder in Schönheit sterben“ wurde zur Legende. Und Ickx nahm ihn sich zu Herzen. Sein erster Stint im neuen Auto ging über drei Stunden, ohne jeden taktischen Zwang gab er einfach nur Gas und nahm den führenden Renault zehn Sekunden pro Runde ab. Bei deren Vorsprung durchaus verschmerzbar, aber das technische Damokles-Schwert schwebte permanent über den gelb-schwarzen Rennern. Ickx verbesserte den Rundenrekord viele Male, 3.36.8 min wurden letztendlich als schnellste Runde klassiert. Sechs Kilogramm verlor er bis zum Morgen, vier kamen durch die Aufnahme von Flüssigkeit wieder rein. Jacky Ickx sprach später von einer nie mehr erlebten Harmonie zwischen Fahrer und Auto, seine Leistung in diesem Rennen war sagenhaft. Bis auf Rang zwei fuhr der 936 nach vorn, als der führende Renault ausrollte. Von da an überließ Ickx seinen Kollegen Barth und Haywood das Steuer, er hatte sich total verausgabt. Doch das Drama von Le Mans 1977 war noch nicht zu Ende, rund eine Stunde vor Schluß kam Haywood mit rauchendem Motor an die Box. Fieberhaft arbeiteten die Mechaniker und legten einen Zylinder still. Jürgen Barth klebte man eine Stoppuhr auf Lenkrad um die letzte Runde in der vorgegebenen Zeit zu fahren, die darf ein vierfaches der Trainingszeit nicht überschreiten. Peter Falk war auch in dieser Situation ein Gentleman vom Scheitel bis zur Sohle und erklärte seinem Fahrer: „Herr Barth, sie müssen genau um diese Uhrzeit an der Ziellinie sein“. Ganz korrekt machte es der späterer BPR-Mitbegründer nicht, zu schnell fuhr er die Runde, nochmals mussten weitere 13,8 km mit dem todkranken 936 – Fünf-Zylinder absolviert werden. Aber es ging gut, der Hatrick von

Jacky Ickx war perfekt. Nach diesem Rennen war er nicht nur ein vierfacher Le Mans-Sieger, sondern eine Legende.

1978 wurde er zweiter, nach der Pole schien sich die Geschichte des Vorjahres zu wiederholen. Wieder mit Pescarolo als Partner in einem 936, wieder nach einem Defekt zu Jürgen Barth und diesmal Bob Wollek umgestiegen, hätte es beinahe wieder geklappt, doch diesmal erfüllte der letzte problemlos durchgekommene Renault von Pironi / Jassaud den Staatsauftrag und gewann. Renault zog sich daraufhin zurück und konzentrierte sich auf die Formel1.

Nach einem Ausfall in einem verkorksten Rennen 1979 und dem späteren Sieg in der CanAm verkündete Ickx seinen Rücktritt vom Rennsport. Aber dann doch nicht so ganz. Denn als er das Angebot bekam, für und mit Reinhold Jöst einen 908 in Le Mans zu fahren, wurde er wieder schwach. Dieser 908, genauer 908/80 war eigentlich ein 936, der aus politischen Gründen nicht 936 heißen durfte. In dem Jahr war das Feld sehr schwach besetzt, vielleicht war man sich bei Joest-Racing irgendwie zu sicher. Ickx/Jöst bummelten in den ersten Stunden im strömenden Regen nur so mit, in der Gewissheit, das schnellste Auto zu haben und jederzeit forcieren zu können. Doch morgens machte der fünfte Gang schlapp, die Reparatur dauerte über eine halbe Stunde. Jean Pierre Jassaud und Jean Rondeau in dessen Eigenbau waren vorbei und konnten nicht mehr eingeholt werden. Rang zwei war eine Enttäuschung für Team und Fahrer. Doch vor dem Start noch bekräftigte Ickx, dass es sein letztes Rennen sei.

Und so sollte es auch sein. Bis es zu einer Vorstandssitzung bei Porsche im März 81 kam, bei dem man dem neuen Chef Peter W. Schutz die Le Mans-Fahrzeuge

vorstellte. Dem Amerikaner gefielen die Autos ganz gut. Nur als man ihm erklärte, dass die 944 und 924 bestenfalls um Klassensiege fahren würden, legte sich seine Begeisterung schnell: „Solange ich Chef dieser Firma bin, wird Porsche nur an Rennen teilnehmen, wenn wir sie auch gewinnen können“, auch ein historischer Satz aus Weissach. Damit war den Museumswächtern klar, dass die 936 wieder abgestaubt werden mussten, immerhin bekamen sie einen neuen Motor.

Die Fahrerfrage des Top-Autos war etwas schwierig, Rentner Ickx leistete zwar kaum Widerstand, aber sein Wunschpartner Derek Bell hatte bereits einen Vertrag bei Steve O'Rourke in dessen BMW M1 unterschrieben. Doch auch der ehemalige Musiker wurde mit einigen Dollars besänftigt, so konnten die Sieger von 75 erneut zusammen starten. Sie taten es wie sechs Jahre zuvor, mit einem Sieg von Anfang bis Ende, nur zu den Boxenstopps mussten sie zu Beginn die Führung abgeben.

Motiviert durch diesen Erfolg verlängerte Ickx seine Karriere, im neuen Gruppe C-Porsche 956 konnte er, wieder mit Bell, auch 1982 souverän gewinnen. Dazu wurde er 82 und 83 Sportwagen-Weltmeister bei den Fahrern und mit Porsche in der Marke.

1983 kostete eine Kollision mit Jan Lammers in der zweiten Runde letztendlich den Sieg, ein Rennen, das sein Co Derek Bell als das Beste seiner Karriere bezeichnet. Nur wenige Sekunden fehlten am Schluss auf die Werks-Kollegen Vern Schuppan/ Al Holbert und Hurley Haywood. Es war auch das Jahr, als der Autor am Nürburgring sich ein Autogramm von Ickx einholen wollte, was dann seine auf dem Arm plötzlich kreischende Tochter Vanina verhinderte...

Nach dem Porsche-Boykott ein Jahr zuvor fuhr Jacky Ickx letztmalig 1985 an der Sarthe. Nach einer erneuten Reduzierung der Spritmenge war ein ähnlicher Economy-Run wie 75 zu befürchten. Ickx, aus der ersten Reihe gestartet begann von der Startlinie an mit Benzinsparen und fiel bis auf Rang zehn zurück, doch er lag mit seiner Einschätzung diesmal total falsch, wie Joest-Racing in diesem Rennen eindrucksvoll bewiesen hat.

Am 1. September 1985 hatte Ickx in Spa die verhängnisvolle Kollision mit Stefan Bellof, die den Gießener das Leben kostet. Eine Schuldfrage soll hier heute, fast 21 Jahre später nicht mehr diskutiert werden. Dennoch ist es schade, dass das Ende der Karriere von Jacky Ickx noch mit einem solch tragischen Ereignis in direkte Verbindung gebracht wurde.

Le Mans blieb er immer verbunden. 1991 war er Rennleiter bei Mazda und konnte einen historischen Sieg für die Japaner und für Japan selbst mit verbuchen. Im Jahr 2002, exakt 25 Jahre nach seiner Triumphfahrt 1977 wurde Ickx zum Ehrenmitglied beim ACO berufen und drehte einige langsame Demo-Runden im Ford GT40. Auf den Tribünen hielt es keinen auf den Sitzen, Standing-Ovations, die Erinnerung erzeugt nicht nur beim Autor noch heute Gänsehaut pur.



Le Mans Fan Guide 2006

2	Zytek Engineering		U K
LMP1	Zytek 06S-Zytek	3997ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	M ichelin	
	Motor	Zytek	
	Chassis	06S -04	
	John Nielsen	D K	
	Philip Andersen	D K	
	Casper Elgaard	D K	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	Zytek Engineering	

5	Swiss Spirit		C H
LMP1	Courage LC70	4.997ccm V10 Saugmotor	
	Reifen	M ichelin	
	Motor	JUDD GV5 S2	
	Chassis	5	
	Marcel Fässler	C H	
	Harold Primat	C H	
	Philipp Peter	C H A U T	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	Swiss Spirit	

Die in dieser Entry genannten Chassisnummern sind die Nummern welche beim Testtag in Le Mans verwendet wurden. Ein Chassiswechsel zum Rennen ist unter regulären Umständen in Le Mans nicht möglich.

Die Angaben über die Motoren (insb esondere bei den Porsche) und deren Hubraum wurden stammen aus offiziellen Informationen der technischen Abnahme.

Die Fotos wurden uns freundlicherweise von Thomas Roth und Rene Jüptner von den Endurance Fans (www.endurance-fans.de) zur Verfügung gestellt.

6	Lister Storm Racing		U K
LMP1	Lister Storm LMP	5.993ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	Chevrolet	
	Chassis	1	
	Jens Moller	DNK	
	Nicolas Kiesa	DNK	
	Gavin Pickering	U K	
Chassis-Lebenslauf:			
2003	American Le Mans Series	Lister Racing	
2003	Le Mans 24h	Lister Storm Racing	
2003	1000km Le Mans	Lister Storm Racing	
2004	Le Mans Endurance Series	Lister Storm Racing	
2005	Le Mans Endurance Series	Lister Storm Racing	
2006	Le Mans Series	Lister Storm Racing	

7	AUDI Sport Team Joest		D E
LMP1	AUDI R10	5.499ccm V12 TDI	
	Reifen	Michelin	
	Motor	AUDI	
	Chassis	103	
	Rinaldo Capello	ITA	
	Tom Kristensen	DNK	
	Allan McNish	U K	
Chassis-Lebenslauf:			
	--- erster Renneinsatz ---		



Le Mans Fan Guide 2006

8	AUDI Sport Team Joest		DE
LMP1	AUDI R10	5.499 ccm V12 TDI	
	Reifen	Michelin	
	Motor	AUDI	
	Chassis	102	
	Frank Biela	DE	
	Marco Werner	DE	
	Emanuele Pirro	ITA	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	American Le Mans Series	AUDI Sport North America	

9	Creation Autosportif		UK
LMP1	Creation CA06/H	4997ccm V10 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	JUDD GV5	
	Chassis	001	
	Felipe Ortiz	CH	
	Jamie Campbell-Walter	UK	
	Beppe Gabbiani	ITA	
Chassis-Lebenslauf:			
2001	entwickelt als Reynard 02S;		
2002	American Le Mans Series (als YGK)	RN Motorsports	
2003	American Le Mans Series (als DBA4-03S)	RN Motorsports	
2003	Le Mans 24h (als DBA4-03S)	RN Motorsports	
2003	FIA SCC (als DBA4-03S)	RN Motorsports	
2004	Le Mans Endurance Series (als DBA4-03S)	Creation Autosportif	
2004	American Le Mans Series (als DBA4-03S)	Creation Autosportif	
2005	Le Mans 24h (als DBA4-03S)	Creation Autosportif	
2005	Le Mans Endurance Series (als DBA4-03S)	Creation Autosportif	
2006	Le Mans Series	Creation Autosportif	

Sicherlich eines der spannendsten Chassis. Entwickelt von Reynard als LMP675 und LMP900, jedoch nie als Reynard eingesetzt durch Bankrott von Reynard. Die Rechte wurden von IGM aufgekauft und der Wagen von John Nielsen und RN Motorsports eingesetzt. Einer der Partner von John Nielsen war der Inhaber der dänischen Zeitung Den Blå Avis. Daher die Umbenennung in DBA. Zusammen mit KW Motorsport hat Creation nun einen reinen LMP1 Hybrid gebaut.

12	Courage Competition		FR
LMP1	Courage LC70	4.484ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Yokohama	
	Motor	Mugen MF458 SV8	
	Chassis	3	
	Alexander Frei	CH	
	Gregor Fischen	UK	
	Sam Hancock	UK	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	Courage Competition	

13	Courage Competition		FR
LMP1	Courage LC70	4.493ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Yokohama	
	Motor	Mugen MF458 SV8	
	Chassis	4	
	Jean Marc Gounon	FRA	
	Haruki Kurosawa	JP	
	Shinji Nakano	JP	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	Courage Competition	



Le Mans Fan Guide 2006

14	Racing for Holland		N L
LMP1	Dome S101-hb	4.997ccm V10 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	JUDD GV5 S1	
	Chassis	5	
	Jan Lammers	N L	
	Stefan Johansson	S W E	
	Alex Yoong	M A L	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans Endurance Series	Jim Gainer International	
2005	Le Mans 24h	Jim Gainer International	
2006	Le Mans Series	Racing for Holland	

16	Pescarolo Sport		FR
LMP1	Pescarolo C60	4997 ccm V10 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	JUDD GV5 S2	
	Chassis	15 (?)	
	Nic Minassian	F R A	
	Emanuele Collard	F R A	
	Eric Comas	F R A	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	American Le Mans Series (als C65)	B-K Motorsport	
2006	--- noch kein Renneinsatz ---	Pescarolo Sport	
<p>Anmerkung: Bei diesem Chassis scheiden sich die Geister. Laut Aussage von Pescarolo wurde dieses Chassis von Yves Courage als Chassisnummer 15 verkauft. Da die Typen Courage C60 und Courage C65 auf den gleichen Chassis basieren und den gleichen Nummernkreis haben, müsste es das Chassis sein welches B-K Motorsport in der ALMS einsetzte. B-K Motorsport versichert jedoch das die Chassisnummer 15 noch immer im dortigen Workshop steht. Wahrscheinlicher ist die Chassisnummer 16.</p>			

17	Pescarolo Sport		FR
LMP1	Pescarolo C60	4997 ccm V10 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	JUDD GV5 S2	
	Chassis	4	
	Eric Helary	FRA	
	Frank Montagny	FRA	
	Sebastien Loeb	FRA	
Chassis-Lebenslauf:			
2001	Le Mans 24h	Pescarolo Sport	
2002	Le Mans 24h	Pescarolo Sport	
2003	Le Mans 24h	Pescarolo Sport	
2004	Le Mans 24h	Pescarolo Sport	
2004	Le Mans Endurance Series	Pescarolo Sport	
2005	Le Mans 24h	Pescarolo Sport	
2005	Le Mans Endurance Series	Pescarolo Sport	
2006	Le Mans Series	Pescarolo Sport	

19	Chamberlain-Synergy		UK
LMP1	Lola B06/10	3596ccm V8 Turbo	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	AER	
	Chassis	HU07	
	Peter Owen	UK	
	Bob Berridge	UK	
	Gerry Evans	UK	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	Chamberlain Synergy	



20	Pierre Bruneau		FRA
LMP2	Pilbeam MP93	3397ccm V8 Saugmotor	
	Reifen		
	Motor	JUDD XV	
	Chassis	MP93-01 PB	
	Marc Rostan	FRA	
	Chris MacAllister	USA	
	Simon Pullan	UK	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans Endurance Series	Pierre Bruneau	
2005	Le Mans 24h	Pierre Bruneau	
2006	Le Mans Series	Pierre Bruneau	

22	Rollcentre Racing		UK
LMP2	Radical SR9	3.397 ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	JUDD XV	
	Chassis	001	
	Joao Barbosa	POR	
	Stuart Moseley	FRA	
	Martin Short	UK	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	Rollcentre Racing	

24	Binnie Motorsport		U K
LMP2	Lola B05/40	3397ccm V8 Saugmotor	
	Reifen		
	Motor	Zytek	
	Chassis	HU 02	
	William Binnie	U S A	
	Allan Timpany	U K	
	Yojiro Terada	J P	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	American Le Mans Series	Binnie Motorsport	
2005	Le Mans Endurance Series	Binnie Motorsport	
2006	American Le Mans Series	Binnie Motorsport	
2006	Le Mans Series	Binnie Motorsport	

25	RML		U K
LMP2	Lola B05/40	1.996ccm R4 Turbo	
	Reifen	Michelin	
	Motor	AER	
	Chassis	HU 05	
	Tommy Erdos	B R A	
	Mike Newton	U K	
	Andy Wallace	U K	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	RML	



Le Mans Fan Guide 2006

27	Miracle Motorsport		USA
LMP1	Courage C65	1.995ccm R4 Turbomotor	
	Reifen	Kuhm o	
	Motor	AER	
	Chassis	9	
	John Macaluso	USA	
	James Gue	USA	
	Ian James	UK	
Chassis-Lebenslauf:			
2004	Le Mans Endurance Series	Courage Competition	
2004	Le Mans 24h	Courage Competition	
2004	American Le Mans Series	Miracle Motorsport	
2005	American Le Mans Series	Miracle Motorsport	
2005	Le Mans 24h	Miracle Motorsport	
2006	American Le mans Series	Miracle Motorsport	

30	Gerard Welter		FRA
LMP2	WR	1.999ccm R4 Turbomotor	
	Reifen	Pirelli	
	Motor	Peugeot	
	Chassis	2003-01	
	Julien Briche	FRA	
	Frederic Hauchard	FRA	
	Patrice Roussel	FRA	
Chassis-Lebenslauf:			
2003	Le Mans 24h	Gerard Welter	
2004	Le Mans 24h	Gerard Welter	
2005	Le Mans 24h	Gerard Welter	
2005	Le Mans Endurance Series	Gerard Welter	

32	Barazi Epsilon		U K
LMP2	Courage C65	1.995ccm R4 Turbomotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	AER	
	Chassis	12	
	Juan Barazi	FRA	
	Michael Vergers	NL	
	Neil Cunningham	NZL	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans 24h	Intersport Racing	
2005	Le Mans Endurance Series	Kruse Motorsport	
2005	American Le Mans Series	Kruse Motorsport	
2005	Le Mans Endurance Series	Epsilon Racing	
2006	American Le Mans Series	Epsilon-Barazi	
2006	Le Mans Series	Epsilon-Barazi	

33	Intersport		U S A
LMP2	Lola B05/40	1.995ccm R4 Turbomotor	
	Reifen	Goodyear	
	Motor	AER	
	Chassis	HU 04	
	Clint Field	USA	
	Liz Halliday	USA	
	Duncan Dayton	USA	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	American Le Mans Series	Intersport	
2005	Le Mans 24h	Intersport	
2006	American Le Mans Series	Intersport	



Le Mans Fan Guide 2006

35	G-Force Racing		BEL
LMP2	Courage C65	3.397ccm V8 Saugmotor	
	Reifen		
	Motor	JUDD XV	
	Chassis	8	
	Jean-Francois Leroch	FRA	
	Ed Morris	UK	
	Frank Hahn	DEBEL	
Chassis-Lebenslauf:			
2004	Le Mans 24h	Epsilon Sport	
2005	Le Mans 24h	Noel del Bello	
2005	Le Mans Endurance Series	Noel del Bello	
2006	--- noch kein Renneinsatz---		

36	Paul Belmondo Racing		FR
LMP2	Courage C65	3.398ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Pirelli	
	Motor	Ford	
	Chassis	7	
	Claude Gosselin	FRA	
	Karim Ojeh	SAU	
	Pierre Ragues	FRA	
Chassis-Lebenslauf:			
2004	Le Mans Endurance Series	Courage Competition	
2004	Le Mans 24h	Courage Competition	
2005	Le Mans Endurance Series	Paul Belmondo Racing	
2005	Le Mans 24h	Paul Belmondo Racing	
2006	Le Mans Series	Paul Belmondo Racing	

37	Paul Belmondo Racing		FRA
LMP2	Courage C65	3.398ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Pirelli	
	Motor	Ford	
	Chassis	10	
	Jean-Bernard Bouvet	FRA	
	Didier Andre	FRA	
	Yann Clairay	FRA	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	American Le Mans Series	B-K Motorsport	
2006	Le Mans Endurance Series	Paul Belmondo Racing	

39	Chamberlain Synergy		UK
LMP2	Lola B05/40	1.995ccm R4 Turbomotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	AER	
	Chassis	HU01	
	Miguel Amaral	POR	
	Miguel de Castro	ESP	
	Warren Hughes	ESP	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans Endurance Series	Chamberlain Synergy	
2005	Le Mans 24h	Chamberlain Synergy	
2006	Le Mans Series	Chamberlain Synergy	



Le Mans Fan Guide 2006

007	Aston Martin Racing		U K
LMGT1	Aston Martin DBR9	5.993ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	M ichelin	
	Motor	A ston M artin	
	Chassis	D B R 9 / 3	
	Tomas Enge	C Z E	
	Andrea Piccini	I T A	
	Darren Turner	U K	
	Chassis-Lebenslauf:		
2006	American Le Mans Series	Aston Martin Racing	

009	Aston Martin Racing		U K
LMGT1	Aston Martin DBR9	5.993ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	M ichelin	
	Motor	A ston M artin	
	Chassis	D B R 9 / 2	
	Pedro Lamy	P O R	
	Stephane Ortelli	F R A	
	Stephan Sarazin	F R A	
	Chassis-Lebenslauf:		
2005	American Le Mans Series	Aston Martin Racing	
2005	FIA-GT	Aston Martin Racing	
2005	Le Mans 24h	Aston Martin Racing	
2006	American Le Mans Series	Aston Martin Racing	

50	Larbre Competition		FR
LMGT1	Ferrari 550 Maranello	5853ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Ferrari	
	Chassis	117110	
	Gabriele Gardel	ITA	
	Patrick Bornhauser	FRA	
Jean-Luc Blanchemain	FRA		
Chassis-Lebenslauf:			
2004	Le Mans 24h	Prodrive	
2004	Le Mans Endurance Series	Larbre Competition	
2005	American Le Mans Series	Larbre Competition	
2005	FIA-GT	Larbre Competition	
2005	Le Mans 24h	Larbre Competition	

53	JLOC		JP
LMGT1	Lamborghini Murcielago R-GT	5990ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	Pirelli	
	Motor	Lamborghini	
	Chassis	LB 01-011	
	Marco Apicella	ITA	
	Koji Yamanishi	JP	
Yasutaka Hinoi	JP		
Chassis-Lebenslauf:			
2006	---noch kein Renneinsatz---	JLOC	



Le Mans Fan Guide 2006

61	Russian Age Racing		U K
LMGT1	Ferrari 550 Maranello	5853ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	M iche lin	
	Motor	Fenari	
	Chassis	113136	
	Christian Vann	U K	
	Nigel Smith	U K	
	Tim Sudgen	U K	
Chassis-Lebenslauf:			
2002	Le Mans 24h	Prodrive	
2003	FFSA GT	Luc Alphand Adventures	
2003	Le Mans 24h	Luc Alphand Adventures	
2003	American Le Mans Series	Prodrive	
2003	1000km Le Mans	Veloqx	
2004	Le Mans 24h	Prodrive	
2005	FIA-GT	Russian Age Racing	
2005	Le Mans Endurance Series	Convers	
2005	Le Mans 24h	Russian Age Racing	

62	Russian Age Racing		U K
LMGT1	Aston Martin DBR9	5.993ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	M iche lin	
	Motor	A ston M arth	
	Chassis	D B R 9 / 1 0 1	
	David Brabham	A U S	
	Nelson Piquet jr.	B R A	
	Antonio Garcia	E S P	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans Endurance Series	Cirtek Motorsport	
2005	FIA-GT	Cirtek Motorsport	
2006	Le Mans Series	Cirtek Motorsport	

63	Corvette Racing		USA
LMGT1	Corvette C6.R	6993ccm V18 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Corvette	
	Chassis	003	
	Ron Fellows	CAN	
	Johnny O'Connell	USA	
	Max Papis	ITA	
	Chassis-Lebenslauf:		
2006	American Le Mans Series	Corvette Racing	

64	Corvette Racing		USA
LMGT1	Corvette C6.R	6.993ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Corvette	
	Chassis	004	
	Oliver Gavin	UK	
	Oliver Beretta	MCO	
	Jan Magnussen	DNK	
	Chassis-Lebenslauf:		
2006	American Le Mans Series	Corvette Racing	



Le Mans Fan Guide 2006

66	ACEMCO Motorsports		USA
LMGT1	Saleen S7-R	6.999ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Ford	
	Chassis	01-1000-A00001	
	Terry Borcheller	USA	
	Johnny Mowlem	UK	
	Christian Fittipaldi	BRA	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	American Le Mans Series	Acemco Motorsport	

67	Convers MenX Team		CZE
LMGT1	Ferrari 550 Maranello	5853ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Ferrari	
	Chassis	108391	
	Peter Kox	NL	
	Alexej Vasiliev	RUS	
	Robert Pergl	CZE	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans Endurance Series	BMS	
2005	Le Mans 24h	BMS	
2006	Le Mans Endurance Series	MenX	

69	BMS Scuderia Italia		ITA
LMGT1	Aston Martin DBR9	5993ccm V12 Saugmotor	
	Reifen	Pirelli	
	Motor	Aston Martin	
	Chassis	DBR9	
	Fabrizio Gollin	ITA	
	Christian Pescatori	ITA	
Fabio Babini	ITA		
Chassis-Lebenslauf:			
2006	FIA-GT	Aston Martin Racing BMS	

72	Luc Alphand Team		FRA
LMGT1	Corvette C5-R	6997ccm V18 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Chevrolet	
	Chassis	010	
	Luc Alphand	FRA	
	Patrice Gouselard	FRA	
Jerome Policand	FRA		
Chassis-Lebenslauf:			
2003	American Le Mans Series	Corvette Racing	
2004	American Le mans Series	Corvette Racing	
2004	Le Mans 24h	Corvette Racing	
2006	Le Mans Series	Luc Alphand Adventures	



Le Mans Fan Guide 2006

73	Icepol Racing Team		BEL
LMGT2	Porsche 996GT3-RSR	3795ccm B6 Saugmotor	
	Reifen		
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z5S 693068	
	Romain Iannetta	FRA	
	Yves Lambert	BEL	
	Christian Lefort	BEL	
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans Endurance Series	Ice Pol Racing	
2006	Le Mans Series	Ice Pol Racing	

76	IMSA Performance Matmut		FRA
LMGT1	Porsche 996GT3-RSR	3795ccm B6 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z4S 693088	
	Romain Dumas	FRA	
	Raymond Narac	FRA	
	Luca Riccitelli	ITA	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	IMSA Performance	

77	Multimatic Motorsport		USA
LMGT1	Panoz Esperante GTML	4998ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Pirelli	
	Motor	Ford	
	Chassis	EG TLM 003	
	Scott Maxwell	CAN	
	Gunnar Jeannette	USA	
Tommy Milner	USA		
Chassis-Lebenslauf:			
2006	American Le Mans Series	Multimatic Motorsport	

80	Flying Lizard Motorsport		USA
LMGT1	Porsche 996GT3-RSR	3598ccm B6 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z5S 693062	
	Johannes v. Overbeck	USA	
	Seith Neiman	USA	
Patrick Long	USA		
Chassis-Lebenslauf:			
2005	Le Mans 24h	Flying Lizard Motorsport	
2005	American Le Mans Series	Flying Lizard Motorsport	
2006	American Le Mans Series	Flying Lizard Motorsport	



Le Mans Fan Guide 2006

81	Team LNT		U K
LMGT2	Panoz Esperante GTLM	4998ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Pirelli	
	Motor	Ford	
	Chassis	EGTLM 006	
	Tom Kimber Smith	U K	
	Richard Dean	U K	
	Lawrence Tomlinson	U K	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	Le Mans Series	Team LNT	

85	Spyker Squadron		N L
LMGT1	Spyker C8 Spyder GT2R	3.782ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	AUDI	
	Chassis	363098	
	Danny Crevels	N L	
	Peter Dumbreck	U K	
	Tom Coronel	N L	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	---kein Renneinsatz---	Spyker Squadron	

86	Spykder Squadron		NL
LMGT1	Spyker C8 Spyder GT2R	3598ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	AUDI	
	Chassis	363097	
	Jereon Bleekemolen	NL	
	Mike Hezemans	NL	
	Jonny Kane	UK	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	---kein Renneinsatz---	Spyker Squadron	

87	Scuderia Ecosse		UK
LMGT2	Ferrari F430 GT2	4308ccm V8 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Ferrari	
	Chassis	2418	
	Andrew Kirkaldy	UK	
	Chris Niarchos	GRC	
	Tim Mullen	UK	
Chassis-Lebenslauf:			
2006	FIA-GT	Scuderia Ecosse	



Le Mans Fan Guide 2006

89	Sebah Automotive		U K
LMGT2	Porsche 996 GT3-RSR	3598ccm B6 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z4S 693085	
	Christian Ried	D E	
	Thorkyld Thyrring	D N K	
Xavier Pompidou	F R A		
Chassis-Lebenslauf:			
2004	FIA-GT	Freisinger Motorsport	
2005	FIA-GT	GruppeM	
2006	FIA-GT	Proton Competition	

90	White Lightning Racing		U S A
LMGT2	Porsche 996GT3-RSR	3598ccm B6 Saugmotor	
	Reifen	Michelin	
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z4S 693066	
	Jörg Bergmeister	D E	
	Tracy Krohn	U S A	
Nic Jonsson	S W E		
Chassis-Lebenslauf:			
2004	Le Mans 24h	Peterson/White Lightning	
2004	American Le Mans Series	Peterson/White Lightning	
2005	Le Mans 24h	Peterson/White Lightning	
2005	American Le Mans Series	Peterson/White Lightning	
2006	American Le Mans Series	Peterson Racing	

91	T2M Motorsport		JP
LMGT2	Porsche 996GT3-R	3598ccm B6 Saugmotor	
	Reifen	Dunlop	
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z1S692081C	
	Yutaka Yamagishi	JP	
	Jean-Rene de Fournoux	FRA	
	Miro Konopka	SVK	
	Chassis-Lebenslauf:		
2001	FIA-GT	Thierry Perrier	
2001	Le Mans 24h	Thierry Perrier	
2003	FIA-GT	T2M Motorsport	
2003	1000km Le Mans	T2M Motorsport	
2004	Le Mans Endurance Series	T2M Motorsport	
2005	Le Mans Endurance Series	T2M Motorsport	
2005	Le Mans 24h	T2M Motorsport	
2006	Le Mans Series	T2M Motorsport	

93	Team Taisan Advan		JP
LMGT2	Porsche 996GT3-RS	3598ccm B6 Saugmotor	
	Reifen	Yokohama	
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z2S692068	
	Kazuyoki Nishizawa	JP	
	S. Yamaji	JP	
	Philipp Collin	USA	
	Chassis-Lebenslauf:		
2002	Le Mans 24h	Team Taisan	



Le Mans Fan Guide 2006

98	Noel del Bello		FRA
LMGT2	Porsche 996GT3-RSR	3598ccm B6 Saugmotor	
	Reifen		
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z4S 693081	
	Patrick Bourdais	FRA	
	Tom Cloet	BEL	
Adam Sharpe	UK		
Chassis-Lebenslauf:			
2004	GT Italia	Autorlando Sport	
2004	Le Mans Endurance Series	Autorlando Sport	
2004	FIA-GT	Autorlando Sport	

Nachgerücktes Reserveteam (als Ersatz für den Icer Brakes F430 GT2)

83	Seikel Motorsport		DE
LMGT2	Porsche 996GT3-RSR	3598ccm B6 Saugmotor	
	Reifen	Yokohama	
	Motor	Porsche	
	Chassis	Z5S 693067	
	Dominik Farnbacher	DE	
	Lars Erik Nielsen	DNK	
Chassis-Lebenslauf:			
2004	GT Italia	Autorlando Sport	
2004	Le Mans Endurance Series	Autorlando Sport	
2004	FIA-GT	Autorlando Sport	

Le Mans Fan Guide 2006



Anmerkungen zu vorgenannter Liste:

- Bei den Fahrzeugen der GT2 Kategorie können Einsätze in nationalen Meisterschaften fehlen, da diese Informationen nicht aus allen Ländern vorliegen
- Die Angaben der Hubräume bei den Porsche Modellen sind mit Vorsicht zu genießen. Diese Informationen wurden uns aus Frankreich übermittelt, jedoch waren einige dieser Porsche vor kurzem noch mit dem „alten“ 3,6l Motor unterwegs waren.
- Die Fahrerbesetzungen können sich bis zur technischen Abnahme am 12.06. noch ändern. Zusätzlich zu den Piloten welche sich am Testtag qualifiziert haben, wird vom ACO eine entsprechende Liste der qualifizierten Fahrer ausgegeben. Sollte ein Team am Testtag noch nicht vollständig gewesen sein, besteht die Möglichkeit einen Fahrer dieser Liste zu nominieren.
- Der ACO erwartet mindestens 10 Runden am Testtag, oder aber die Qualifikation über die Leistungen der letzten drei Jahre. Prominentestes „Opfer“ war im vergangenen Jahr Sebastien Loeb. Selbst als französischer Rally-Weltmeister musste er sich direkt von der Rally Türkei an die Sarthe fliegen lassen um am Testtag seine 10 Runden abzuspulen.
- Die GT1 und GT2 Fahrzeuge besitzen, da basierend auf Strassenfahrzeugen vollständige VIN (Vehicle Identification Number) , die Fahrzeuge der Prototypenkategorien LMP1 und LMP2 sind mit individuellen Nummern ihrer jeweiligen Hersteller versehen. Ausnahme AUDI: Die AUDI Prototypen besitzen ebenfalls komplette VIN
- Bei den GT Fahrzeugen wurde nur der jeweils entscheidende Teil der Chassisnummer genannt.



Le Mans Fan Guide 2006

Private Tradition: Kremer Racing

Wohl kein Privatteam hat so oft in Le Mans teilgenommen wie Kremer-Racing aus Köln. Der Rennstall konnte auch als erstes nicht werksunterstütztes Team den Klassiker in Frankreich gewinnen, 1979 siegten die Gebrüder Whittington mit Klaus Ludwig auf dem legendären Kremer-Porsche 935 K3.

Bis auf 1994 und 1999 waren es ausschließlich Porsche, die eingesetzt wurden. 1994 setzte man neben dem ersten K8 noch auf Honda NSX, 1999 auf einen Lola-Ford mangels lukrativer Alternativen bei Porsche. Dann wurde es still um Kremer-Racing, zum Schluss bestritt man noch einige historische Gruppe C-Rennen mit deren CK6.

Wenn man heute die Werkstatt in Köln-Ossendorf betritt, fühlt man sich durch die wenigen Rennwagen und vor allem durch Plakate sofort an viele Triumphe und leider auch Tragödien erinnert. Dennoch wird man das Gefühl nicht los, dass dort ein Rennstall derzeit seinen unglaublichen Erfahrungsschatz an Inspektionen von irgendwelchen Straßen-Porsche vergeudet. Auch wenn gerade der 934 von 1977 seinen Weg zur Wiederbelebung zurück zu den Kremers gefunden hat. Das nie zu einem fertigen Rennwagen vollendete Chassis des K9 vermittelt noch etwas Tatendrang und auch den Eindruck des Unvollendeten. Nicht nur des unvollendeten Autos. Vielleicht gibt sich Erwin Kremer nochmals einen Ruck und beendet den Dornröschen-Schlaf. Die Sportwagen-Welt würde sich freuen.



Jahr	St.Nr.	Fahrzeug	Fahrer	Fahrer	Fahrer	Res.	
1970	47	Porsche 911S	Erwin Kremer	Nicolas Koob		7	Klassensieg
1971	26	Porsche 911S	Erwin Kremer	Nicolas Koob	Günther Huber	10	
1972	80	Porsche 911S	Erwin Kremer	John Fitzpatrick		dnf	
1973	45	Porsche Carrera	Erwin Kremer	Olemens Schickentanz	Paul Keller	8	
1974	68	Porsche Carrera RSR	Erwin Kremer	Hans Heyer	Paul Keller	dnf	
1975	65	Porsche Carrera RSR	Carlos Bolanos	Alberto Contreras	"Billy"	9	
1976	65	Porsche 934	Bob Wollek	Didier Pironi	Marie Claude Beaumont	19	
	47	Porsche 935	Hans Heyer	Juan Carlos Bolanos	Eduardo Lopez Negrete	dnf	
1977	58	Porsche 934	Bob Wollek	Philippe Gurdjan	"Steve"	7	Klassensieg
	42	Porsche 935	Guy Edwards	John Fitzpatrick	Nick Faure	dnf	
1978	44	Porsche 935	Jim Busby	Rick Knoop	Chris Cord	6	Klassensieg
	45	Porsche 935	John Winter	Dieter Schomstein	Philippe Gurdjan	dnf	
	46	Porsche 935	Martin Raymond	Mike Franey	"Steve"	dnf	
1979	41	Porsche 935 K3	Klaus Ludwig	Don Whittington	Dale Whittington	1	Gesamtsieg
	40	Porsche 935	Laurent Ferrier	Francois Servarin	Francois Trisconi	3	
	45	Porsche 935	John Winter	Axel Plankenhorn	Philippe Gurdjan	13	
1980	43	Porsche 935 K3	Xavier Lapeyre	Jean Louis Trintignant	Anny Charlotte Verney	dnf	
	42	Porsche 935 K3	Rolf Stommelen	Axel Plankenhorn	Tetsu Ikuzawa	dnf	
	41	Porsche 935 K3	Ted Field	Danny Ongais	Jean Louis Lafosse	dnf	
1981	10	Porsche 917 K81	Xavier Lapeyre	Bob Wollek	Guy Chassol	dnf	
	59	Porsche 935 K3	Ted Field	Don Whittington	Bill Whittington	dnf	
1982	5	Porsche CK5	Ted Field	Danny Ongais	Bill Whittington	dnf	
1983	21	Porsche 956	Mario Andretti	Mike Andretti	Philippe Alliot	3	
	22	Porsche CK5	Frank Jelinski	Patrick Gaillard	Derek Warwick	dnf	
1984	11	Porsche 956	Vern Schuppan	Alan Jones	Jean-Pierre Jarier	6	
	17	Porsche 956	Tiff Needell	David Sutherland	Rusty French	9	
1985	10	Porsche 956	Sarel van der Merwe	George Fouche	Mario Hytten	5	
	11	Porsche 962	Mike Thackwell	Franz Konrad	Jean-Pierre Jarier	9	
1986	10	Porsche 962	Sarel van der Merwe	Jo Gartner	Kunimitsu Takahashi	dnf	Jo Gartner tödlich verunglückt
	12	Porsche 956	Pierre Yver	Hubert Striebig	Max Cohen Oliver	dnf	
1987	10	Porsche 962	Kris Nissen	Volker Weidler	Kunimitsu Takahashi	dnf	
	11	Porsche 962	George Fouche	Franz Konrad	Wayne Taylor	4	
1988	10	Porsche 962	Hideki Okada	Bruno Giacomelli	Kunimitsu Takahashi	9	
	11	Porsche 962	Kris Nissen	George Fouche	Harald Grohs	8	
1989	10	Porsche 962	Hideki Okada	George Fouche	Masanori Sekiya	dnf	
	11	Porsche 962	Giovanni Lavaggi	Bruno Giacomelli	Kunimitsu Takahashi	dnf	
1990	10	Porsche 962 CK6	Sarel van der Merwe	Hideki Okada	Kunimitsu Takahashi	24	
	11	Porsche 962 CK6	Patrick Gonin	Bernhard de Dryer	Philippe Alliot	16	
1991	11	Porsche 962 CK6	Manuel Reuter	Harry Toivonen	JJ Lehto	9	
	46	Porsche 962 CK6	Tiff Needell	Tomas Lopez	Gregor Foitek	dnf	
1992	51	Porsche 962 CK6	Giovanni Lavaggi	Manuel Reuter	John Nielsen	7	
	52	Porsche 962 CK6	Robin Donovan	Charles Rickett	Almo Coppelli	11	
1993	10	Porsche 962 CK6	Giovanni Lavaggi	Jürgen Lässig	Wayne Taylor	12	
	11	Porsche 962 CK6	Andy Evans	Tomas Saldana	Francois Migault	13	
	15	Porsche 962 CK6	Robin Donovan	Steve Fosset	Almo Coppelli	dnf	
1994	5	Kremer K8	Robin Donovan	Jürgen Lässig	Derek Bell	6	
	46	Honda NSX	Kazuo Shimizu	Hideki Okada	Philippe Favre	16	
	47	Honda NSX	Akira Iida	Keiichi Tsuchiya	Kunimitsu Takahashi	18	
	48	Honda NSX	Armin Hahne	Christophe Bouchut	Bertrand Gachot	14	
1995	4	Kremer K8	Hans Joachim Stuck	Christophe Bouchut	Thierry Boutsen	6	
	3	Kremer K8	Antonio Hermann	Jürgen Lässig	Franz Konrad	dnf	
1996	1	Kremer K8	Harri Toivonen	Christophe Bouchut	Jürgen Lässig	dnf	
	2	Kremer K8	George Fouche	Steve Fosset	Stanley Dickens	dnf	
1997	5	Kremer K8	Jürgen Lässig	Tomas Saldana	Carl Rosenblad	dnf	
	6	Kremer K8	Giovanni Lavaggi	Bernard Chauvin	Jean-Luc M. Larivière	dns	
	30	Porsche 911 GT1	Andy Evans	Christophe Bouchut	Bertrand Gachot	dnf	
1998	16	Kremer K8	Rocky Agusta	Xavier Pompidou	Almo Coppelli	12	
1999	27	Lola B98 / 10	Grant Orbell	Tomas Saldana	Didier de Radques	dnf	



Le Mans Fan Guide 2006

Le Mans Fan Guide 2006



Tips für den Le Mans Trip

Es gibt vieles was man als Newbie in LeMans falsch machen kann oder was man im Vorfeld wissen sollte. Grundlegende Voraussetzung für einen Besuch in LeMans ist das Bewusstsein das man sich abseits deutschen Ordnungsgehebe und deutscher Vorschriften befindet.

Hat man im ersten Jahr seines Besuchs in mühevoller Kleinarbeit die Schleichwege abseits der Nationalstrassen erkundet muss man im Folgejahr feststellen das die Franzosen garantiert sämtliche Einbahnstrassen nach Losverfahren geändert haben. ;-) Man sollte also frühzeitig in eine Strassenkarte der Region (MICHELIN) investieren.

Hat man seinen Campingplatz gefunden und reist frühzeitig (Sonntag/Montag/Dienstag vor dem Rennen) an oder erreicht seinen Platz in der Nacht, darf man nicht erwarten mit seinem Campingticket den Platz zu befahren. Ein System wann welcher Platz wieso und warum öffnet konnten wir in den Jahren seit 1995 nicht klären. Man sollte zu diesem Zeitpunkt jedoch alle deutschen Tugenden ablegen und alles sehr gelassen sehen und erst einmal ein Bier trinken auf die Ankunft im Mekka des Langstreckensports. Auch bietet dies die Chance mit den zahlreichen weiteren Ankömmlingen die ersten Kontakte zu knüpfen.

Was sollte man als Ausstattung mitnehmen? Alles? Unserer Meinung nach nein. Es gibt eine ganze Reihe von Dingen die man in den Supermärkten in LeMans kaufen kann - Bier gehört definitiv nicht dazu. Die Liebhaber von Wein, Käse und Baguettes werden sich wohlfühlen.

Als teutonischer Biertrinker ist die Mitnahme deutschen Bieres nach dem Reinheitsgebot von 1516 zu empfehlen.

Die Grundausrüstung sollte sicherlich aus folgendem bestehen:

- Metallstangen
- Hammer, Säge, Klebeband, Schere, Zange
- Wasserkanister (besser Planschbecken)
- Ausreichend grosser Pavillion
- Min. 2x 25m Stronkabel
- Genügend Absperrband
- Campingteppich um den Pavillion wohnlich zu gestalten
- AUTOSPORT Ausgabe vor LeMans (im guten Bahnhofs oder Flughafen Zeitungshandel)
- Sonnenmilch Faktor 45



Le Mans Fan Guide 2006

- Ausreichend Regenschutz
- Dicke Pullover (für die wenigen Wetterkatastrophenjahre)
- Walkie Talkies mit Ohrstecker zur Kommunikation wenn man in Gruppen unterwegs ist
- Stoppuhren (min. 3)
- 20 Jahre alte Kühlbox
- ebenso alte Cappy mit dem Aufdruck eines Rennens in den 80ern
- Zahnseide und Zahnstocher (nach fast ausschließlicher Grillernahrung sehr hilfreich)
- Kühlschrank
- Qualitativ hochwertiges Zelt oder Luftmatratze oder Zelt/Luftmatratze die man stehen lassen könnte. Beim Katastrophen-Regen 2001 litt die Ausrüstung doch deutlich

Supermärkte

Nicht alles muss mühselig aus der Heimat mitgenommen werden. Auch in Frankreich gibt es eine Reihe von Supermärkten und deutlich kundenfreundlichere Öffnungszeiten als in Deutschland:

CARREFOUR: Avenue George Durand. Rund einen Kilometer von der Tetre Rouge Kurve in Richtung Innenstadt auf der rechten Seite. Sehr großzügiger Supermarkt der in den vergangenen Jahren die Besucher mit einem Pescarolo Showcar begrüßte und wirklich alles bietet was man benötigt. Von Baguettes über Stromadapter bis zu leckerem Rotwein.

SUPER U: In Ecommoy an der N138 einige Kilometer südlich von Mulsanne

INTERMARCHE: Direkt in Arnage

CHAMPION: Am Kreisverkehr der Mulsanne Corner. Der einzige, uns bekannte Supermarkt welcher auch am Sonntag geöffnet hat. Während des Rennens nur durch grosse Umwege zu erreichen, aber erste Anlaufstelle für diejenigen die eine Woche vor dem Rennen schon anreisen.



Busse in die Innenstadt

Linie 1: Haltestelle in Richtung Innenstadt an der Tetre Rouge.

Linie 6: Haltestelle vom Haupteingang unter der Autobahnbrücke in Richtung Friedhof.

„24 heures du Mans“: Während der Trainingstage von 16.40 - 00.30 im 20 Minuten Rythmus zwischen Bahnhof und Strecke, während des Rennen alle 15 Minuten (zwischen 02:30 und 09:00 alle 30 Minuten). Einfaches Ticket EUR 2,50 - Hin- und Rück EUR 4,00

Während des Rennens fahren Shuttle-Busse in Richtung Arnage oder Mulsanne, sowie eine Reihe von Bussen sind unterwegs zur Fahrerparade am Freitag

Anreise

Mit dem Auto

Von Deutschland aus führen alle Wege über Paris. Sobald man in Paris die Peripherique (Ring der Statdautobahn um Paris) erreicht hat immer den Schildern Bordeaux, Nantes, Lyon folgen. Folgt ihr diesen Schildern landet ihr zwangsläufig auf der A86/A6. Die nächste Beschilderung der man folgen muss, ist Nantes, Bordeaux, Palaiseau und ihr erreicht die A10 und seit auf dem richtigen Weg. Ihr befindet Euch nun auf dem Weg in Richtung des geschichtsträchtigen Rambouilles.

Kurz vor Rambouilles erreicht ihr eine Abzweigung und folgt dort Ablis, Chartes, LeMans, Rennen auf der A11. Rund 2h und 200km müsst ihr jetzt noch einkalkulieren.

Bisher gab es vor LeMans Schilder welche auf den Circuit de Sarthe hinweisen. Vor LeMans erreicht ihr ein Autobahnkreuz A11/A28 (E502). Wechselt nun auf die A28 (ist nur in südliche Richtung möglich) und folgt der A28 bis zur nächsten Ausfahrt (#23) und verlasst dort die Autobahn.

Im folgenden Kreisverkehr ist der Circuit de Sarthe ausgeschildert und ihr folgt der N23 in Richtung Rennstrecke, welche südlich von LeMans liegt.

Nähert ihr Euch nach ca. 13 km der Strecke findet ihr Schilder in den Farben Grün, Rot, Weiß oder Blau. Diese Schilder weisen Euch zu Euren Campingplätzen:



Le Mans Fan Guide 2006

GRÜN: Houx, Houx Annexe, Karting Nord, Technoparc

ROT: Expo, Rouge Parking, Tertre Rouge Camping

WEIß: Maison Blanche

BLAU: Camping Bleu

Seid ihr auf Beausejour (bei den Porsche Kurven) untergekommen könnt ihr allen Beschilderungen folgen.

ADAC-Mitgliedern seien die ADAC Tour Sets ans Herz zu legen- Kostenlos für Mitglieder auf der ADAC Website www.adac.de zu erhalten.

Hier gibt es Infos zu Radaranlagen: http://www.radarsfixes.com/c_carte.asp?carte=F

Mit dem Zug

LeMans hat einen TGV (Train Grand Vitesse) Bahnhof und ist damit mit dem französischen Hochgeschwindigkeitszug problemlos zu erreichen. Je nach Region sei hier die Anfahrt bis Paris zu empfehlen über die Website der Deutschen Bahn www.bahn.de und von dort mit dem TGV www.voyages-sncf.com nach LeMans

Vom Bahnhof in LeMans fahren Pendelbusse zur Rennstrecke zum Preis von EURO 2,50 für die einfache Fahrt.

Mit dem Flugzeug

Ab Paris siehe Zug oder Weiterfahrt mit dem Leihwagen. Als Fluglinie empfiehlt sich www.germanwings.com oder www.hlx.com. Speziell bei der Buchung von Leihwagen haben wir die Erfahrung gemacht, dass ein wenig Zeit bei der Suche nach dem günstigsten Tarif etliche Euro sparen kann.

Le Mans Fan Guide 2006



Alle Sieger der 24 Stunden von Le Mans 1923 - 2005

CIRCUIT = 17.262 km

1923	CHENARD & WALCKER SPORT	ANDRÉ LAGACHE, RENÉ LEONARD	2209.536 km
1924	BENTLEY SPORT	JOHN DUFF, FRANK CLEMENT	2077.340 km
1925	LORRAINE-DIETRICH B3-6	GÉRARD DE COURCELLES, ANDRÉ ROSSIGNOL	2233.982 km
1926	LORRAINE-DIETRICH B3-6	ROBERT BLOCH, ANDRÉ ROSSIGNOL	2552.414 km
1927	BENTLEY SPORT	SAMMY DAVIS, JOHN BENJAFIELD	2369.807 km
1928	BENTLEY	WOOLF BARNATO, BERNARD RUBIN	2669.272 km

CIRCUIT = 16.340 km

1929	BENTLEY SPEED SIX	WOOLF BARNATO, HENRY BIRKIN	2843.830 km
1930	BENTLEY SPEED SIX	WOOLF BARNATO, GLEN KIDSTON	2930.663 km
1931	ALFA ROMEO 8C	LORD HOWE, HENRY BIRKIN	3017.654 km

CIRCUIT = 13.492 km

1932	ALFA ROMEO 8C	RAYMOND SOMMER, LUIGI CHINETTI	2954.038 km
1933	ALFA ROMEO 8C	RAYMOND SOMMER, TAZIO NUVOLARI	3144.038 km
1934	ALFA ROMEO 8C	PHILIPPE ETANCELIN, LUIGI CHINETTI	2886.938 km
1935	LAGONDA RAPIDE	JOHN HINDMARSH, LUIS FONTES	3006.797 km
1936	Kein Rennen		
1937	BUGATTI 57 G	JEAN-PIERRE WIMILLE, ROBERT BENOIST	3287.938 km
1938	DELAHAYE 135 S	EUGÈNE CHABOUD, JEAN TREMOULET	3180.940 km
1939	BUGATTI 57 C	JEAN-PIERRE WIMILLE, PIERRE VEYRON	3354.760 km
1940 - 1948	Kein Rennen		
1949	FERRARI 166 MM	LUIGI CHINETTI, LORD SELSDON	3178.279 km
1950	TALBOT LAGO T 26 GS	LOUIS ROSIER, JEAN-LOUIS ROSIER	3465.120 km
1951	JAGUAR XK 120 C	PETER WALKER, PETER WHITEHEAD	3611.193 km
1952	MERCEDES-BENZ 300 SL	HERMANN LANG, FRITZ REISS	3733.800 km
1953	JAGUAR XK 120 C	TONY ROLT, DUNCAN HAMILTON	4088.064 km
1954	FERRARI 375 PLUS	MAURICE TRINTIGNANT, JOSE FROILAN GONZALES	4061.150 km
1955	JAGUAR D	MIKE HAWTHORN, IVOR BUEB	4135.380 km

CIRCUIT = 13.461 km

1956	JAGUAR D	NINIAN SANDERSON, RON FLOCKHART	4034.929 km
1957	JAGUAR D	IVOR BUEB, RON FLOCKHART	4397.108 km
1958	FERRARI 250 TR	OLIVIER GENDEBIEN, PHIL HILL	4101.926 km
1959	ASTON MARTIN DBR 1	ROY SALVADORI, CARROLL SHELBY	4347.900 km
1960	FERRARI TR 59/60	OLIVIER GENDEBIEN, PAUL FRERE	4217.527 km
1961	FERRARI TR 61	OLIVIER GENDEBIEN, PHIL HILL	4476.580 km
1962	FERRARI 330 LM TRI	OLIVIER GENDEBIEN, PHIL HILL	4451.255 km
1963	FERRARI 250 P	LODOVICO SCARFIOTTI, LORENZO BANDINI	4561.710 km
1964	FERRARI 275 P	NINO VACCARELLA, JEAN GUICHET	4695.310 km
1965	FERRARI 275 LM	MASTEN GREGORY, JOCHEN RINDT	4677.110 km
1966	FORD MK II	BRUCE McLAREN, CHRIS AMON	4843.090 km
1967	FORD MK IV	DAN GURNEY, A J FOYT	5232.900 km

CIRCUIT = 13.469 km

1968	FORD GT 40	PEDRO RODRIGUEZ, LUCIEN BIANCHI	4452.880 km
1969	FORD GT 40	JACKY ICKX, JACKIE OLIVER	4998.000 km
1970	PORSCHE 917 L	HANS HERMANN, RICHARD ATTWOOD	4607.810 km
1971	PORSCHE 917 K	HELMUT MARKO, GIJS VAN LENNEP	5335.313 km



Le Mans Fan Guide 2006

CIRCUIT = 13.640 km

1972	MATRA SIMCA MS 670	HENRI PESCAROLO, GRAHAM HILL	4691.343 km
1973	MATRA SIMCA MS 670 B	HENRI PESCAROLO, GÉRARD LARROUSSE	4853.945 km
1974	MATRA SIMCA MS 670 B	HENRI PESCAROLO, GÉRARD LARROUSSE	4606.571 km
1975	GULF MIRAGE GR 8	JACKY ICKX, DEREK BELL	4595.577 km
1976	PORSCHE 936	JACKY ICKX, GIJS VAN LENNEP	4769.923 km
1977	PORSCHE 936	JACKY ICKX, JÜRGEN BARTH, HURLEY HAYWOOD	4671.630 km
1978	RENAULT ALPINE A 442 B	DIDIER PIRONI, JEAN-PIERRE JAUSSAUD	5044.530 km

CIRCUIT = 13.626 km

1979	PORSCHE 935 K3	K. LUDWIG, BILL WHITTINGTON, DON WHITTINGTON	4173.930 km
1980	RONDEAU M 379 B	JEAN RONDEAU, JEAN-PIERRE JAUSSAUD	4608.020 km
1981	PORSCHE 936/81	JACKY ICKX, DEREK BELL	4825.348 km
1982	PORSCHE 956	JACKY ICKX, DEREK BELL	4899.086 km
1983	PORSCHE 956	AL HOLBERT, HURLEY HAYWOOD, VERN SCHUPPAN	5047.934 km
1984	PORSCHE 956	HENRI PESCAROLO, KLAUS LUDWIG	4900.276 km
1985	PORSCHE 956	KLAUS LUDWIG, PAOLO BARILLA, JOHN WINTER	5088.507 km

CIRCUIT = 13.528 km

1986	PORSCHE 962 C	DEREK BELL, AL HOLBERT, HANS STUCK	4972.731 km
------	---------------	------------------------------------	-------------

CIRCUIT = 13.535 km

1987	PORSCHE 962 C	DEREK BELL, AL HOLBERT, HANS STUCK	4791.777 km
1988	JAGUAR XJR 9 LM	J.LAMMERS, ANDY WALLACE, JOHNNY DUMFRIES	5319.960 km
1989	SAUBER C9-MERCEDES	JOCHEN MASS, STANLEY DICKENS, MANUEL REUTER	5265.115 km

CIRCUIT = 13.600 km

1990	JAGUAR XJR 12	MARTIN BRUNDLE, JOHN NIELSEN, PRICE COBB	4882.400 km
1991	MAZDA 787 B	J. HERBERT, VOLKER WEIDLER, BERTRAND GACHOT	4922.810 km
1992	PEUGEOT 905	DEREK WARWICK, YANNICK DALMAS, MARK BLUNDELL	4787.200 km
1993	PEUGEOT 905	GEOFF BRABHAM, ERIC HELARY, CHRISTOPHE BOUCHUT	5100.000 km
1994	DAUER PORSCHE 962 LM	YANNICK DALMAS, MAURO BALDI, HURLEY HAYWOOD	4685.701 km
1995	McLAREN F1 GTR	YANNICK DALMAS, J J LEHTO, MASANORI SEKIYA	4055.800 km
1996	TWR-PORSCHE WSC 95	MANUEL REUTER, DAVY JONES, ALEX WURZ	4814.400 km

CIRCUIT = 13.605 km

1997	TWR-PORSCHE WSC 95	M. ALBORETO, STEFAN JOHANNSON, TOM KRISTENSEN	4909.600 km
1998	PORSCHE 911 GT1-98	ALLAN McNISH, STEPHANE ORTELLI, LAURENT AIELLO	4783.781 km
1999	BMW V12 LMR	P. MARTINI, YANNICK DALMAS, JOACHIM WINKELHOCK	4967.991 km
2000	AUDI R8	FRANK BIELA, TOM KRISTENSEN, EMANUELE PIRRO	5007.988 km
2001	AUDI R8	FRANK BIELA, TOM KRISTENSEN, EMANUELE PIRRO	4367.205 km

CIRCUIT = 13.650 km

2002	AUDI R8	FRANK BIELA, TOM KRISTENSEN, EMANUELE PIRRO	5118.750 km
2003	BENTLEY EXP SPEED 8	TOM KRISTENSEN, RINALDO CAPELLO, GUY SMITH	5146.050 km
2004	AUDI R8	TOM KRISTENSEN, RINALDO CAPELLO; SEIJI ARA	5173,350 km
2005	AUDI R8	TOM KRISTENSEN, MARCO WERNER, J.J. LEHTO	5050,500 km

Le Mans Fan Guide 2006



POS	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													

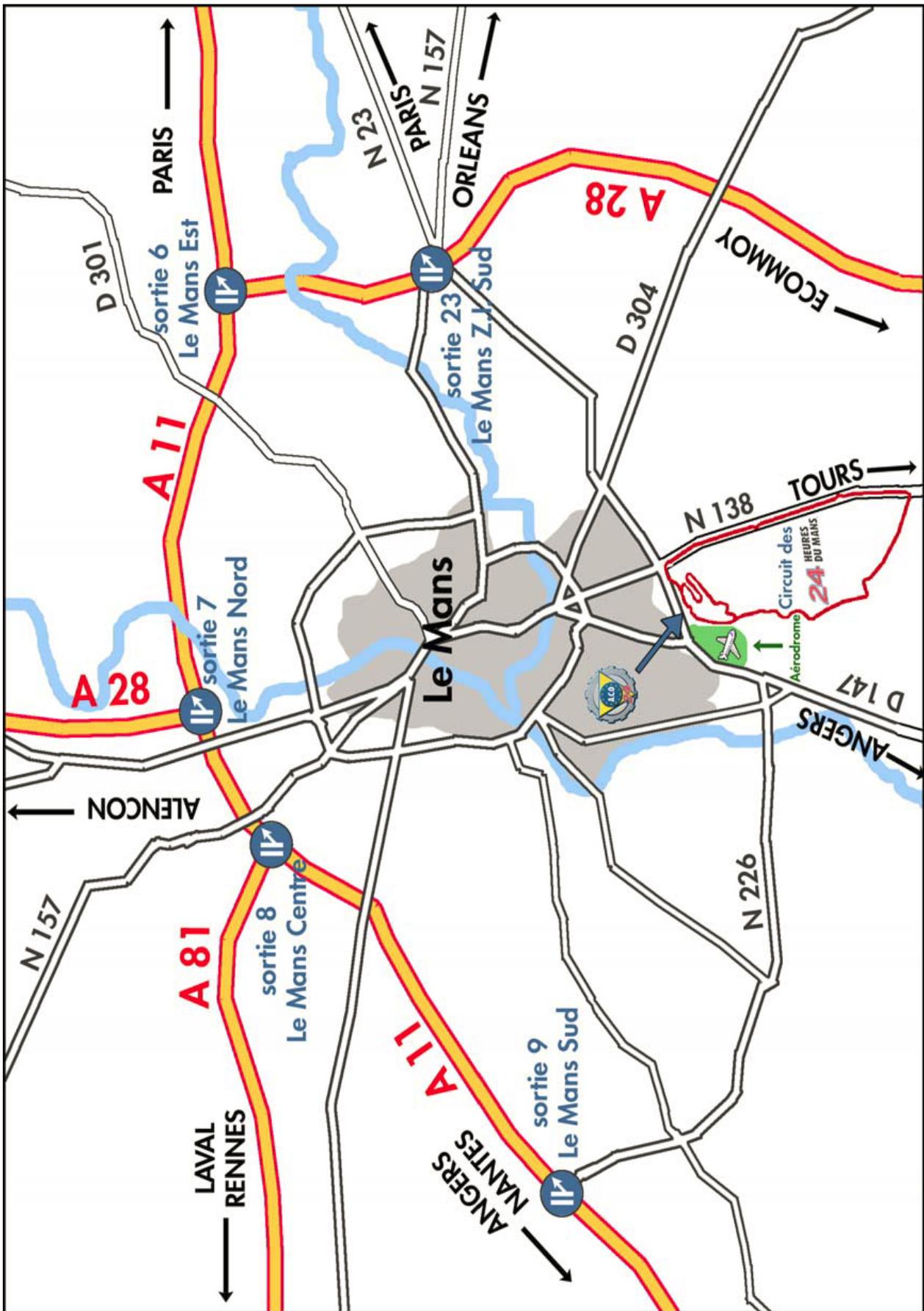


Le Mans Fan Guide 2006

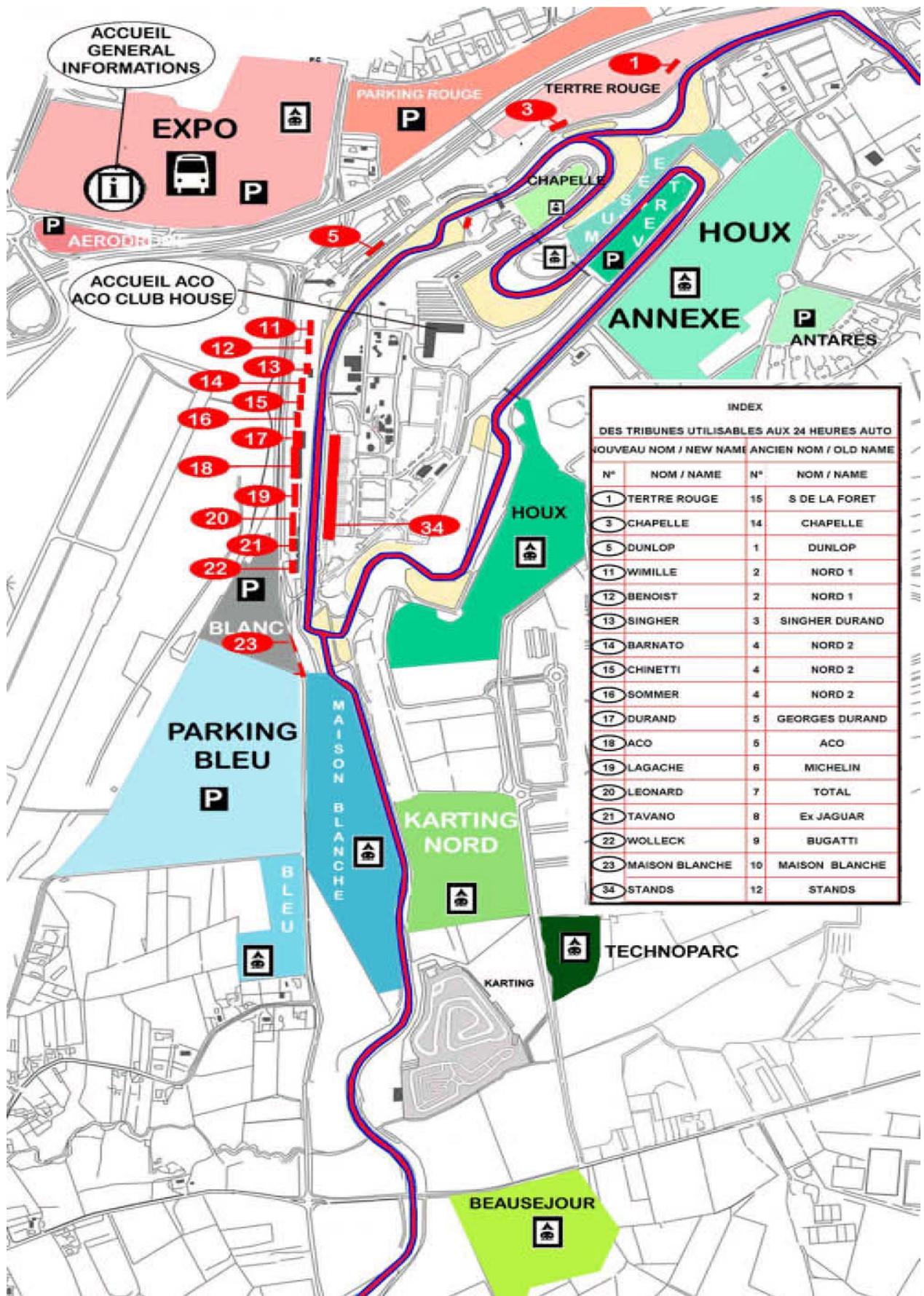
POS	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												

Le Mans Fan Guide 2006



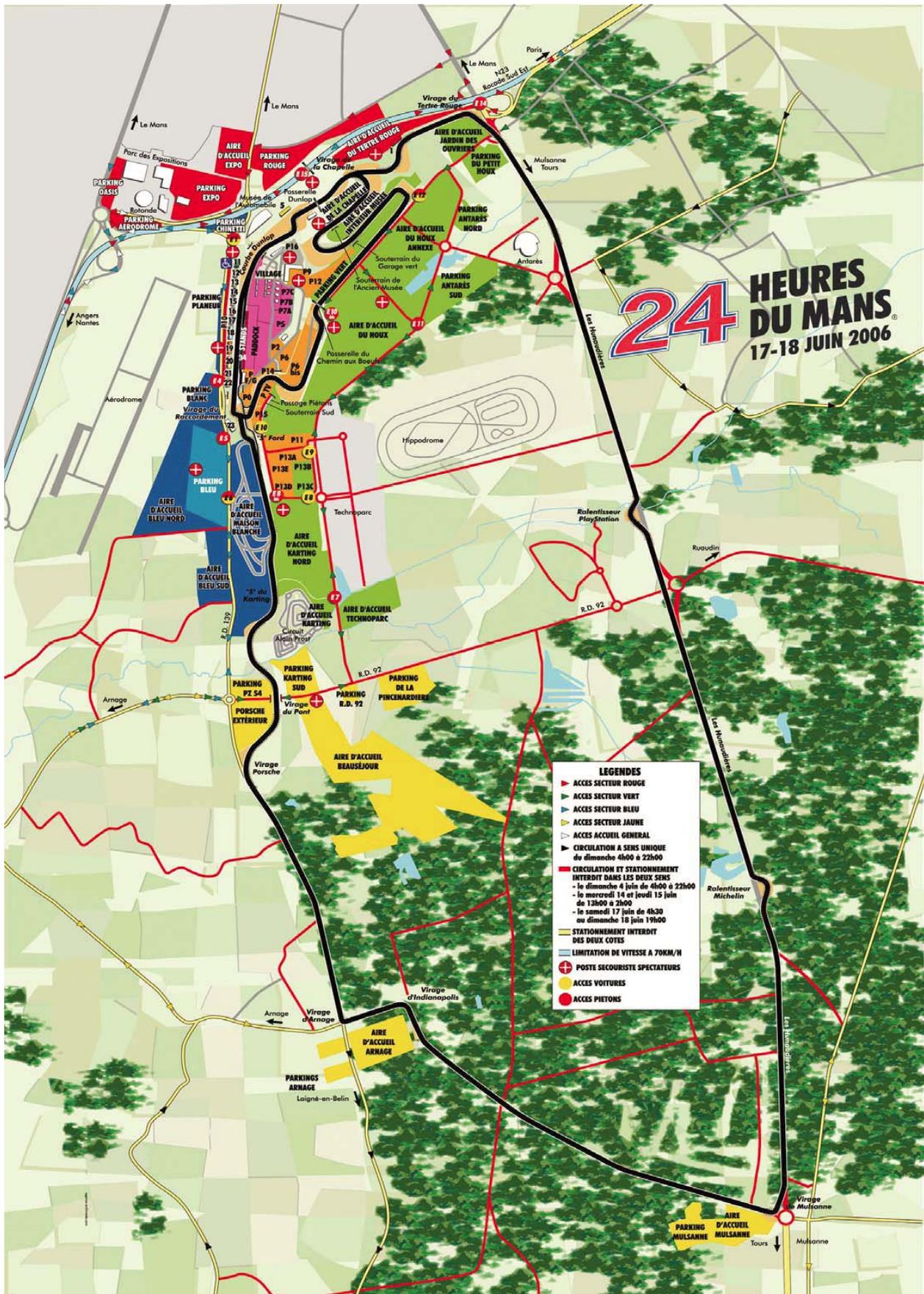


Le Mans Fan Guide 2006

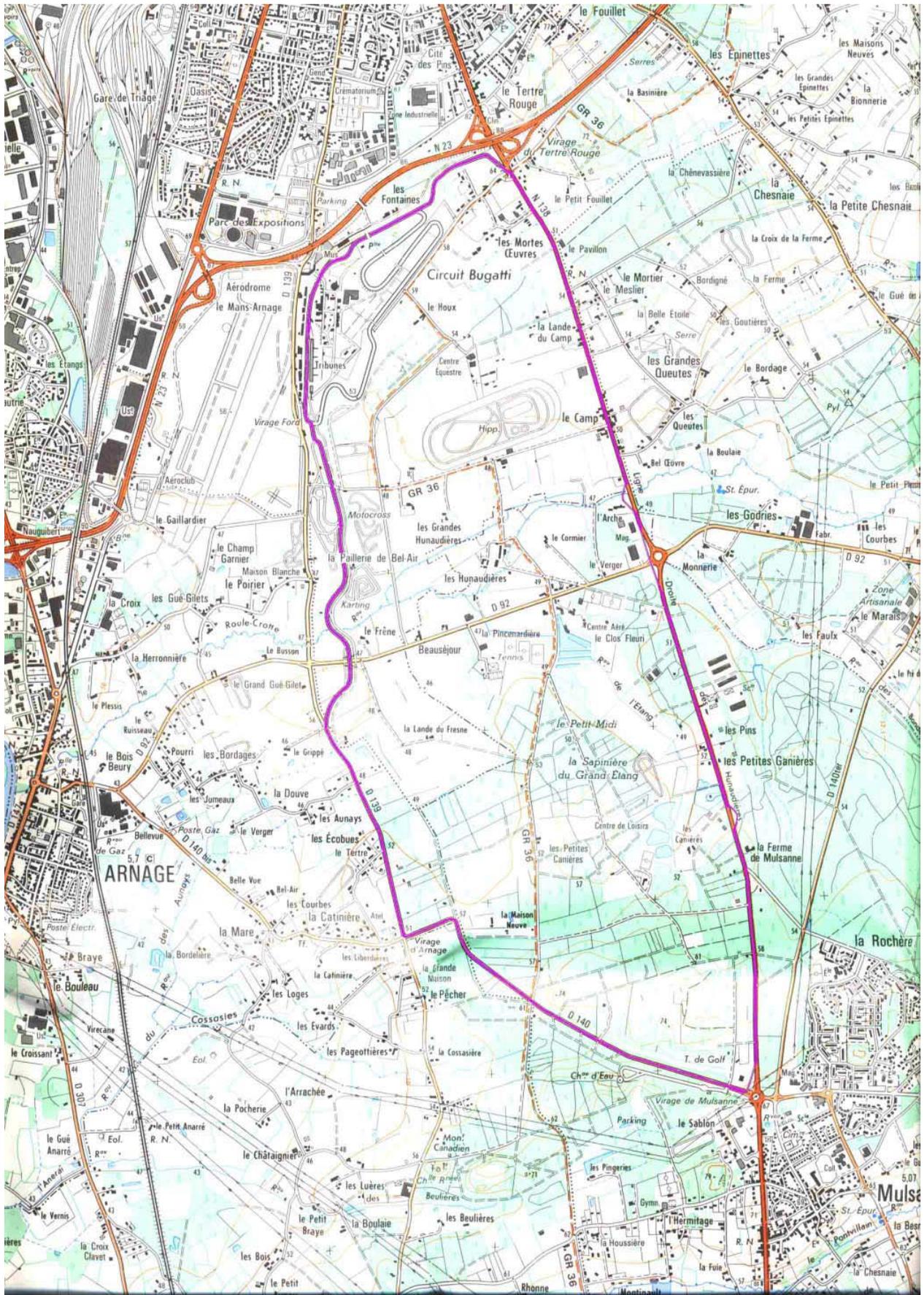


Le Mans Fan Guide 2006





Le Mans Fan Guide 2006



Le Mans Fan Guide 2006

