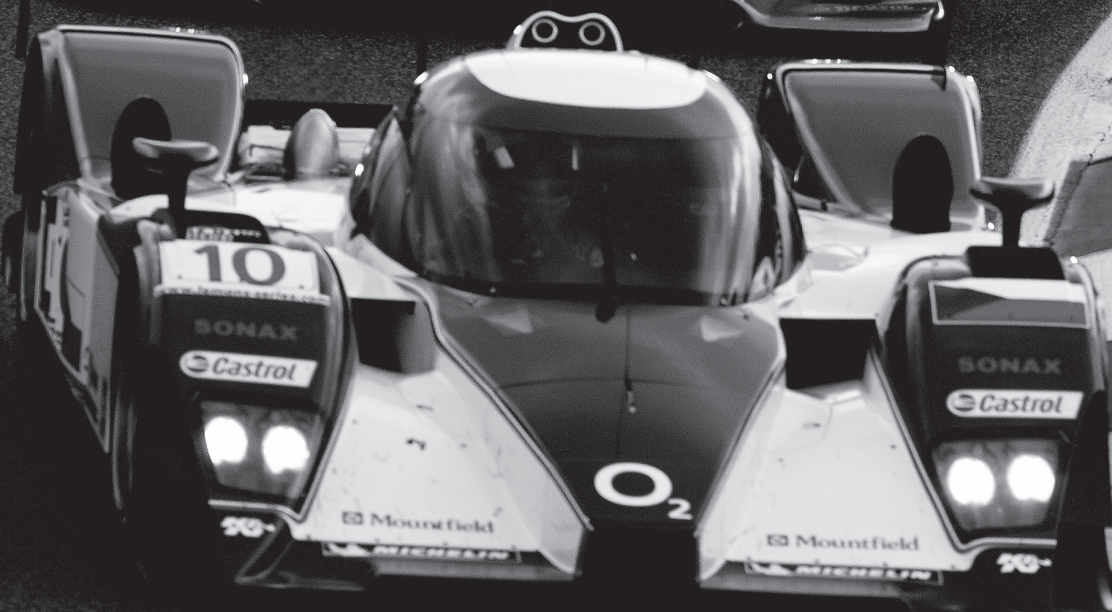
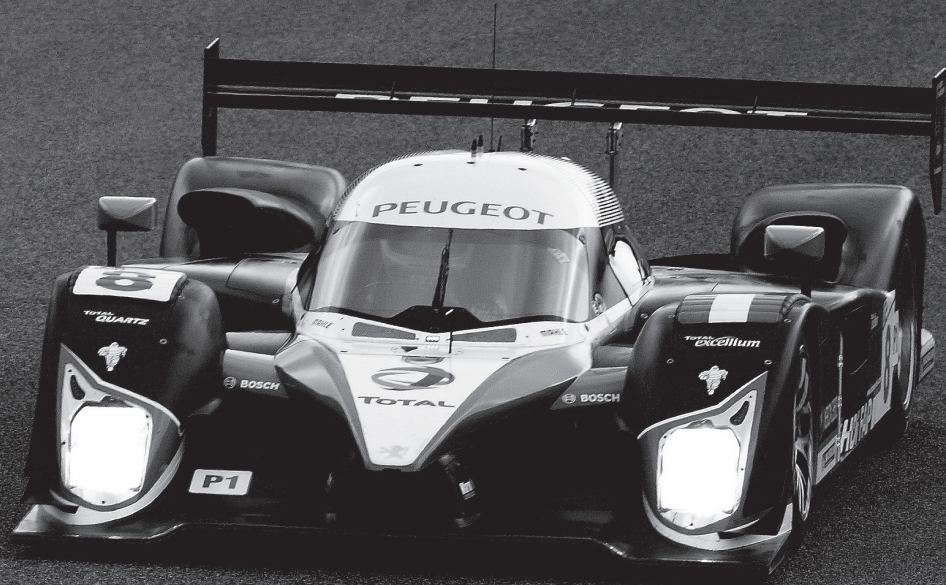




24h Le Mans

Fanguide 2008



Le Mans Fanguide 2008

Nachdem uns 2007 mit dem Fan Guide die Zeit davon gelaufen ist, haben wir uns fest vorgenommen, in diesem Jahr früher anzufangen. Und was wir uns vorgenommen haben, setzen wir konsequent um, wir dürften etwa einen Tag früher gestartet sein.

Als Resultat habt Ihr nun den fünften Le Mans Fan Guide in der Hand. Die Idee hat sich mittlerweile durchgesetzt, es gibt mittlerweile auch englisch- und französisch-sprachige Fan Guides verschiedener Websites, was uns freut, also war unsere Idee 2004 nicht so falsch.

Peugeot gegen Audi, Aston Martin gegen Corvette, Porsche gegen Ferrari, es sind gigantische Duelle, die nächste Woche ins Haus stehen. Wir sind ab Mittwoch vor Ort und werden auf www.project-lemans.de und auch auf www.motorsport-aktuell.com über alles rund um die diesjährigen 24 Stunden von Le Mans berichten.

Dazu überträgt Eurosport wieder in großem Umfang, in Verbindung mit Eurosport 2 sogar über die volle Distanz. Solltet Ihr etwas verpasst haben, schaut einfach auf www.project-lemans.de nach, wir werden wieder ein zeitnahes Rennsteno haben, in dem wir alle wichtigen Ereignisse aufführen. Wir wünschen Euch viel Spass mit dem Le Mans Fan Guide 2008 und dazu ein tolles Rennen!

Christian Guido Markus Oliver

05.06.2008



project-lemans.de

10 Dinge die man bei seinem Le Mans Besuch nicht verpassen darf

1. Während des Trainings zur Tertre Rouge:

Die Tertre Rouge ist eine der spektakulärsten Kurven in Le Mans. Besonders zu empfehlen in der zweiten Session am Mittwoch, dann werden überlicherweise die Pole Zeiten gefahren. Geheimtipp: Zur Außenseite !

2. Ein Fahrrad mitnehmen.

Nur zu empfehlen wer mit dem Camper oder Bulli anreist, aber sonst ein wertvolles Hilfsmittel beim erkunden der Strecke.

4. Ins Museum gehen.

Das Museum hält einige feine Ausstellungsstücke aus der Le Mans Geschichte der vergangenen Jahre bereit. Haben wir gehört.....auch in diesem Jahr werden es bestimmt wieder nicht ins Museum schaffen, aber man braucht auch Ziele für die Zukunft.....

5. Zur Arnage:

Den Streckenteil zwischen Indianapolis und Arnage sollte man nicht verpassen. Auch nachts zu empfehlen, Arnage ist nicht der langsamste, sondern auch der dunkelste Streckenteil ins Le Mans. Für die Fahrt zur Arnage gibt es Pendelbusse. Seit dem letzten Jahr kann man das Rennen dort übrigens auch über eine Videowand verfolgen.

6. Mad Friday

Am Freitagmittag sollte man die Strecke zwischen Mulsanne und Arnage besuchen, was sich einem dort neben den exotischsten und teuersten aller Autos bietet ist mit Worten nicht zu beschreiben. Nur nicht zu spät, ab dem frühen Nachmittag steigt der Alkoholpegel der Anwesenden beträchtlich.

7. Den Sonnenaufgang erleben

Der Sonnenaufgang am Sonntagmorgen in Le Mans hat etwas Magisches an sich. (zumindest solange es trocken ist). Auf keinen Fall vorher schlapp machen. Eigentlich sollte man während des Rennens gar nicht schlapp machen.

8. Rechtzeitig die Heimreise planen

Wer direkt nach Rennende abreist, sollte ein geduldiges Gemüt haben. Der Stau ist gigantisch und dauert mindestens noch bis drei Stunden nach Rennende an. Besonders viel Freude gibt es vor den Mautstellen. Wer Montags morgens nicht frei hat und Sonntags die Heimreise antritt, sollte sich überlegen nicht schon eine Stunde vor Rennende abzureisen. (ist selbst unter Hardcore-Fans kein Frevel, natürlich nur solange es nicht mehr spannend ist). Ansonsten daran denken das man



Le Mans Fanguide 2008

nach dem Rennen schon so einiges mit gemacht hat und nicht gerade ausgeruht ist, am vernünftigsten also den Abend gemütlich auf dem Campingplatz ausklingen lassen und ausgeruht die Heimreise am Montag morgen antreten.

9. Erkunde die Strecke !

Der ACO hat keine Strecke gebaut die 13,629 km lang ist damit sich nur in einer Ecke rumdrückt. Die Strecke hat so viel vielfältige Zuschauerpunkte zu bieten das 24h Renndauer eigentlich zu kurz sind alle zu erkunden. Von den Porsche Kurven bis Terte Rouge ist eine schöne Wanderung, zu Mulsanne und Arnage fahren Busse.

10. Ein T-Shirt kaufen

Die Fanartikelbuden in Le Mans bieten neben dem größtmöglichen denkbaren Schund auch Dinge, die man sonst nirgends findet. Ein Andenken muss sein.

10 Dinge, dich man lieber nicht machen sollte

1. Zu wenig Bargeld mitnehmen

Im Village existiert zwar ein Geldautomat, der ist aber entsprechend schnell leergeräumt. Fanartikel Verkäufer nehmen zwar auch gerne Kreditkarten, aber Imbissbuden und Getränkstände wollen damit nichts zu tun haben. Und da deren Tarife auch nicht am unteren Ende der Preisskala liegen, sollte man mit ausreichend Barmitteln nach Le mans kommen

2. Mit den lokalen Ordnungskräften diskutieren

Bringt in den meisten Fällen wenig. Die meisten französischen Polizisten sprechen mittlerweile Englisch. Sei sicher dass niemand von denen in der Le Mans Woche Dienst hat. Der französische Ordner oder Polizist wird sich keine Mühe geben dich zu verstehen, er ist der Chef am Platz und Du tust besser was er sagt.

3. Selber Kristensen, McNish und Minassian spielen

Außerhalb der Trainingssessions und des Rennens ist der „Circuit des 24 heures“ zwischen Tertre Rouge und Eingang Porsche Kurven auch mit dem eigenem PKW zu befahren. Die Strecke verleitet dazu selber mal auf Gas zu drücken, das wissen auch die französischen Ordnungskräfte, die daher im 100m Abstand Radarfallen aufgestellt haben.

4. Radio vergessen

Radio Le Mans sendet auf Englisch während der ganzen Rennwoche und während des Rennens, will man halbwegs auf dem Laufenden bleiben sollte man ein Radio mitsamt Ersatzbatterien keinesfalls vergessen



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

4. Zu wenig Bier mitnehmen:

Liebhaber des Gerstensaftes sollten ausreichend Bier mit einführen, Frankreich ist kein Biertrinkerland, das merkt man spätestens wenn man seine Vorräte beim nächsten Supermarkt auffüllen will

5. Während des Rennens Auto fahren

Während des Rennens mit dem Auto im Umreis der Strecke unterwegs zu sein ist kein Vergnügen, es gibt nur wenige, total überfüllte Wege, per pedes ist man schneller. Da es eigentlich während es Rennens keine Grund gibt selber mit dem Auto unterwegs zu sein, lass es lieber sein, weiter entfernte Streckenpunkte sind per Bus zu erreichen. Im Bus hat man so wenigstens mehr Gesellschaft im Stau.

6. Das Startprozedere beobachten.

Das Startprozedere hat nichts vom Glanz und Gloria vergangener Tage, und ist so langweilig das man Gefahr läuft einzuschlafen und den Start zu verpassen. Wenn man in Besitz eines Tribümentickets ist sollte man darauf verzichten sich frühzeitig auf der Tribüne zu hocken, da der Platz reserviert ist. Hat man allerdings keine Tribünekarte, empfiehlt es sich, sich rechtzeitig ein gutes Plätzchen zu sichern.

7. Sich aufregen

In Frankreich gehen die Uhren anders. Mit Deutscher Gründlichkeit sein eigenes „Project Le Mans“ in Angriff zu nehmen, geht nicht lange gut. Lieber mal tief durchatmen und fünf gerade sein lassen.

8. Am Mad Friday Auto fahren

Zwischen An- und Abreise sollte man das Auto in Le Mans tunlichst stehen lassen. In jedem Fall aber Freitags abend. Wer meint man könnte Freitagabends noch schön ein bisschen spazieren fahren, sollte es lieber bleiben lassen. Sämtliche Straßen rund um die Strecke sind wahlweise mit mehr oder weniger angetrunkenen Dänen oder Briten überschwemmt, kein wirkliches Vergnügen sich einen Weg durch die Mensentrauben zu Bahnen.

9. Pitwalk verpassen

Am Freitag ist zwischen 10.00 und 20.00 Uhr die Boxengasse für Fans geöffnet. Ein Spaziergang entlang der Garagen ist ein muss. Da das Fahrerlager für Fans nicht zugänglich ist kommt man nirgends so nah an die Fahrzeuge wie beim Pitwalk.

10. Regenschutz vergessen

In den letzten Jahren hat es in der Rennwoche in Le Mans immer geregnet, und das nicht gerade wenig. Regenschirm & Regenjacke gehören in jedem Fall ins Gepäck. Auch an Ersatzschuhe denken.



project-lemans.de

Das Rennen der Prototypen 2007

Wenig Spannung, viel Drama, so kann man die 75. Ausgabe der 24h Le Mans am besten charakterisieren. Mangelte es an im Rennen größtenteils an Spannung, wurde das durch überdurchschnittlich viel Dramatik in allen Klassen aber mehr als ausgeglichen. Das mit Spannung erwartete Duell von Audi gegen Peugeot bei den diesjährigen 24h von Le Mans blieb weitestgehend aus. Wer im Vorfeld angenommen hatte die Audi und Peugeot würden sich zumindest bis zur Dämmerung bitter duellieren, wurde bereits nach gut einer Rennstunde eines besseren belehrt. Der Rennspeed der Audi war höher als der von Peugeot, die 908 waren auf einer gänzlich anderen Strategie unterwegs als die R10. Die Löwen waren sich bewusst sich im Rennen gegen die ausgetesteten Audi R10 schwer zu tun, ankommen und Erfahrungen sammeln hieß daher die Devise, nicht Attacke.

In der Prestigeträchtigen ersten Fernsehstunde konnten sich die Peugeot nicht wirklich Szene setzen. Bourdais nutzte war seine Pole und gewann den Start, rutsche aber schon in der Dunlop Schikane aus und musste Capello im #2



Audi ziehen lassen. Schon

nach einer halben Rennstunde zeigt sich das die Audi wesentlich schneller fahren konnten als die Peugeot. Drehten die Audi konstante Rundenzeiten zwischen 3.30 und 3.32, lagen die Peugeot im Bereich von 3.34 – 3.38. Die Benziner LMP1 können schon am Start nicht mit den Dieseln mithalten. Bereits nach einer halben Rennstunde haben sich die Benziner einen satten Rückstand eingehandelt. Pescarolo, Charouz & Co schafften es zwar immer wieder sich mit der oder anderen Rundezeit in Szene zu setzen, der Rennspeed der schnellsten Benziner liegt aber nur im Bereich von 3.40.

Aus der der zahlenmäßigen Audi Überlegenheit von drei R10 im Gegensatz zu den zwei Peugeot 908 wurde schon nach gut einer Rennstunde ein 2:2 Duell. Nachdem die Rennleitung kurz nach Erreichen der 1 Stunden Marke aufgrund von Regenschauern kurz das Safety Car rausschickt, folgte direkt der nächste Schauer als das Rennen wieder freigegeben wurde. Dem Schauer fiel der „DTM“ R10 zum Opfer, den Mike Rockefeller ausgangs Tertre Rouge in die Leitplanken stopfte. Die Auslaufzonen der umgebauten Tertre Rouge sind auf den ersten Meter asphaltiert und in ACO blau gelb lackiert. „Rocky“ kam mit dem R10 etwas zu weit über die Kerbs und erwischte mit den Hinterrädern den lackierten Teil, der durch die Nässe glatt wie Schmierseife war. Der R10 dreht sich, das Heck



Le Mans Fanguide 2008



schlägt rückwärts hart in die Leitplanken ein, der R10 ist Schrott, Rocky bleibt aber bis auf eine angekratzte Rennfahrerehre unverletzt. „Ich habe alles versucht um wieder zur Box zu kommen“ berichtete Rockenfeller später. Der R10 ließ aber nicht mehr von der Stelle bewegen, Streckenposten empfehlen Rockenfeller auch versuche mit dem Wrack wieder auf die Strecke zu gehen, besser zu unterlassen. „Es war in der Runde in der Tertre Rouge wesentlich nasser als eine Run-

de zuvor“, entlasteten einige Fahrerkollegen Rockenfeller nach dem Unfall. Der Kontakt R10 vs Leitplanke bekam der Leitplanke nicht gut, die notwendige Leitplankenreparatur erforderte eine schier endlos anmutende Safety Car Phase. Erst nach gut einer Stunde wird das Rennen wieder freigegeben. Die Teams nutzen die SC Phase für diverser Tank und Reifenstops, zwischendurch gibt es nochmals einen kleinen Schauer, als das Rennen wieder freigegeben wird liegt aber wieder der #2 Audi von Kristensen / Capello / McNish in Front. Auf P2 hat sich es der #8 Peugeot von Lamy / Sarrazin / Bourdais gemütlich gemacht, gefolgt Audi #1 mit Biela / Pirro / Werner.

Die ersten Probleme für Peugeot kommen kurz vor Erreichen der 5. Rennstunde, der #8 Peugeot wird mit Rauchzeichen in die Box geschoben. Somit liegen die beiden verbliebenen Audi in Front, gefolgt vom Peugeot #7 auf Platz 3. Der #8 Peugeot kann die Box zwar nach kurzer Reparaturpause wieder verlassen, an der Spitze ist der Audi Diesel Zug aber abgefahren. Die 908 können bzw. wollen den Audi Zeiten nichts entgegensetzen, die Löwen fahren ihren eigenen Speed. An der Spitze zieht der #2 Audi vor dem #1 Audi einsam seine Runden. Der #7 Peugeot folgt auf P3, die #8 ist durch den Reparaturstop bis auf Platz 9 zurückgefallen, arbeitet sich aber kontinuierlich nach vorne.

An den ersten drei Positionen ändert sich in den nächsten Stunden nicht viel, das Rennen findet seinen Gang. Die Audi nehmen den Peugeot Runde für Runde einige Sekunden ab, so geht es durch die komplette Nacht, die Spannung hält sich in Grenzen. Beide Peugeot liegen um 07.00 Uhr morgens mit 5 respektive 7 Runden Rückstand hinter den beiden Audi, die #8 hat sich mittlerweile bis auf P4 nach vorne gefahren. Gedanklich richtet sich so mancher darauf ein dass aus dem 7-maligen Le Mans Sieger Kristensen am Sonntag um 15.00 Uhr ein 8-maliger wird.

Um 07.33 ist es aber mit dem beschaulichen Rennverlauf vorbei, Rinaldo Capello fliegt mit den führenden #2 Audi R10 in der Indianapolis geradewegs in die Reifenstapel. Beim Anbremsen auf



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

die Indianapolis hat den Italiener sein Hinterrad überholt. Der R10 bricht aus, Capello ist nur Passagier. Der R10 ist nicht reparabel. Vermutungen bei dem plötzlichen Radverlust handelte sich um den Fehler eines Mechanikers weist Audi zurück und gibt an der R10 sei am Ende des Stints gewesen, ein Fehler bei der Montage des Rades sei auszuschließen. Das offizielle Rundenprotokoll sagt jedoch etwas anderes als die Audi Pressemitteilung. Capello verließ die Box um 07.25, nach einem Tankstop, aber mit alten Reifen. Bei dem Stop soll angeblich die Radaufhängung am R10 bereits näher inspiziert worden sein. Fakt ist, Radverluste sind bei Sportwagenrennen traditionell alles andere als eine Seltenheit und bei Le Mans nicht ungewöhnlich. Audi will den Radverlust nach dem Rennen in Ruhe analysieren und nach Le Mans Aufklärung liefern.

Durch den Unfall erbte der Audi #2 von Biela/Werner/Pirro die Führung. Die drei Vorjahressieger



PROJECT
LE MANS

© Oliver Runschke

gaben sich keine Blöße, konterten ein kleines Peugeot Zeitenfeuerwerk am Sonntagmorgen.

Kurz vor dem Rennende wurde aber nochmals brenzlich. Um 12.50 Uhr setzt Regen ein, der kurz darauf in einen Wolkenbruch ausartete Teile der Strecke komplett unter Wasser setzt.

Die Rennleitung reagiert um 14.11 Uhr und schickt das Safety Car auf die Piste. Dem #7 Peugeot hilft das zu dem Zeitpunkt nicht mehr, Nic Minassian hat mit dem 908 um 13.30 einen Motorschaden. Die Verhältnisse auf der Piste sind grenzwertig, andererseits sind wir bei einem 24h Sportwagenrennen mit den weltbesten Sportwagenpiloten und nicht bei einem Fahrradturnier. Da man aber mit der Sicht aus dem trockenen Pressezentrum alles besser weiß und mehrere Fahrer nach dem Rennen die Richtigkeit der SC Phase bestätigten, war die Entscheidung sicher richtig Fahrer und Fahrzeuge nicht so kurz vor Rennende unnötigen Gefahren auszusetzen. Obwohl der Regen nicht merklich weniger will, will er ACO das Rennen nicht zum ersten Mal in seit 1923 hinter dem SC beenden, um 14.49 Uhr wird das Rennen nochmals 11 Runden, sprich 2 Runden, freigegeben.

Die 29 noch im Rennen befindlichen LMP's und GT's schwimmen in den letzten beiden Runden der Zielflagge entgegen. Die Positionen sind bezogen, zweiter Sieg in Folge für das Fahrertrio Marco Werner / Frank Biela / Emanuele Pirro. Der Auszug aus deren Rekordliste liest sich wie folgt: 3. Gesamtsieg in



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Folge für Werner, 5. Gesamtsieg für Biela und Pirro, 9. Podium für Pirro in Folge, 7. Audi Sieg in Le Mans.

Marco Werner war nach dem Rennen überglücklich: „Ich hätte um Mitternacht nicht gedacht das wir doch nochmals ganz nach vorne kommen. Der Schluss war mehr ein Motorbootrennen, die Verhältnisse auf der Strecke waren ein Horror, eigentlich hätte das SC noch früher auf die Piste gemusst.

Die Benziner LMP hatten wie im Vorjahr den Dieseln wenig entgegenzusetzen. Enttäuschend war der Auftritt von Swiss Spirit. Ein Austritt von Fässler, ein Dreher mit Nachhilfe eines GT2 Panoz von Alexander-David folgten schließlich Elektronikprobleme. Die führten zum frühen Ausfall ohne dass die Schweizer das Potential des Lola Audi aufzeigen konnten. Das gelang dem Charouz Lola wesentlich besser, wie schon in der Le Mans Series brillierte gerade Stefan Mücke mit hervorragenden Rundenzeiten. Gebremst wurde der Vorwärtsdrang nur von einem kleinen Boxenfeuer, das die Verkleidung des Lola etwas ankokelte, aber schnell wieder gelöscht wurde. Stefan Mücke blieb glücklicherweise unverletzt „Ich habe zwar etwas Löschpulver in die Atemwege bekommen, aber sonst ist mir zum Glück nichts passiert.“ Ein Reifenschaden mit anschließender Reparaturpause warf den Lola nochmals etwas zurück, dafür konnten sich Mücke / Charouz / Yoong aber die schnellste LMP1 Benziner Rennrunde gutschreiben. „Unser Ziel für das Rennen war schnellster Benziner LMP1 zu sein und ins Ziel zu kommen. Beides haben wir geschafft, daher sind wir mit unserem ersten Auftritt hier sehr zufrieden“, sagte Mücke nach dem Rennen, das er auf Platz 8 beendete.

Nachdem die Truppe von Henri Pescarolo in den letzten beiden Jahren im Rampenlicht stand, konnten die Mechaniker von Pescarolo in diesem Jahr in Ruhe arbeiten, die französischen Medien hatten sich zu 95% auf Peugeot fokussiert, für den eisernen Henri blieb bei aller Peugeot Euphorie nicht mehr viel Platz. Die Pescarolo Vorbereitung für den 24h Klassiker zahlte sich aus, in Le Mans waren beide Pescarolo 01 stärker als in den beiden Le Mans Series Rennen. Der #17 Pescarolo bekam allerdings frühzeitig Problem mit einer gebrochenen Ölleitung am Judd Motor, bis das Leck allerdings gefunden und repariert war, hatten Primat / Treluyer / Tinseau aber schon einen beachtlichen Rückstand. Nach der Reparatur lief der Pescarolo zwar weitestgehend ohne Probleme, mehr als Platz 13 lag aber nicht drin. Wesentlich besser lief es für Collard / Dumas / Boullion im Schwesterauto mit der #16. Die #16 hielt sich wacker unter den ersten vier bis Collard kurz nach sechs in der früh auf Öl ausgerutschte und mit Front und Heck in die Leitplancken einschlägt. Die Aufhängung bleibt weitergehend unbeschädigt, nach Reparaturpause kann die #16 das Rennen wieder aufnehmen. Nach den Ausfällen des #2 Audi und #7 Peugeot kommt der Pescarolo als dritter ins Ziel, einem Rang vor dem Rollcentre Pescarolo, der relative ungeschoren von technischen Problemen oder Unfällen über die 24h Distanz auf Platz vier die Zielflagge sieht.

Die 2007er Ausgabe er 24h wird nicht als Klassiker in die Le Mans Geschichte eingehen, allenfalls einen Ehrenplatz in der ewigen Schlechtwetterangliste bekommen. Die einsame Fahrt der Audi an der Spitze erinnerte zu sehr an die letzten Jahre, in denen Audi mit dem R8 dominierte, Spannung blieb weitestgehend aus. Audi hat genau das gemacht was von den Ingolstädtern erwartete wurde:



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Das Rennen zu gewinnen. Peugeot hat sich wacker geschlagen kaum jemand hat im Vorfeld erwartet das die beiden 908 so weit ohne größere Probleme kommen. Der Ausfall des #7 908 ist sicherlich ein Schönheitsfehler in der Peugeot Bilanz, aber alles andere als eine Schande. Auf ein beinhartes und spannendes Duell um die Führung und Sieg werden wir uns aber erst im nächsten Jahr freuen können.

Die LMP2 Klasse bot in Le Mans ein ähnliches Not und Elend in Hinblick auf die Zuverlässigkeit, wie wir es schon aus der Le Mans Series gewohnt sind. Auch in diesem Jahr waren die kleinen Prototypen in Le Mans Lichtjahre davon entfernt zuverlässig zu sein. Das am Ende nur zwei Fahrzeuge in Wertung das Ziel erreichten und die unterste Stufe auf dem Treppchen dadurch leer blieb, ist nichts anderes als eine Blamage für die Klasse. Das Rennen der LMP2 war geprägt von ständigen Führungswechseln, aber nicht aufgrund von Duellen von der Piste, sondern weil sich der jeweils Führende regelmäßig wieder in der Box zum reparieren wieder fand. Die Führung wurde so munter durch das halbe Starterfeld gereicht. Ein früher Ausfall war der Radical, dessen Rennen durch einen Crash schon zwei Stunden beendet war. Die schnellsten LMP2 waren die beiden Zytek 07S von Barazi / Ojeh / Vergers und Fernandez / Kurosawa / Kerr sowie der ASM Lola von Amaral / de Castro / Hughes. Auch der RML Lola der Vorjahres LMP2 Sieger Erdos / Newton / Wallace war fix unterwegs, bekam



aber früh Probleme. So wechselt die Führung in der Klasse immer gerade an den, der am wenigsten reparieren muss. Gegen Rennende umrunden nur noch ganze zwei LMP2 den Kurs, der #31 Binnie Lola von Binnie / Timpany / Buncombe vor dem #33 Zytek um Adrian Fernandez. Beide LMP2 stehen aber auch mehr in der Box als zu fahren, schaffen es aber beide die letzte Runde zu fahren um gewertet zu werden. Die Liste der Ausfälle in der LMP2 ist ein Trauerspiel: #32 Barazi Zytek: Unfall, #40 ASM Lola: Unfall, #21 Radical: Unfall, #20 Pilbeam: Dreher, #44 Kruse Pescarolo: Motorschaden #29 T2M Dome: Überhitzung, #25 RML Lola: Motorschaden, #35 Saulnier Courage: Motorschaden, #24 Noel del Bello Courage: Getriebe.

Der siegreiche Binnie Lola umrundet den Kurs in der Sarthe zwar bei weitem nie als schnellster LMP2, stand aber während des Rennens, mit Ausnahme der Schlussphase am wenigsten in der Box. „Am Ende wurde es nochmals sehr spannend“, so Bill Binnie nach dem Rennen. „Wir hatten ein Problem und wussten nicht ob wir es rechtzeitig entdecken um nochmals auf die Strecke gehen zu könne. Es ist dann aber doch noch alles gut gegangen.



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Das Rennen der GT 2007

Es mag fast schon ironisch klingen, aber den besten Sport und die meiste Spannung bot in Le Mans die auf dem Sterbebett liegende GT1 Klasse. Die GT1 waren in Le Mans in diesem Jahr nicht nur ein Musterbeispiel für spannenden Sport sondern auch für Zuverlässigkeit. Kein Wunder, die neusten GT1's sind mittlerweile auch 3 Jahre alt und ausge-reift. Am Ende der 24h gab es in der GT1 lediglich zwei Ausfälle.



In Jahr drei des GT1 Projek-

tes musste für Aston Martin der Sieg her, komme was da was wolle. Also schickten die Briten drei Werksautos an die Sarthe, zwei unter Nennung von Aston Martin Racing und eingesetzt von Prodrive, eines unter Nennung von Larbre. Die drei Werksautos verfügten über für Kundenteams noch nicht zugängliche neue Motoren, die immerhin auf den Geraden für 10km/h mehr im_g_1359.jpggtopspeed gut waren. Dagegen standen zwei Werks Corvette, doch bereits nach zwei Rennstunden war die Corvette Werks Armada um 50% reduziert. Olli Gavin war in der favorisierten #64 C6.R kurz hinter Arnage ausgerollt, eine Carbon Halbwelle war gebrochen. Gavin: „Wir vermuten dass die Safety Car Phase an dem defekt schuld ist. Während der SC Phasen aktivieren wir ein spezielles Mapping, in dem einzelne Zylinder abgeschaltet werden. Dabei treten allerdings Vibrationen auf, die haben die Halbwelle vermutlich in der langen SC Phase hingerichtet.“ Verblieb noch eine Werks Corvette, die #63 von O'Connell / Fellows / Magnussen. Die nistete sich in der Spitzengruppe ein, konnte zwar nicht die Führung übernehmen, positionierte sich aber immer zwischen Rang 2 - 4. Die Spitze hatten unterdessen die grünen DBR9 aus Banbury inne. Die #007 von Herbert / Kox / Enge und #009 von Brabham / Turner / Rydell jagten sich um den Kurs, GT Sport vom feinsten. Das Spielchen ging über $\frac{3}{4}$ des Rennens, beide Fahrertrios lagen im Schnitt fast gleichauf: Nach 16h war betrug der Abstand der beiden DBR9 lediglich 16 Sekunden. Dann bekam der führende Aston Martin #007 von Herbert / Enge / Kox allerdings Probleme, Herbert hatte einen Ausritt in Arnage und beschädigte dabei den Frontsplitter. Nachdem der repariert war, verlor die #007 abermals Zeit durch einen Reifenschaden. Das sollte den Ausschlag für die #009 geben, anders als in den Vorjahren in denen die Aston kurz vor dem Ziel scheiterten, hielt in diesem Jahr die Technik. Turner / Brabham / Rydell holten sich den Klassensieg. Rickard Rydell: Ich bin schon 2002 und 2004 für Prodrive gestartet, genau in dem Jahr in dem Prodrive mit dem 550 nicht gewonnen hat. Nun bin ich froh das wir dieses mal Glück hatten und gesiegt haben.“



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



Die # 63 Corvette segelt auf Platz 2 ins Ziel, nach einem insgesamt eher unauffälligen Rennen, immer in Lauerstellung, aber nie wirklich in Angriffsposition. Durch die Problem der #007 im letzten Renndrittel wurde der Larbre #008 Aston Martin von Bouchut / Gollin / Elgaard noch auf das Podium gespült, Enge / Herbert / Kox wurden im #007 Aston Martin vierte.

PROJECT
LE MANS

© Oliver Runschke

In der Anfangsphase mischte der #59 Team Modena Aston Martin von Fittipaldi / Menten / Garcia auch noch gut in der GT1 Spitzengruppe mit. Im ersten Rennviertel fuhr der private Aston Martin auf dem guten dritten Rang. Dann ging allerdings begann eine Odyssee von Ausritten, Kollisionen und Drehern los, jeder für sich nicht so besonders dramatisch, aber insgesamt ging viel Zeit verloren, so langte es am Ende nur für Rang 10.

Eher enttäuschend verlief der Auftritt der beiden Oreca Saleen S7R, für viele der Geheimtipp in der GT1 Klasse. In der ersten Phase der Wetterkapriolen fuhren die Saleen ohne Risiko, absolut auf Nummer sicher. Als das Rennen dann aber seinen Gang nahm und die Gegner loslegten fuhren die Saleen weiterhin noch recht verhaltene Rundenzeiten. Pierre Dieudonne, sportlicher Leiter bei Oreca: „Wir hatten große Probleme mit der Vorderachse. Beim Anbremsen rubbelte und vibrierte die Bremse und komplette Vorderachse. Wir haben ein Auto während des Rennens noch umgebaut und die Bodenfreiheit erhöht, es wurde aber einfach nicht besser. Wir sind mit unseren Rundenzeiten nicht zufrieden.“ Daneben gab es für beide Saleen immer wieder Probleme die beide S7R zu Aufenthalt in der Box zwangen. Bei Rennende stand GT1 Platz 5 für den #54 Saleen von Ortelli / Ayari / Lapierre und GT1 Rang 9 für die #55 von Prost / Groppi / Belloc zu buche.

Nicht wirklich gelohnt hatte sich der Aufwand von JLOC nach dem fürchterlichen Abflug von Marco Apicella am Mittwoch ein Ersatzchassis herbeizuschaffen. Der Lambo nahm zwar unter Standing Ovationen der Zu-



PROJECT
LE MANS

© Oliver Runschke



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



schauer das Rennen auf, doch schon in der zweiten Runde war Feierabend mit einem Schaden an der Kraftübertragung. Kein Wunder, stand das eilige herbeigeschaffte, ehemalige DAMS Autos aus der FIA doch fast 2,5 Jahre lang in der Garage.

Die GT2 Klasse entwickelte sich zu dem Porsche Vs Ferrari Duell das erwartet wurde. Spyker und Panoz waren nur Statisten im GT2 Feld. Schon

kurz nach dem Start setzt sich Patrick Long, Startfahrer bei IMSA, an die GT2 Spitze, auf P2 folgt Johannes van Overbeek im Flying Lizard Porsche. Zwischen den beiden führenden Porsche entwickelt sich ein schönes Duell, mal liegt IMSA vorne, mal Flying Lizard. Doch Flying Lizard verabschiedet sich bald aus dem Duell, Jörg Bergmeister verliert beim Anbremsen auf die Indianapolis eine Tür (!) und muss an die Box. Kurz darauf gibt es auch Probleme bei IMSA, ein Plattfuss hinten links erzwingt eine Runde im Schneckentempo um den Kurs. Dadurch setzte sich dann ein anderer Porsche an die Spitze, der Autorlando 997 RSR von Pierre Ehret / Lars Erik Nielsen und Allan Simonsen. An dem Trio werden wir den kommenden Stunden noch viel Freude haben. Der Verlust der Tür sollte nicht das einzige Problem für den mitfavorisierten Flying Porsche bleiben, nachdem Johannes van Overbeek den RSR wieder übernahm, kommt der 6. Gang am Ami Porsche abhanden. Eine Analyse des Problems in der Box sorgt für enttäuschte Gesichter: Der defekte sechste Gang hat auch das Getriebegehäuse beschädigt. Das Gehäuse ist irreparabel beschädigt und da dies nach ACO Reglement nicht ersetzt werden darf, bleibt nur der bittere Rückzug. Zum Zeitpunkt des Rückzuges von Flying Lizard bereits im Hotel sind die Seikel Piloten Horst Felbermayr jr & sr und Philip Collin. Deren #71 RSR plagten Motorprobleme, der Porsche lief mal nur auf drei, mal nur auf vier Zylindern. img_1764.jpg Da der Fehler am Motor von den Technikern nicht auszumachen war, folgte der Rückzug noch vor der Dämmerung. In der Zwischenzeit hatte sich der Risi Ferrari von Mika Salo / Jaime Melo / Johnny Mowlem nach einem verhaltenem Start an die Spitze gesetzt und baute dort den Vorsprung komfortabel aus. Um den dritten Platz balgt sich der Autorlando Porsche mit dem Scuderia Ecosse Ferrari F430. An der Spitze fährt derweil der F430 der ALMS Seriensieger mit sicherem Vorsprung durch die Nacht. Dann beginnt allerdings kurz nach Sonnenaufgang das Drama auch für Risi. Jaime Melo rutscht auf Öl aus und bringt den Ferrari mit beschädigter Frontpartie in die Box, die Kühler haben einiges abbekommen und müssen getauscht werden. Die Risi Crew repariert den Ferrari zwar, nach einigen Runden zurück auf der Piste ist aber endgültig Feierabend: Die Wasserpumpe hat die hohen Temperaturen bei mangelnder Kühlleistung nicht vertragen und quit-




project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



tiert den Dienst. Dadurch liegt nun der Scuderia Ecosse Ferrari an der Spitze, doch deren Freude über die Führung soll nur kurz währen, für die zweitplatzierten des Vorjahres ist um kurz nach acht Schluss. Tim Mullen rollt mit dem Ferrari antriebslos nach der Mulsanne aus. Dadurch hat sich nun der IMSA Porsche von Richard Lietz / Patrick Long / Raymond Narac in Führung geschoben, vor dem Autorlando Porsche in dem nicht nur Simonsen son-

dern auch Ehret und Nielsen in der Nacht fantastische Rundenzeiten gefahren haben. Auf P3 liegt der von Risi eingesetzte Krohn Racing Ferrari F430 von Tracy Krohn / Colin Braun / Nic Jönsson, der bis auf einen Defekt an der Auspuffanlage mehr oder weniger problemlos durch das Rennen kam. Mit dem Porsche Duo an der Spitze ist aber um halb neun zu Ende, der Autorlando Porsche hat einen Reifenschaden vorne rechts. Der Reifenschaden ist einer der übleren Sorte bei dem auch teile des Kotflügels auf der Strecke bleiben. Durch die Reparatur fällt der Autorlando RSR auf Rang 3 hinter den Krohn Racing Ferrari zurück. In der Reihenfolge IMSA – Krohn – Autorlando geht es dann über den Vormittag. Kurz nach einsetzen des Regens um 13.00 Uhr sorgt Simonsen aber noch für ein kleineres Drama. Der Däne verbremst sich vor der Playstation Schikane und schießt mit der Schnauze durch eine Reihe Reifenstapel. Dabei hat er Glück im Unglück, die Reifenstapel fliegen über den Porsche hinweg und drücken „nur“ die Frontschürze ein, Simonsen kann weiterfahren. Die Front des Autorlando RSR ist zwar heftig ramponiert. Simonsen sieht darin aber vorerst keinen Grund zur Box zu fahren, kommt schließlich aber doch rein. Die Autorlando Mechaniker wechseln Kühler und Frontschürze am RSR so fix das dieser das Rennen ohne Platzverlust wieder aufnehmen kann, auf GT2 P4 lauert der AF Corse Ferrari von Ben Aucott / Joe Macari / Adrian Newey. An der Spitze schwimmt derweil in der letzten Rennstunde Patrick Long im IMSA Porsche dem Sieg entgegen. Eigentlich hätte Teameigner Raymond Narac den RSR über die Ziellinie fahren sollen, aufgrund des starken Regens entschied das Team aber Long im Cockpit zu lassen. IMSA Performance und Long / Lietz / Narac sichern Porsche so für den neuen 997 RSR den GT2 Klassensieg in Le Mans. Auch ein wohlbekannter Rentner aus dem schwäbischen, der bei IMSA „aushilft“, kann sich einen weiteren Le Mans Klassensieg ans Revers heften. Richard Lietz freute sich über den ersten Klassensieg in seinem zweiten 24h Marathon: „Der Wagen lief heute absolut perfekt, außer einem Reifenschaden am frühen Abend und ab zu Problem mit dem Reifendruck lief der Porsche absolut perfekt. Es war aber ziemlich anstrengend, Raymond Narac saß nur für insgesamt 3h im Auto, die restlichen 21h haben Patrick und ich uns geteilt“.



project-lemans.de

	LMP1	LMP2	GT1	GT2
Motoren	Rennmotoren oder Serienbasierte Motoren mit GT1 Homologation	Rennmotoren oder Serienbasierte Motoren	Serienbasierte Motoren	Serienbasierte Motoren
Hubraum	Saugmotoren: 6000 ccm Aufgeladene Motoren: 4000 ccm Turbo Diesel: 5500 ccm Maximal 12 Zylinder	Saugmotoren: 3400 ccm Aufgeladene Motoren: 2000 ccm Max. 8 Zylinder	Saugmotoren: 8000 ccm Aufgeladene Motoren: 4000 ccm	Saugmotoren: 8000 ccm Aufgeladene Motoren: 4000 ccm
Leistung	650-750 PS	500 - 550 PS	650 PS	450 - 500 PS
Chassis	Offene oder geschlossene Prototypen	Offene oder geschlossene Prototypen	GT-Fahrzeuge mit großen Modifikationen zur Serie	Seriennahe GT-Fahrzeuge
Bremsen	Carbon	Carbon	Carbon	Stahl
Tankinhalt	Benziner: 90 l Diesel: 81 l	80 l	90 l	90 l
	16 Zoll	14 Zoll	14 Zoll	12 Zoll bis 1200 kg 14 Zoll ab 1200 kg
	900 kg	825 kg	1125 kg (+25 kg für Corvette C06.R und Aston Martin DBR9	1125 kg
Kraftstoff	Benzin oder Diesel	Benzin	Benzin	Benzin



Reglement 2008

In jedem Jahr modifiziert der ACO sein technisches Reglement leicht. Was ist neu in diesem Jahr?

- Die Benziner LMP1 haben in diesem Jahr etwas mehr Leistung, die Restriktoren dürfen um 3% größer sein
- In der LMP1 Klasse Motoren zugelassen, die in der GT1 homologiert sind, in einem LMP1 dürfen diese mit größeren Restriktoren fahren. (Beispiel: Aston Martin GT1 Motor im #10 Charouz Lola)
- Das Gewicht der LMP1 wird von 925 auf 900 kg gesenkt, das der LMP2 um 50kg kg auf 825 kg erhöht.
- Das Tankvolumen der LMP2 wurde von 90 auf 80 Liter reduziert
- In der LMP2 Klasse sind zukünftig Dieselmotoren erlaubt. Diese müssen aber von einem Serienmotor abgeleitet sein und es müssen definierte Serienteile verbaut sein. Die maximale Hubraumgröße ist 4400 ccm. Es sind aufgeladene Motoren zugelassen. Bisher setzt allerdings noch niemand so einen Motor in der LMP2 ein.
- Der ACO verankert nun auch im technischen Reglement die Bestimmung das die LMP1 Klasse für Hersteller vorgesehen ist, die LMP2 Klasse richtet sich an Privatteams.
- Der ACO beschäftigt sich intensiv mit Systemen zur Energierückgewinnung, sprich Hybridantrieben, für die LMP1 Klasse. Weitere Details hierzu werden auf der alljährlichen Pressekonferenz des ACO am Donnerstag in der Rennwoche erwartet.
- Ab 2009 werden LMP1 und LMP2 gleichermaßen eingeschränkt, da sich die Rundenzeiten 2007 stark nach unten entwickelt haben. Bei dauerhaften Zeiten von 3.30 hat der ACO Bedenken, was die Sicherheit der Strecke angeht. Daher wird man 2008 in Zusammenarbeit mit den Teams und Herstellern Maßnahmen erörtern, die für 2009 ergriffen werden, um die Prototypen langsamer zu machen. Der ACO denkt an Änderungen an der Karosserie, den Flügeln sowie kleinere Luftmengenbegrenzer.
- In den beiden GT Klassen gibt es keine Änderungen

Auch im Sportlichen Reglement gibt es keine relevanten Änderungen



Le Mans Fanguide 2008

„Leader Light System“

Bislang war es nicht unbedingt einfach in einem Langstreckenrennen auf dem Laufenden zu bleiben. Neben Fan-Radio und Videowänden verschafft nun in Le Mans das aus der ALMS „Leader Light System“ Abhilfe. Das „Leader Light System“, das sind drei helle Leuchtdioden die an den Seiten der Fahrzeuge angebracht sind und auf die Positionen des Fahrzeuges in der jeweiligen Klasse hinweist.

Beim Klassenführenden leuchtet eine Lampe, beim zweitplatzierten zwei und beim drittem demzufolge drei.

Die Farben der recht hellen Leuchtdioden sind in den einzelnen Klassen unterscheidliche:

- LMP1: rot
- LMP2: blau
- GT1: grün
- GT2: gelb

Im letzten Jahr wurde das „Leader Light System“ in Le Mans erstmals eingesetzt und hatte noch



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

so einige Macken. Mittlerweile sind die bunten Lampen auch in der Le Mans Series Pflicht, heuer funktioniert das System soweit wir das bisher beurteilen können einwandfrei.

Das System zeigt zwar nur die ersten drei in den vier Klassen, wenn man allerdings die Positionen nachverfolgt, ist man schon ein Weilchen beschäftigt.

„Kangaroo TV“

Nach besser kann in diesem Jahr das Rennen mit Kangaroo TV nachverfolgen. „Kangaroo TV“, das sind kleine portable TV Empfänger auf denen man verschiedene Kanäle rund um das Rennen verfolgen kann. Der Fan ist sein eigener Regisseur, es stehen neben Live Bildern von der Strecke auch Inboardaufnahmen und Bilder aus den Boxen zur Verfügung. Ergänzt wird das ganze von Echtzeit-Zeitenlisten, den Ton für das „Kangaroo TV“ liefert „Radio Le Mans“. Der Empfang soll in allen Bereichen rund um den Bugatti Circuit gewährleistet sein.

Der Mietpreis der Geräte beträgt von Mittwoch – Sonntag 80,- €, will man den TV Empfänger nur am Samstag oder Sonntag sind 65,- € fällig.

Weitere Informationen und Reservierungen unter

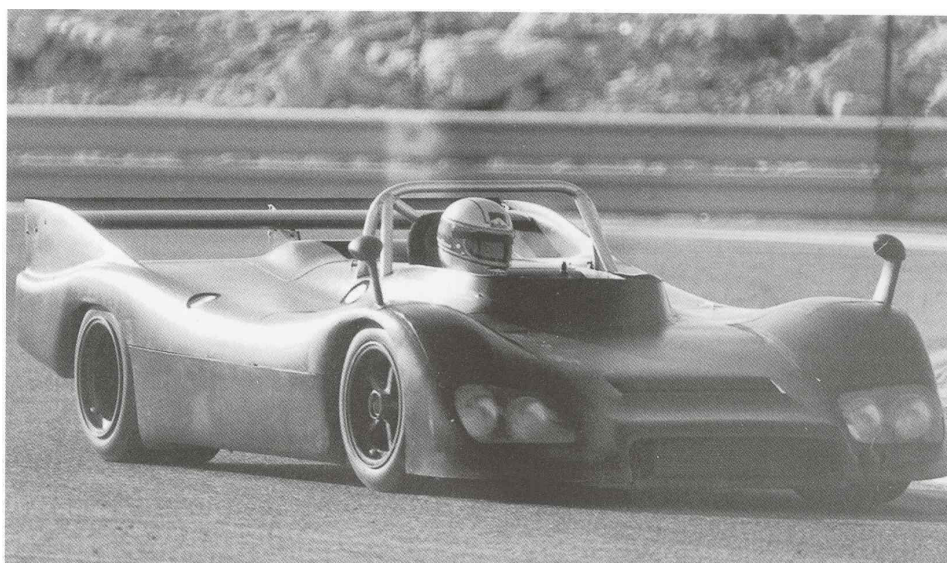
<http://www.kangaroo.tv/kangaroo-sports/lemans.php>



project-lemans.de

Dereffiziente Le Mans Siegerwagen: Porsche 936

Es war ein Auto, das niemand bei Porsche wollte. Für die Saison 1975 beschloss die FISA die Einführung der Gruppen 1-6 im Bereich der Tourenwagen, GT und Sportwagen. Die Marken-WM wurde für die Gruppe 5 ausgeschrieben. Dafür entwickelte Porsche den 935, dazu gab es für den Kundensport den 934 in der Gruppe 4. Für die Sportprototypen der Gruppe 6 wurde aber ebenfalls eine Weltmeisterschaft ins Leben gerufen. Für die aber hatte Porsche kein Interesse, anfangs. Doch der Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Fuhrmann ließ seine führenden Techniker die Möglichkeiten prüfen, auch in dieser Klasse anzutreten, zumal klar war, dass in Le Mans auch die Prototypen starten werden und sich dazu Renault in dieser Klasse engagieren wird. Die Herrn Bott, Falk, Singer usw. lehnten einen Prototyp ab, einfach, weil man sich mangels personeller Kapazitäten außerstande sah, noch einen zusätzlichen Wagen zu entwickeln.



Doch einer wollte den Prototyp und das war der Boss. Und dessen Wort zählt bekanntermaßen auch heute noch immer am meisten. Die Bedenken der Rennabteilung wischte Fuhrmann vom Tisch: Bis auf den Rahmen war alles vorhanden, die Techniker sollten zwar ein neues Auto bauen, aber genug verwendbare Teile von früheren Rennwagen seien schließlich im Lager. Alle Ingenieure hätten genug Erfahrung, dass man auch

ohne Windkanal auskommen würde. Dies war Dr. Fuhrmanns Meinung. „Alles klang so einfach“ erinnerte sich der damals verwunderte Norbert Singer. So wurde der 936 in seiner Premiersaison ein Mixed aus dem 917, dem 908 und dem RSR von 1974. Vom 917 war Getriebe und Karosserie, der Gitterrohrrahmen war auf 908er Basis, allerdings mit deutlich längerem Radstand und der 2142cm³ große und 520 PS starke Turbomotor lief bereits 74 im Carrera RSR.

Das Projekt 926, später in 936 umbenannt, wurde geleitet von Helmut Flegl und erhielt höchste Geheimhaltungsstufe. So wurde der erste Prototyp auch mattschwarz lackiert, damit keine Konturen erkannt wurden. Im März 76, zwischendurch sah der Wagen dann doch für einen Tag den Windkanal von VW in Wolfsburg, gab es in den frühen Morgenstunden den Rollout mit Werkstattchef Hubert Mimler am Steuer in Weissach.

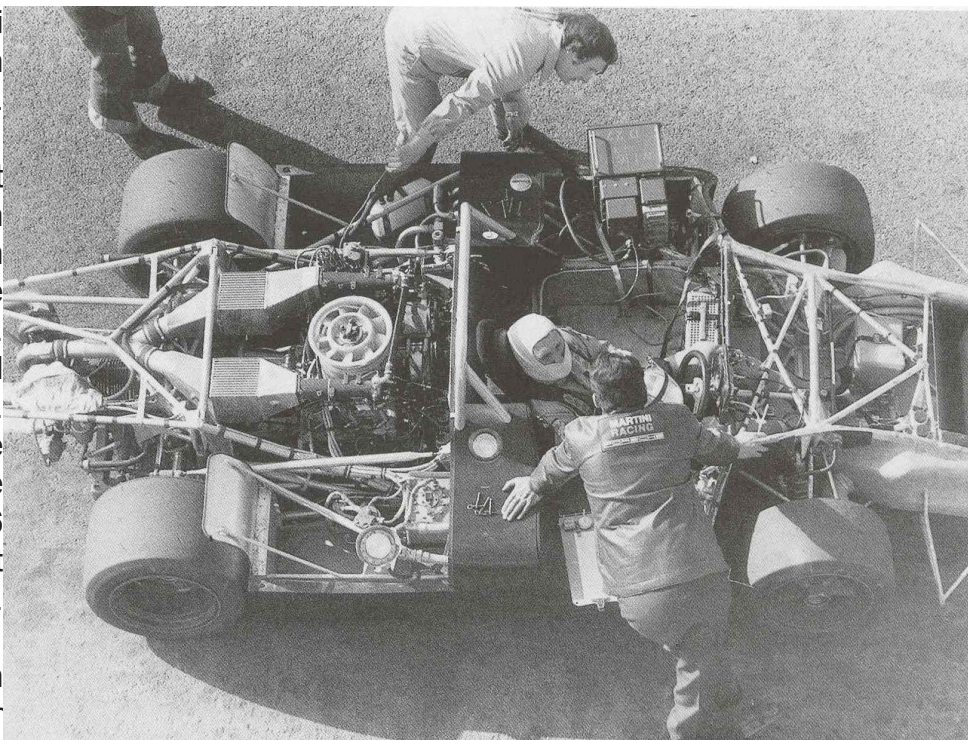
Ein paar Tage später ging die Rennabteilung mit dem 935 und dem 936 erstmals auf die Strecke in Paul Ricard. Und da war es mit der Geheimhaltung beinahe schon vorbei. Im Tag zuvor waren auf der Strecke Formel1-Tests und als die Mechaniker den 936 gerade aus dem LKW abluden, stand plötzlich der deutsche Journalist Yörn Pugmeister (damals sport auto) plötzlich neben dem Auto. Da Porsche sehr gelegen war, das Projekt bis zum Saisonstart geheim zu halten, versprach man Pugmeister eine Exklusivstory. Der willigte ein und erklärte einem ebenfalls anwesenden Journalist der



Le Mans Fanguide 2008

L'Equipe, es handele sich bei dem Auto um einen an einen Sammler verkauften Oldtimer.

Da alle Teile im Prinzip erprobt waren, lief der 936 von Beginn an problemlos. Neben dem Funktionstest stand auch die Reifenwahl auf dem Programm. Michelin, Pirelli, Dunlop und Goodyear waren anwesend. Hier gab es eine interessante Entscheidung: Der 935 rollte auf Dunlop, während der 936 durch Goodyear-Gummi mit dem Asphalt verbunden wurde.



Beim 300km Rennen auf dem Nürburgring debütierte der Wagen, tiefschwarz mit Martini

Sponsoring. Da die Stammpiloten Jochen Mass und Jacky Ickx beim Saisonauftakt zur Marken-WM in Vallelunga weilten, war Rolf Stommelen am Steuer des 936. Nachdem sich Patrick Depailler seinen eigenen Renault Alpine verlor und dazu noch seinen Markenkollegen Jabouille mit ins Verderben riss, führte Mass locker, bis ein gerissener Gaszug den neuen Gruppe 6-Boliden auf Position fünf zurückfallen ließ. Immerhin ging der Sieg noch an Porsche, Reinhold Jöst gewann mit seinem unverwüstlichen 908/3. Doch die nächsten beiden Rennen in Monza und Imola konnten Ickx/Mass mit dem auf Wunsch von Martini mittlerweile in weiß lackierten 936 gewinnen.

Le Mans 1976:

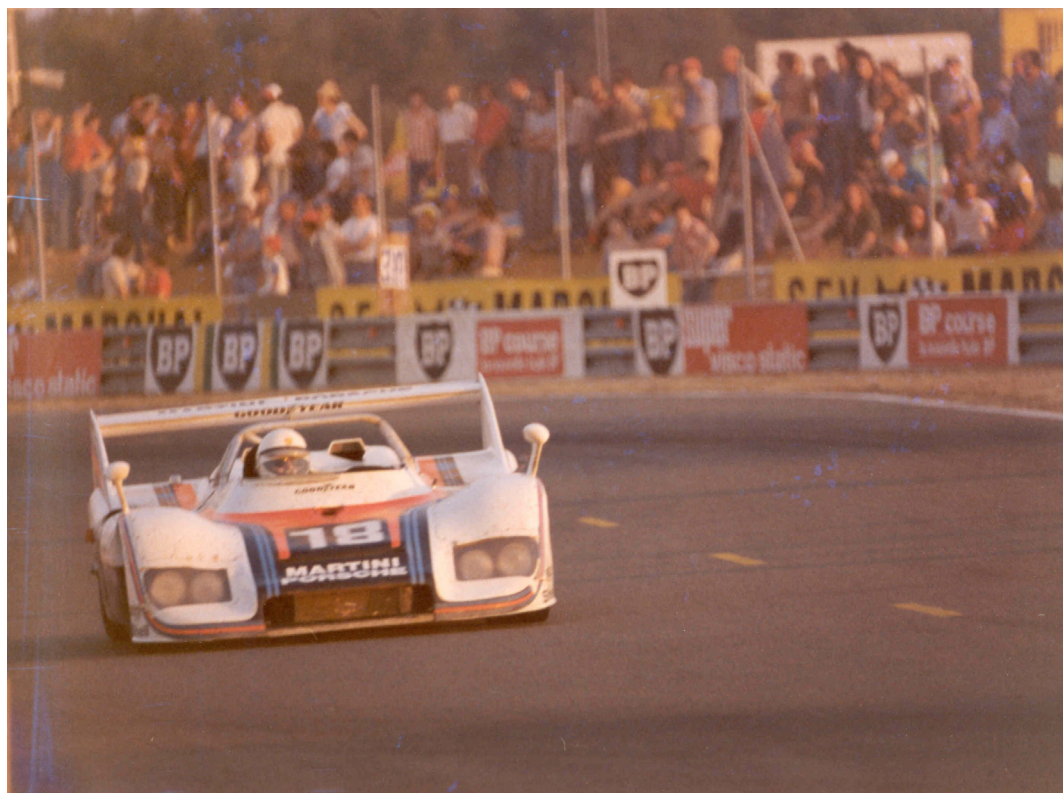
Für Le Mans hatte Porsche einen 936 und einen 935 genannt. Dafür gab es mit Chassis 002 einen neuen Renner mit überarbeiteter Karosserie und einer großen Lufthutze. Doch nach Problemen mit dem 935 bei den 1000km am Nürburgring entschied man sich kurzfristig, auch das Chassis 001 mit an die Sarthe zu bringen. Schnell war man sich mit Reinhold Jöst einig, der noch eine Entry übrig hatte. Jöst wurde dafür neben Jürgen Barth als Fahrer für den ehemaligen „Black Devil“ aufgeboten. Den neuen Wagen steuerten Jacky Ickx und, da Jochen Mass wegen des Schweden-GP nicht zur Verfügung stand, Gijs van Lennep aus den Niederlanden, der bereits 1971 den Klassiker gewinnen konnte.

Bei der Abnahme vor der Kathedrale in Le Mans wog Chassis 001 genau 753kg, der neue Renner mit der Startnummer 20 brachte 770kg auf die Waage. Im Training stellte Renault seinen Alpine 442 mit einer Zeit von 3.33,1 min auf die Pole, sechs Sekunden dahinter folgte Ickx mit 3.39,8min. Jürgen Barth und Reinhold Jöst waren mit 3.45,4min. Beide waren 908er Spezialisten, die vor dem Training nicht im 36er gesessen sind. „Der 908 war wie ein Go-Kart, der 936 hingegen reagierte lange nicht so direkt.“ erinnert sich Barth.

Die Geschichte des Rennens ist schnell erzählt. Der Renault blies einige Runden vorneweg, bis er erstmals an die Box musste und später ganz aufgeben musste. Ickx / van Lennep vergrößerten im Schongang ihren Vorsprung Runde um Runde, selbst eine 20-minütige Auspuffreparatur konn-



project-lemans.de



te sie nie gefährden. Im Ziel betrug ihr Vorsprung immer noch 11 Runden auf einen Mirage. Barth/Jöst lagen ungefährdet auf Position zwei, als die Getriebewelle in zwei ging.

Nach dem Sieg beendete Gijs van Lennep seine Karriere. Der Holländer kann zwei Le Mans und einen Targa Florio –Sieg mit in den Ruhestand nehmen. Es war der erste Sieg eines Turbomotors in Le Mans.

Professor Dr. Fuhrmann traf mit dem 936 die richtige Entscheidung, denn der 935 wurde in Le Mans nur Vierter. So war der dritte Gesamtsieg vom Porsche in den Geschichtsbüchern verewigt. Der 936 bestritt noch die weitere Sportwagen –WM und siegte in Enna, Dijon und am Salzburgring, lediglich in Mosport musste er sich einem CanAm-Shadow von Jackie Oliver geschlagene geben. Sechs Siege in acht Rennen war eine stolze Bilanz in der ersten Saison des 936, die nur noch von der Debütsaison des 956 im Jahre 1982 übertroffen wurde. Aber: Nur noch einmal sollte ein Werks-936 außerhalb von Le Mans an einem Rennen teilnehmen.

1977

In der Saison 1977 setzte Porsche nur den 935 in der WM ein, die Sportwagen-Meisterschaft fand ohne Weissacher Werksbeteiligung statt. Für Le Mans aber wurden die beiden Gruppe 6-Boliden deutlich modifiziert. Im Windkanal entstand eine elegante Karosserie, dazu erhielt der Motor modifizierte Zylinderköpfe und einen zweiten Turbolader. Die Leistung stieg auf 540 PS. Der Reifenpartner war nun einheitlich bei 935 und 936 Dunlop. Zur Vorbereitung gab es einen 28-stündigen Test in Paul Ricard.

Als Fahrer für die 24 Stunden standen Jacky Ickx und Henri Pescarolo im Chassis 002 bereit, in der 001 starteten Jürgen Barth und der Amerikaner Hurley Haywood, dazu noch der 935 von Stommelen/Schurti. Dem stand eine Übermacht von sechs Renault entgegen. Drei Werkswagen, dazu ein weiterer werksunterstützter Alpine für Hugues de Chaunac sowie zwei Mirage mit Renault-Motoren. Im Qualifying gab es auch eine gelbe erste Reihe, Jacky Ickx qualifizierte den ersten 936 an die dritte Stelle, auf Position sieben der zweite Prototyp.

Noch in der ersten Runde fing der private Renault A 442 von Didier Pironi Feuer, doch auch für Porsche gab es einen frühen Rückschlag. Die Startnummer vier, der Wagen von Barth/Haywood kam mit einem Defekt an der Einspritzpumpe bereits nach 18 Runden an die Box und verlor neun Runden. Das Auto von Ickx/Pescarolo war langsamer als die beiden schnellsten Renault, verbrauchte aber weniger, so dass die Startnummer drei immer wieder Führungsluft schnuppern konnte. Doch



Le Mans Fanguide 2008

in der 44. Runde schienen die Siegesträume von Porsche mit einem Schlag vorbei, bei der Ausfahrt aus Mulsanne bricht am 936 von Pescarolo ein Pleuel. Da auch der 935 schon schwächelte, stellte man den Champagner bei Renault bereits kalt. Barth/Haywood hatten ihren 936 mittlerweile wieder auf die 15. Position zurückgebracht. Für Porsche zählt nur noch der Angriff: Professor Fuhrmann gab die Devise aus: „Halten und Siegen oder in Schönheit sterben!“ Rennleiter Manfred Jantke entscheidet, dass Jacky Ickx, der nach seinem Ausfall nun normalerweise Feierabend gehabt hätte, in die Nummer vier gesetzt wird. Um halb neun am Abend stieg der Belgier erstmals ins Auto von Barth/Haywood. Der Amerikaner Haywood konnte sich nun ausruhen, Ickx und Barth fuhren fast im Alleingang weiter. Denn es gab keine taktischen Spielchen mehr, Vollgas war angesagt. Und Haywood war 1977 deutlich langsamer als Barth und vor



allem Ickx. Der zu diesem Zeitpunkt noch dreifache Le Mans Sieger fuhr das Rennen seines Lebens. Er sprach später von einer niemals mehr erlebten Harmonie zwischen Fahrzeug und Fahrer. Mehrfach verbesserte er den Rundenrekord, 3.36.8 min war am Schluss seine Bestzeit. Zum Vergleich: Im ausgefallenen 936 war seine schnellste Runde 3.42.2min. Jürgen Barth war kaum langsamer, einziges Problem in der Nacht waren ständig abfallende Spiegel, was der ACO nicht gerne sah. „Wir sind ja über die Randsteine wie bei einem Sprintrennen, da hat es die Spiegel immer wieder weggeschüttelt“ erinnert sich Barth. Runde um Runde, Position um Position machte der Porsche gut und dann, kurz vor Mittag am Sonntag, fiel der letzte Werks-Renault mit Motorschaden aus.

Nun lag der 936 vorn und auch Haywood kam wieder zum Einsatz. Doch dann, um 15.14 Uhr kam der Ami mit rauchendem Motor an die Box. Ein Kolben war durchgebrannt. Der Vorsprung auf den zweitplatzierten Mirage betrug 17 Runden. Aber das nutzte nichts, der 936 musste aus eigener Kraft über die Ziellinie. Die Mechaniker entschieden sich, den Zylinder mit dem defekten Kolben lahm zu legen und machen aus dem 936 einen Fünfzylinder. Jürgen Barth, der als der technisch versierteste Fahrer der dreien galt, bekam eine große Uhr aufs Lenkrad und machte sich auf den Weg für zwei letzte Runden bei den 24 Stunden von Le Mans 1977. Er benötigte 6.21 Sekunden für den letzten Umlauf, das war schnell genug, um Porsche den vierten Gesamtsieg an der Sarthe zu sichern. Ickx verbrachte 10h 53min im Auto, Barth 8h 52min und Haywood fuhr 3h 13min. Den Rest der Zeit stand das Auto in der Box.

1978

Die Freude über den erneuten Sieg war natürlich groß, doch nachdem sich der Schampus aus den Hirnen der Techniker verzogen hatte, gab es natürlich eine gründliche Analyse. Und die kam zu einem harten, aber richtigen Ergebnis. Porsche gewann Le Mans 77, weil trotz aller Probleme

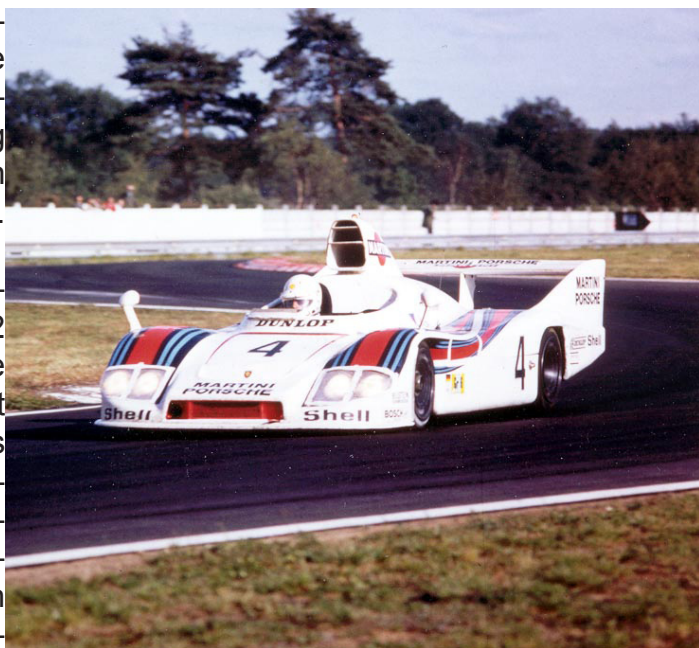


project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

me ein Auto gehalten hat, während alle Renault ausfielen. Aber auch im Speed waren die Franzosen überlegen. So fällt, trotz aller genialen Leistungen von Ickx und Co., der Sieg mehr unter die Rubrik „Glück“. Dies sollte sich für 1978 ändern, Porsche rüstete gewaltig auf.

Zunächst baute Norbert Singer einen fast komplett neuen 935. Stromlinienkarosse, dicker 3.2 ltr. Motor mit 750PS. Der „Moby Dick“ wurde geboren, andere sprachen von dem „Gespenst aus Weissach“. Bei diesem Auto handelte es sich mehr um eine Fingerübung der Ingenieure, ein Verkauf an Kunden war nie vorgesehen. Auch sollte er nur bei ausgesuchten Rennen eingesetzt werden. In Le Mans war er eh chancenlos, der in der Gruppe 5 vorgeschriebene 120 ltr. Tank hätte „Moby Dick“ während der 24 Stunden rund 40 Mal an die Zapfsäule gezwungen.



Deshalb wurde auch der 936, übrigens mit 160 Litern Benzin ab Bord, wurde gründlich überarbeitet. Der 2.1 ltr. Motor bekam nun den gleichen, wassergekühlten 4-Ventiler-Zylinderkopf wie der „Moby Dick“. Dazu erhielt die Karosse erneut einen Feinschliff. Helmut Flegl war, nachdem er 77 in der Serie am 928 arbeitete, wieder an Bord und verpasste dem 936 eine Art Langheck, dazu wurde auch die Front etwas zierlicher. Und es gab Nachwuchs in der 936er Familie, Chassis 003 wurde geboren.

Die Le Mans-Vorbereitung umfasste einen der größten Tests in der Geschichte des Hauses Porsche. Mit zwei 936 und dem „Moby Dick“, offiziell 935/78 genannt, mieteten sich die Weissacher für fünf Tage in Le Castellet ein, Zielsetzung war ein Test über 50 Stunden. Am Ende waren es mehr als 40.



Doch auch bei Renault hat man nach der 77er Schlappe nicht geschlafen. Die Franzosen testeten unter anderem auf dem TRC Testtrack in Ohio, einem 12km langen Oval, weil man glaubte, dort am besten die Hunaudieres simulieren zu können. Vier Alpine sollten in Le Mans an den Start gehen, ein neuer A 443, dann ein A442 B, der sich vom 443 nur durch einen etwas kürzeren Radstand unterschied und zwei weitere normale 442er. Für Renault hatte das Renne eine besondere Bedeutung, denn der Sieg in Le Mans



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

musste her. Denn danach wollte man sich vollends auf die Formel1 konzentrieren, wo man 1977 in Silverstone den Turbomotor einführte.

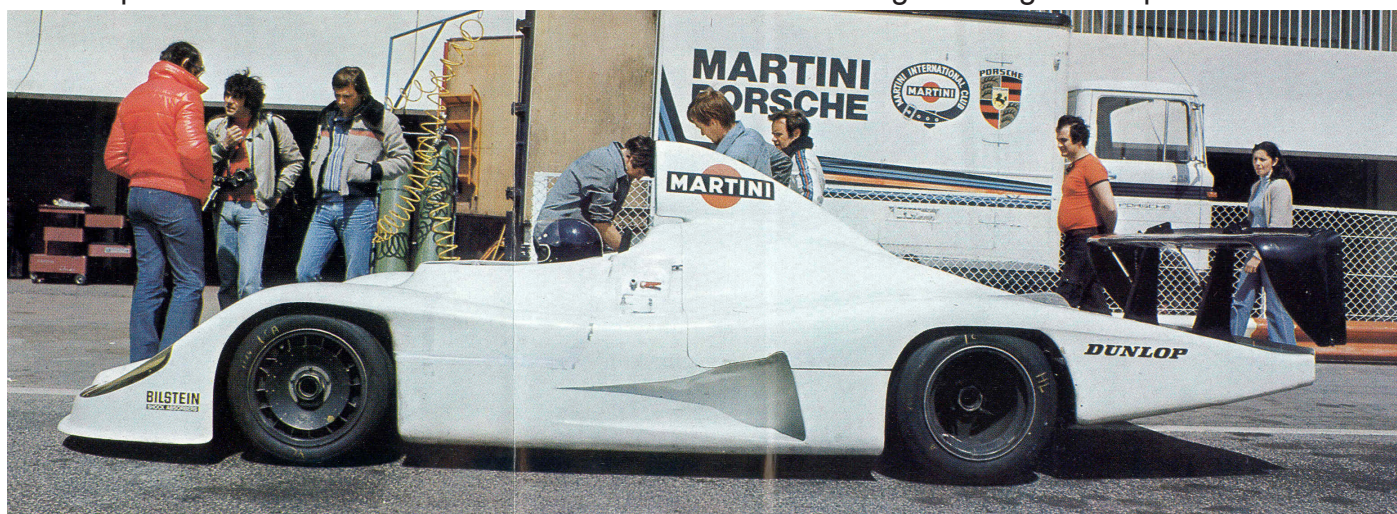
Porsche brachte ebenfalls vier Autos an den Start. Der 935/78 für Stommelen/Schurti und dann drei 936. Chassis 001 und 003 waren im 78er Stand unterwegs, Chassis 002 fuhr in 77er Konfiguration. Startnummer 5 war Chassis 003 mit Ickx/Pescarolo, die Nr. 6 war Chassis 001, hier wechselten sich Jürgen Barth und Werks-Debütant Bob Wollek ab. Und im „alten“ 936 fuhren Hurley Haywood und Peter Gregg. Dazu gab es zwei Reservepiloten, Jochen Mass, dem nie viel an Le Mans lag und deshalb sich dort nie in den Vordergrund drängte, sowie Reinhold Jöst.

Im Qualifying gab es eine Überraschung, denn Jacky Ickx gelang es, die Renault zu schlagen, 3.27.6 min benötigte er für den 13,6km langen Kurs. Nach dem A443 sorgten Rolf Stommelen im 935/78 und Wollek für eine reine zweite Porsche Reihe, der dritte 936 landete auf dem sechsten Rang. Jöst trainierte auf der Startnummer sechs, während Mass einige Runden auf dem „alten“ 936 drehte. Es begann also vielversprechend, doch im Rennen war dann alles anders, vom Start an war Porsche in der Defensive.

Beim Fallen der Flagge konnte Ickx dem schnellsten Renault von Jabouille nicht folgen und verlor im ersten Umlauf bereits elf Sekunden. In der zweiten und dritten Runde gab es zwei unplanmäßige Stopps für Ickx, der dadurch fünf Minuten verlor. Gemeinsam mit Pescarolo kämpfte er sich bis auf die siebte Stelle wieder vor, bis dann nach 21 Uhr erneut die Werkstatt aufzusuchen, diesmal streikte das Getriebe. Der Belgier wechselte anschließend in die Startnummer sechs und wurde durch Jochen Mass ersetzt. Der verlor den 936 dann am Morgen an der gleichen Stelle wie Marc Gene beim Vortest 2008. Das war der Ausfall für Chassis 003 in dessen erstem Rennen.

Die Startnummer sechs war in der ersten Rennhälfte einfach zu langsam. Wollek konnte zu keiner Zeit das Tempo der Renault gehen, ebenso wenig Jürgen Barth. Als am späten Abend Jacky Ickx in dieses Auto wechselte, dachte alles an eine Wiederholung des Vorjahres. Doch Ickx war, obwohl er die schnellste Runde des Wagens fuhr, meist langsamer als Wollek. Am Morgen dann auf Position drei liegend erwischte auch diesen 936 ein Getriebebeschaden, mehr als 40 Minuten waren verloren. Dennoch erreichten Wollek/Barth/Ickx den zweiten Rang.

Chassis 002, der in 77er Konfiguration laufende Martini-Renner hatte in der ersten Rennhälfte eine ganze Reihe von Turbo-Problemen, die dann in den späten Abendstunden in einem kapitalen Laderschaden endeten. Danach lief der Wagen weitgehend problemlos. Rein-



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

hold Jöst gesellte sich nach Mitternacht zu Gregg und Haywood, am Ende belegte das Chassis 002 in seinem letzten Renneinsatz den dritten Platz bei den 24 Stunden von Le Mans 1978.

Auch der 935/78 hatte viele kleine Probleme, die Stommelen/Schurte am Ende nur auf Rang acht landen ließen. Damit verließ Porsche Le Mans 78 schwer geschlagen. Zum Teil auch selbstverschuldet, denn die Getriebeschäden kamen nicht von ungefähr. Die Gangräder wurden zur Gewichtsersparnis mit Bohrlöchern versehen. Das Gangrad der fünften Fahrstufe aber hatte eine Bohrung mehr als in den Konstruktionszeichnungen vorgesehen, wahrscheinlich brach es deshalb zusammen. Von den vier Renault hielt einer weitgehend ohne Probleme, Didier Pironi und Jean-Pierre Jassaud landeten den lang ersehnten Sieg für den damaligen Staatskonzern. Der zog sich wie im Vorfeld angekündigt sofort von den Sportwagen endgültig zurück und konzentrierte sich von nun an auf die Formel1.

1979

Für 1979 war zunächst kein Werkseinsatz an der Sarthe vorgesehen, auch das Sponsorenabkommen mit Martini lief aus. Erst im März keimten Überlegungen auf, dass mit den 936 ein Sieg in Le Mans einfach zu erreichen sei, da sich nur wenig Konkurrenz angekündigt hatte. So staubte man die Autos ab und modifizierte sie nur geringfügig. Ölmagnat David Thieme stand als Sponsor parat, der Schriftzug „Essex“ stand dick auf den Rennern. (hat nichts zu tun mit dem heutigen, dänischen RS Spyder)

Anstelle ausgiebiger Tests schickte man den 936 nach Silverstone, wo Jochen Mass gemeinsam mit Brian Redman am 6 Stunden-Rennen teilnahm. Fünf Stunden führte Chassis 001, dann explodierte unter der Brücke ein Reifen und Mass landete in den Fangzäunen.

Chassis 001 und 003 wurden fürs Rennen vorbereitet, doch auch 002 hatte noch einen kleinen, bescheidenen Auftritt, das ausgemusterte Auto war nämlich in den Essex-Farben bei der Präsentation im Pariser Hotel Ritz vor Ort. Fahrer für Le Mans waren in der 001 Bob Wollek/Hurley Haywood (Start Nr. 14), 003 wurde gesteuert von Jacky Ickx/Brian Redman. Im Training erzielte Wollek die Pole vor Ickx, doch kurze Zeit später erlitt der Elsässer einen Reifenschaden. Es waren die gleichen Symptome wie bei Mass in Silverstone. Der Reifen begann auf der Felge zu wandern, sobald das Fahrzeug entlastet wurde, also ausfederte. In Zusammenarbeit mit dem Entwicklungszentrum Weissach und dank David Thieme, der seinen Privatjet zur Verfügung stellte, konnten modifizierte Räder nach Le Mans gebracht werden, die das Problem lösten.

So starteten Wollek und Ickx zum geplanten Doppelsieg, doch satt dessen wurde Le Mans 79 für Porsche zu einem Desaster. Nur in den beiden ersten Stunden fand sich ein 936 ganz oben auf der Zeitenliste. Der 936 von Ickx hatte erst einen unplanmäßigen Reifenwechsel, dann hatte Brian Redman in der Dunlop-Kurve einen Plattfuss. Der Pneu begann sich aufzulösen, obwohl Redman extrem vorsichtig fuhr, zerstörte der flatternde Gummi das Bodywork. Mehr als 30 Minuten waren verloren. In der Nacht dann blieb Ickx mit gerissenem Keilriemen stehen. Er baute den an Bord befindlichen Reserveriemen ein, doch der riss erneut. Just in dem Moment, als ein Porsche-Techniker von der Box nach Mulsanne kam, fand Ickx einen weiteren Riemen im Gras. Der ACO befand, dass Keilriemen in dieser passenden Größe nur selten auf Bäumen der Sarthe wachsen und disqualifizierte die Startnummer 12 wegen Inanspruchnahme fremder Hilfe.

Der Nummer 14 ging es auch nicht viel besser. Nachdem sich Wollek nach zwei Stunden klar führte, erwischte er beim Umschalten auf den Reservetank den falschen Schalter und der Mo-



project-lemans.de

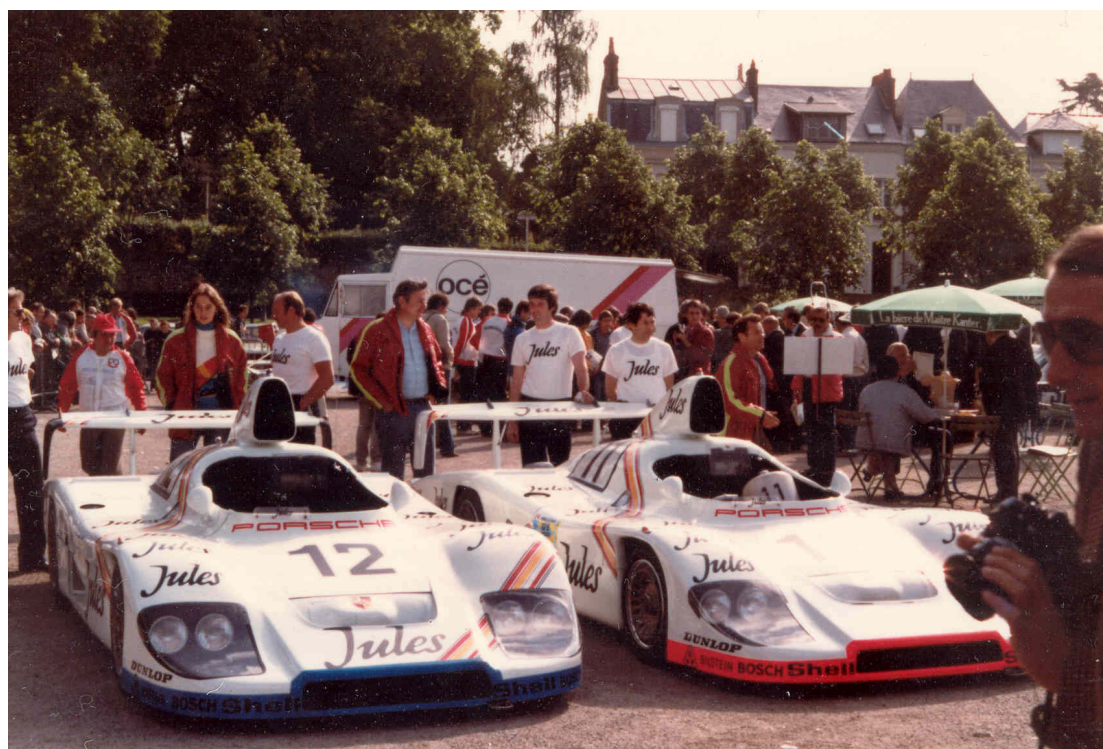
Le Mans Fanguide 2008

tor starb ab. Dies aber war kein großes Problem, nach Redmans Reifenschaden lag Haywood wieder in Führung. Dann aber setzte der Motor aus, was vier außerplanmäßige Stopps mit sich brachte, bis ein neuer Verteiler das Problem löste. Doch am Morgen, Wollek/Haywood hatten sich bereits wieder auf bis auf Rang zwei vorgefahren, begann der Motor zu schwächeln. Als er um 8.15Uhr nur noch auf fünf Zylindern lief, nahm Porsche den 936 aus dem Rennen.

Dennoch ging der Sieg an ein Weissacher oder besser Kölner Produkt. Klaus Ludwig gewann mit den Brüder Whittington auf einem Porsche 935 K3 von Porsche Kremer Racing. Für Norbert Singer, den Vater des 935, sicher mehr als nur ein schwacher Trost.

1980

Bei Porsche gab es für 1980 neue Prioritäten. Prof. Dr. Fuhrmann sah die Zeit des 911 ablaufen und setzte für die Zukunft auf Frontmotor-Autos. Dazu beschloss er, in Le Mans mit drei 924ern anzutreten. Der Gesamtsieg war hier natürlich nicht das Ziel, es ging um Erfolge in der Klasse. Die 936 standen weiter unter der Plane in Weissach, aber alle Anfragen von Interessenten, diese Autos einzusetzen oder gar zu kaufen wurden abgewiesen. Reinhold Jöst meldete einen 908, aber sein 908/3 Turbo, mit dem er immer wieder in der Langstrecken-WM für Furore sorgte, war für Le Mans ungeeignet. Also wollte er ihn mit Werkshilfe modernisieren. Doch die Dinge entwickelten sich in eine andere Richtung. In strenger Geheimhaltung baute das Werk einen neuen 936er Rahmen und versorgte Joest-Racing mit allen notwendigen Teilen. Was war vom Werk und was von Joest-Racing? „Alles war vom Werk, nichts von uns“ grinst der Teamchef heute. Das Auto wurde in Absteinach zusammengebaut. Im offiziellen Statement hieß es seinerzeit, es handele sich um einen 908er, der unter der Haube mit 917er-Teilen und mit einer 936er-Karosserie modifiziert sei. 908/80 lautete die offizielle Bezeichnung. In Wahrheit war es ein reiner 936. Jöst hatte sich für die 77er-Ausführung entschieden. Zum Einen, weil das ältere Bodywork weniger nach Werksengagement ausgesehen hat, als wenn er die neuere Form gewählt hätte. Zum Anderen war der luftgekühlte 2-Ventiler-Motor weniger durstig als der 4-Ventiler von 1978, das war wichtig, weil 1980 die Tankgröße der Gruppe 6 auf 120 Liter limitiert wurde, 40 Liter weniger als zuvor.



Und am Schluss hatte es noch einen simplen Grund: „Ich bin ja 78 beide Varianten gefahren, mit dem langen Heck und dem kürzeren. Die 77er Variante lag in meinen Augen wesentlich ruhiger auf der Straße!“

Für das Rennen 1980 kehrte sogar Martini als Sponsor zurück, so war der 908/80 von einem 936



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

nicht zu unterscheiden. Wie auch, wenn es ein baugleiches Auto war. Jacky Ickx war neben Jöst der Pilot und gab bekannt, dass er nach Le Mans seine Karriere beenden würde. Dritter Fahrer war der Franzose Michele Leclere, der aber nur im Training zum Einsatz kam. Die Startreihenfolge 1980 setzte sich aus dem Durchschnitt aller Piloten zusammen. Ickx erzielte eine 3.41, Jöst eine 3.46 und Leclere eine 4.01, machte im Schnitt eine 3.50min und Startplatz vier.

Im Rennen, das bei strömenden Regen begann, vermieden Ickx/Jöst jedes Risiko. Sie fuhren in der Gewissheit, das beste Auto im Feld zu haben sehr vorsichtig. In Nachhinein sagen einige, zu vorsichtig, die Zeit sollte nämlich am Ende fehlen. So tauchte der 908/80 in den drei ersten Stunden nur jeweils zwischen Rang vier und acht auf, obwohl er keine Probleme hatte. Erst in der vierten Stunde übernahm Jöst die Führung. In der Abenddämmerung riss bei Ickx der Antriebsriemen der Einspritzpumpe, der Belgier ersetzte ihn und verlor insgesamt 13 Minuten. Doch noch vor Halbzeit ging der 908 wieder in Führung und baute sie auf mehr als eine Runde aus. Doch am Vormittag streikte im Getriebe der fünfte Gang, die Reparatur kostete 30 Minuten. Mit fünf Runden Rückstand jagte Ickx dem führenden Rondeau hinterher, doch es war zu spät, zwei Runden rettete der französische Privatier und feierte einen sensationellen, historischen Sieg. Ickx/Jöst wurden zweite.

1981

Auch für 81 plante das Werk „nur“ einen Angriff auf die Klassensiege, der 944 war die neue Waffe. Doch bei Porsche gab es eine nicht unwichtige Veränderung, der Deutsch-Amerikaner Peter W. Schutz übernahm den Posten des Vorstandsvorsitzenden. Als erste Maßnahme beschloss er, dass der 911 nicht ausläuft. Man sollte ihm dafür Dankbar sein. Schutz war ein Rennsportfreund, wenn auch ohne großen Backround. So erkundigte er sich nach den Siegeschancen des 944 in Le Mans, wo Prof. Bott mitteilen musste, dass diese nicht vorhanden sind. Daraufhin sprach Schutz: „Solange ich Chef dieser Firma bin, treten wir bei Rennen mit dem Anspruch an, diese auch zu gewinnen!“ Einziger Knackpunkt: Diese Worte sagte er im April, etwas mehr als zwei Monate vor dem Fallen der Trikolore.

Da Le Mans 81 zur Langstrecken-WM gehörte, war die zusätzliche Nennung der beiden Sportwagen kein Problem. Wohl aber, mit was antreten? Der 936 an sich war gut, aber die 78er Konfiguration war nicht so zuverlässig, um wirklich sicher zu sein. Dazu waren die 936 nach der Schlappe von 79 nur museumsfit gemacht worden, eine Weiterentwicklung gab es nicht.

Also baute man radikal um. Da die Gruppe 6 für 1981 nicht mehr auf 3 ltr. Hubraum beschränkt war, beschloss Porsche, den 2,6ltr. Motor aus dem geplatzten Indy-Car-Projekt zu verwenden. Dieser hatte ausreichend Dauerläufe bei Höchstdrehzahl auf Strecke und Prüfstand hinter sich, er musste „nur“ von Methanol auf Benzin umgestellt werden. Für das stärkere Drehmoment des größeren Motors wurde das bewährte 4-Gang-Getriebe des 917/30 reaktiviert. Alles bekannte Komponenten, aber dennoch war die Zeit knapp, alles an den 936 anzupassen. So gab es lediglich Funktionstests von Jürgen Barth und einmal von Jacky Ickx, bevor die Chassis 001 und 003 zur Abnahme auf den Place de Jacobins gebracht wurden. Erst dort erhielt der Wagen die Aufkleber des Sponsors „Jules“ einem Parfüm. Der Deal wurde erst in letzter Sekunde von Ickx und Jürgen Barth eingefädelt.

Jacky Ickx erklärte seinen Rücktritt vom Rücktritt „Nur ein Idiot ändert nie seine Meinung!“ Sein Copilot war Derek Bell, mit dem er bereits 75 siegte. Bell hatte noch etwas Vertrags-Hickhack, da er ursprünglich für Steve O'Rourke auf einem BMW M1 antreten sollte. Für den zweiten Wagen war Indy-Sieger Rick Mears fix, der erlitt aber bei einem Boxenfeuer in Indianapolis Verbrennungen und musste passen. Dadurch teilten sich Jochen Mass / Hur-



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Ickx, Haywood und der Australier Vern Schuppan den 936/81. Auch Joest-Racing brachte seinen 908/80 wieder an den Start, neben ihm traten Dale Whittington und Klaus Niedzwiedz an.

Ickx stellte am Mittwoch seinen 936 auf die Pole vor Jöst. Am Donnerstag gelang es Jochen Mass, sich noch zwischen die beiden Markenkollegen zu stellen. Wie gut der Wagen war, schilderte Derek Bell gegenüber „autosport“: „Ich bin eingestiegen und fuhr in meiner vierten Runde eine 3.36, so schnell war ich hier noch nie gefahren.“

Die Geschichte des Rennens 81 ist ähnlich schnell erzählt wie bei ersten 936 Einsatz: Ickx/Bell führten vom Start weg, nur durch Boxenstopps verloren sie anfangs die Führung, aber nach sechs Stunden hatten sie bereits einen Vorsprung von vier Runden. Bis auf Routinestopps und zwei Plattfüße hatte die Nummer elf ein absolut problemloses Rennen und hatte am Schluss einen Vorsprung von 14 Runden. Es war der fünfte Sieg von Ickx und der zweite von Derek Bell.

Die Nummer 12 hingegen hatte ein Rennen voller Ärger. Bereits nach einer Runde kam Mass an die Box, ein defekter Kabelstecker zwang zu einem 13-minütigen Halt. Doch noch im ersten Rennviertel schafften es Mass/Haywood/Schuppan, sich von Position 50 bis auf zwei nach vorn zu fahren. Doch in den frühen Morgenstunden versagte die Kupplung, sie musste erneuert werden. Um elf Uhr blieb Vern Schuppan im Bereich der Virage Karting mit defekter Einspritzung liegen. Um zur Box zu kommen, klemmte Schuppan unter Anleitung von Ingenieur Valentin Schaeffer die gesamte Aufladung ab und konnte dann als Saugmotor zur Reparatur abfahren. Am Ende wurden sie zwölfte, als Trost blieb die schnellste Rennrunde.

Keine Zielflagge sah der 908/80 von Joest-Racing, der in der Anfangsphase immer dann die Führung übernahm, wenn Ickx an die Box musste. Doch bei einem Unfall von Whittington in der Tertre Rouge erlitt das Chassis einen Schaden, so dass Jöst den Wagen zurückzog.

Epilog:

Mit dem Sieg von Chassis 003 hatte nun jedes der drei gebauten Werksautos einmal das wichtigste Langstreckenrennen der Welt gewonnen, genau richtig zum 50-jährigen Firmenjubiläum. Und mit dem erfolgreichen Einsatz des 2,6ltr. Motors war auch die Motorenfrage für den 1982 erscheinenden Gruppe C-Porsche 956 geklärt. Der 936 war in der neuen Marken-WM ab 82 nicht mehr startberechtigt. Dafür feierte er national noch einen Erfolg, im Jahre 82 wurde Bob Wollek in dem Joest-Auto, das nun offiziell 936 (936 004) heißen durfte, deutscher Rennsportmeister. Und auch die Kremers bauten einen 936 in Eigenregie nach Original Werks-Plänen und erzielten damit in der DRM einige Erfolge. Stefan Bellof fuhr mit dem 005 beim Hessen-Cup 82 sein erstes Sportwagenrennen überhaupt. Für die Gruppe C-Autos von Joest (936C) und Kremer (CK5) bildete der 936 die Basis. Zuletzt trat 1986 ein 936C in Le Mans an.

Der 936 war nie so populär wie der 917 oder der 956, aber gemessen an der Anzahl der Chassis und der Einsätze sicher einer der effizientesten Rennwagen aller Zeiten!

Quellen:

Porsche au Mans 1972 – 81, Francois Hurel, Editions du Palmier

24:16 An Autobiography of Norbert Singer, Michael Cotton, cotteriepress

Fotos: Porsche AG, Jürgen Barth, privat.

Mit besonderem Dank an Jürgen Barth und Norbert Singer



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



1 Audi Sport North America (USA)		
Fahrzeug	AUDI R10	
Motor	AUDI V12 TDI 5499 T	
Reifen	Michelin	
Chassis	301	
Vortest	3:26,678	3. (3. LMP1)
Fahrer 1	Frank Biela (D)	
Fahrer 2	Emanuele Pirro (I)	
Fahrer 3	Marco Werner (D)	



2 Audi Sport North America (USA)		
Fahrzeug	AUDI R10	
Motor	AUDI V12 TDI 5499 T	
Reifen	Michelin	
Chassis	303	
Vortest	3:37,011	10. (10. LMP1)
Fahrer 1	Allan McNish (GB)	
Fahrer 2	Rinaldo Capello (I)	
Fahrer 3	Tom Kristensen (D)	



3 Audi Sport Team Joest (D)		
Fahrzeug	AUDI R10	
Motor	AUDI V12 TDI 5499 T	
Reifen	Michelin	
Chassis	302	
Vortest	3:28,359	5. (5. LMP1)
Fahrer 1	Alexandre Premat (F)	
Fahrer 2	Mike Rockenfeller (D)	
Fahrer 3	Lucas Luhr (D)	



4 Saulnier Racing (F)		
Fahrzeug	Pescarolo	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	5	
Vortest	4:00,907	32. (18. LMP1)
Fahrer 1	Jacques Nicolet (F)	
Fahrer 2	Marc Faggionato (MC)	
Fahrer 3	Richard Hein (MC)	



Le Mans Fanguide 2008



5 Team Oreca Matmut (F)		
Fahrzeug	Courage Oreca LC70	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	12	
Vortest	3:36,264	8. (8. LMP1)
Fahrer 1	Loic Duval (F)	
Fahrer 2	Soheil Ayari (F)	
Fahrer 3	Laurent Groppi (F)	



6 Team Oreca Matmut (F)		
Fahrzeug	Courage Oreca LC70	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	10	
Vortest	3:49,304	21. (15. LMP1)
Fahrer 1	Olivier Panis (F)	
Fahrer 2	Nicolas Lapierre (F)	
Fahrer 3	Simon Pagenaud (F)	



7 Team Peugeot Total		
Fahrzeug	Peugeot 908 Hdi FAP	
Motor	Peugeot V12 Hdi FAP 5500T	
Reifen	Michelin	
Chassis	2	
Vortest	3:27,248	4. (4. LMP1)
Chassis nach Unfall zerstört		
Fahrer 1	Marc Gene (E)	
Fahrer 2	Jacques Villeneuve (CAN)	
Fahrer 3	Nicola Minassian (F)	



8 Team Peugeot Total		
Fahrzeug	Peugeot 908 Hdi FAP	
Motor	Peugeot V12 Hdi FAP 5500T	
Reifen	Michelin	
Chassis	3	
Vortest	3:22,222	1. (1. LMP1)
Fahrer 1	Pedro Lamy (POR)	
Fahrer 2	Stephane Sarrazin (F)	
Fahrer 3	Alexander Wurz (A)	



Le Mans Fanguide 2008



9 Peugeot Sport Total (F)		
Fahrzeug	Peugeot 908 Hdi FAP	
Motor	Peugeot V12 Hdi FAP 5500T	
Reifen	Michelin	
Chassis	4	
Vortest	3:36,641	2. (2. LMP1)
Fahrer 1	Franck Montagny (F)	
Fahrer 2	Ricardo Zonta (BRA)	
Fahrer 3	Christian Klien (A)	



10 Charouz Racing Systems (CZ)		
Fahrzeug	Lola B08/60	
Motor	Aston Martin V12 5993	
Reifen	Michelin	
Chassis	HU01	
Vortest	3:36,426	9. (9. LMP1)
Fahrer 1	Stefan Mücke (D)	
Fahrer 2	Jan Charouz (CZ)	
Fahrer 3	Tomas Enge (CZ)	



11 Dome Racing Team (J)		
Fahrzeug	Dome S102	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	3	
Vortest	3:38,773	11. (11. LMP1)
Fahrer 1	Daisuke Ito (J)	
Fahrer 2	Tatsuya Kataoka (J)	
Fahrer 3	Yuji Tachikawa (J)	



12 Charouz Racing System (CZ)		
Fahrzeug	Lola B07/18	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	HU03	
Vortest	3:39,584	12. (12. LMP1)
Fahrer 1	Greg Pickett (USA)	
Fahrer 2	Klaus Graf (D)	
Fahrer 3	Jan Lammers (NL)	



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



14 Creation AIM (GB)		
Fahrzeug	Creation CA07	
Motor	AIM V10 5496	
Reifen	Dunlop	
Chassis	2	
Vortest	3:45,049	19. (14. LMP1)
Fahrer 1	Stuart Hall (GB)	
Fahrer 2	Marc Goosens (B)	
Fahrer 3	Johnny Mowlem (GB)	



16 Pescarolo Sport (F)		
Fahrzeug	Pescarolo	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	1	
Vortest	3:35,443	7. (7. LMP1)
Fahrer 1	Jean-Christophe Boullion (F)	
Fahrer 2	Emmanuel Collard (F)	
Fahrer 3	Romain Dumas (F)	



17 Pescarolo Sport (F)		
Fahrzeug	Pescarolo	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	7	
Vortest	3:33,939	6. (6. LMP1)
Fahrer 1	Harold Primat (CH)	
Fahrer 2	Christophe Tinseau (F)	
Fahrer 3	Benoit Treluyer (F)	



18 Rollcentre Racing (GB)		
Fahrzeug	Pescarolo	
Motor	Judd V10 GV5S 5496	
Reifen	Dunlop	
Chassis	4	
Vortest	3:40,214	13. (13. LMP1)
Fahrer 1	Joao Barbosa (POR)	
Fahrer 2	Vanina Ickx (B)	
Fahrer 3	Stephane Gregoire (F)	



Le Mans Fanguide 2008



19 Chamberlain Synergy Motorsport(GB)		
Fahrzeug	Lola B06/10	
Motor	AER P32 V8 3997	
Reifen	Dunlop	
Chassis	HU07	
Vortest	3:51,551	23. (17. LMP1)
Fahrer 1	Gareth Evans(GB)	
Fahrer 2	Bob Berridge (GB)	
Fahrer 3	Amanda Stretton(GB)	



20 Epsilon Euskadi (ES)		
Fahrzeug	Epsilon Euskadi ee1	
Motor	Judd V10 GV5.5S 5496	
Reifen	Michelin	
Chassis	2	
Vortest	4:01,502	35. (19. LMP1)
Fahrer 1	Angel Burgueno (ES)	
Fahrer 2	Miguel Angel de Castro (ES)	
Fahrer 3	Adrian Vallés (ES)	



22 Tokai University - YGK Power (J)		
Fahrzeug	Courage Oreca LC70	
Motor	YGK V8 3998	
Reifen	Yokohama	
Chassis	6	
Vortest	4:24,300	51. (20.LMP1)
Fahrer 1	Toshio Suzuki (J)	
Fahrer 2	Masami Kageyama (J)	
Fahrer 3	Haruki Kurosawa (J)	



23 Autocon Motorsports (USA)		
Fahrzeug	Creation CA07	
Motor	Judd V10 GV5 5000	
Reifen	Dunlop	
Chassis	1	
Vortest	4:25,349	52. (21. LMP1)
Fahrer 1	Mike Lewis (USA)	
Fahrer 2	Bryan Willman (USA)	
Fahrer 3	Chris McMurry (USA)	



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



24 Terramos (J)		
Fahrzeug	Courage LC70	
Motor	Mugen V10 3997	
Reifen	Michelin	
Chassis	5	
Vortest	3:50,684	22. (16.LMP1)
Fahrer 1	Yojiro Terada (J)	
Fahrer 2	Hiroki Katoh (J)	
Fahrer 3	Kuzuho Takahasi (J)	



25 RML (GB)		
Fahrzeug	Lola EX265 (B05/40)	
Motor	MG P21 R4 1995 T	
Reifen	Michelin	
Chassis	HU05	
Vortest	3:44,678	18. (5. LMP2)
Fahrer 1	Mike Newton (GB)	
Fahrer 2	Thommy Erdos (BRA)	
Fahrer 3	Andy Wallace (GB)	



26 Team Bruichladdich Radical (GB)		
Fahrzeug	Radical SR9	
Motor	AER P07 R4 1995 T	
Reifen	Dunlop	
Chassis	2	
Vortest	3:52,800	24. (7.LMP2)
Fahrer 1	Marc Rostan (F)	
Fahrer 2	Ben Devlin (GB)	
Fahrer 3	Gunnar Jeanette (USA)	



30 Racing Box (I)		
Fahrzeug	Lucchini LMP2	
Motor	Judd DB V8 3395	
Reifen	Dunlop	
Chassis	165	
Vortest	4:24,058	50. (12.LMP2)
Fahrer 1	Filipo Fancioni (I)	
Fahrer 2	Ferdinando Geri (I)	
Fahrer 3	Andrea Ceccato (I)	



Le Mans Fanguide 2008



31 Team Essex (DK)		
Fahrzeug	Porsche RS Spyder	
Motor	Porsche MR6 V8 3396	
Reifen	Dunlop	
Chassis	709	
Vortest	3:43,736	15. (2. LMP2)
Fahrer 1	John Nielsen (DK)	
Fahrer 2	Caspar Elgaard (DK)	
Fahrer 3	Sascha Maassen (D)	



32 Barazi Epsilon (GB)		
Fahrzeug	Zytek 07S	
Motor	Zytek ZG348 V8 3394	
Reifen	Michelin	
Chassis	1	
Vortest	3:43,920	16. (3.LMP2)
Fahrer 1	Juan Barazi (DK)	
Fahrer 2	Emanuel Collard (F)	
Fahrer 3	Romain Dumas (F)	



33 Speedy Racing Team Sebah (CH)		
Fahrzeug	Lola B08/80	
Motor	Judd DB V8 3395	
Reifen	Michelin	
Chassis	HU01	
Vortest	4:02,672	36. (9.LMP2)
Fahrer 1	Xavier Pompidou (F)	
Fahrer 2	Andrea Belicchi (I)	
Fahrer 3	Steve Zacchia (CH)	



34 van Merksteijn Motorsport (NL)		
Fahrzeug	Porsche RS Spyder	
Motor	Porsche MR6 V8 3396	
Reifen	Michelin	
Chassis	708	
Vortest	3:42,191	14. (1. LMP2)
Fahrer 1	Jos Verstappen (NL)	
Fahrer 2	Peter van Merksteijn (NL)	
Fahrer 3	Jereon Bleekemolen (NL)	



Le Mans Fanguide 2008



35 Saulnier Racing (F)		
Fahrzeug	Pescarolo	
Motor	Judd DB V8 3395	
Reifen	Michelin	
Chassis	6	
Vortest	3:48,414	20. (6.LMP2)
Fahrer 1	Pierre Ragues (F)	
Fahrer 2	Mathieu Lahaye (F)	
Fahrer 3	Cong Fu Cheng (CHN)	



40 Quifel ASM Team (POR)		
Fahrzeug	Lola B05/40	
Motor	AER P07 R4 1995	
Reifen	Dunlop	
Chassis	HU01	
Vortest	4:12,644	46. (11.LMP2)
Fahrer 1	Miguel Amaral (POR)	
Fahrer 2	Oliver Pla (F)	
Fahrer 3	Guy Smith (GB)	



41 Trading Performance (BEL)		
Fahrzeug	Zytek 07S	
Motor	Zytek ZG348 V8 3394	
Reifen	Michelin	
Chassis	3	
Vortest	3:53,893	26. (8.LMP2)
Fahrer 1	Karim Oijeh (CH)	
Fahrer 2	Claude-Yves Gosselin (F)	
Fahrer 3	Adam Sharpe (GB)	



44 Kruse-Schiller Motorsport (D)		
Fahrzeug	Lola B05/40	
Motor	Mazda MZR-R R4 1997	
Reifen	Dunlop	
Chassis	HU07	
Vortest	4:11,820	45. (10.LMP2)
Fahrer 1	Jean de Pourtales (F)	
Fahrer 2	Hideki Noda (J)	
Fahrer 3	Allan Simonssen (DK)	



Le Mans Fanguide 2008



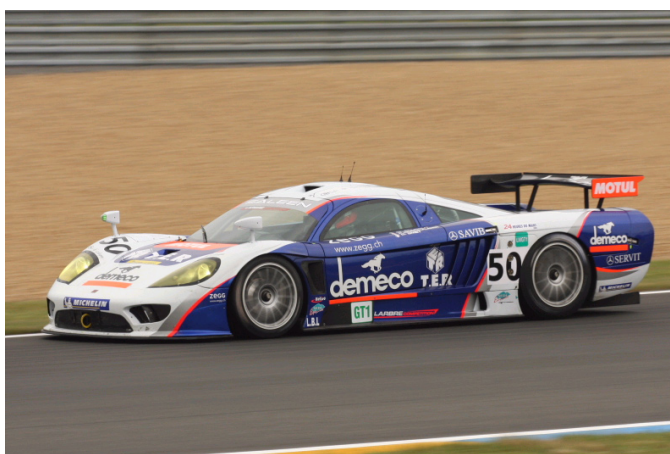
45 Embassy Racing (GB)		
Fahrzeug	WF-01	
Motor	Zytek ZG348 V8 3394	
Reifen	Michelin	
Chassis	1	
Vortest	3:44,166	17. (4.LMP2)
Fahrer 1	Warren Hughes(GB)	
Fahrer 2	Jonny Kane (GB)	
Fahrer 3	Joey Foster (GB)	



007 Aston Martin Racing (GB)		
Fahrzeug	Aston Martin DBR9	
Motor	Aston Martin V12 5993	
Reifen	Michelin	
Chassis	DBR9/7	
Vortest	3:58,811	30. (5.GT1)
Fahrer 1	Heinz-Harald Frentzen (D)	
Fahrer 2	Andrea Piccini (I)	
Fahrer 3	Karl Wendlinger (A)	



009 Aston Martin Racing (GB)		
Fahrzeug	Aston Martin Racing	
Motor	Aston Martin V12 5993	
Reifen	Michelin	
Chassis	DBR9/8	
Vortest	3:53,531	25. (1.GT1)
Fahrer 1	Antonio Garcia (E)	
Fahrer 2	David Brabham (AUS)	
Fahrer 3	Darren Turner (GB)	

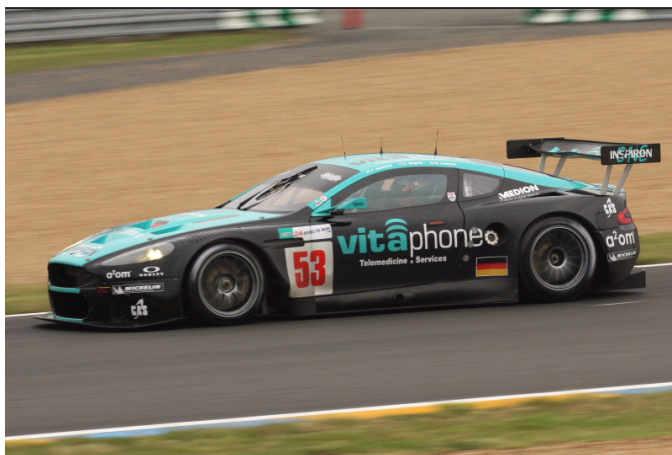


50 Larbre Competition (F)		
Fahrzeug	Saleen S7R	
Motor	Ford V8 6997	
Reifen	Michelin	
Chassis	S7-07-080R	
Vortest	3:55,383	27. (2.GT1)
Fahrer 1	Christophe Bouchut (F)	
Fahrer 2	Patrick Bornhauser (F)	
Fahrer 3	David Smets (B)	



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



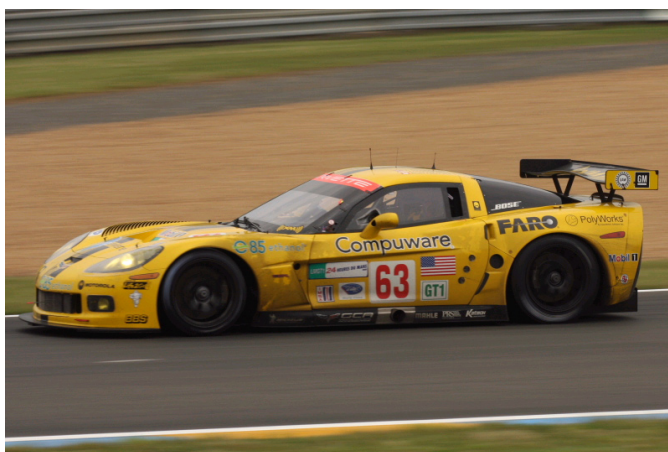
53 Vitaphone Racing (D)		
Fahrzeug	Aston Martin DBR9	
Motor	Aston Martin V12 5993	
Reifen	Michelin	
Chassis	DBR9/4	
Vortest	4:01:065	34. (8.GT1)
Fahrer 1	Negreao (BRA)	
Fahrer 2	Peter Hardman (GB)	
Fahrer 3	Nick Leventis (GB)	



55 Interprogress Spartak Racing (RUS)		
Fahrzeug	Lamborghini Murcielago R-GT	
Motor	Lamborghini V12 5988	
Reifen	Michelin	
Chassis	1064	
Vortest	4:03,404	37. (9.GT1)
Fahrer 1	Peter Kox (NL)	
Fahrer 2	Roman Rusinov (RUS)	
Fahrer 3	Mike Hezemans (NL)	



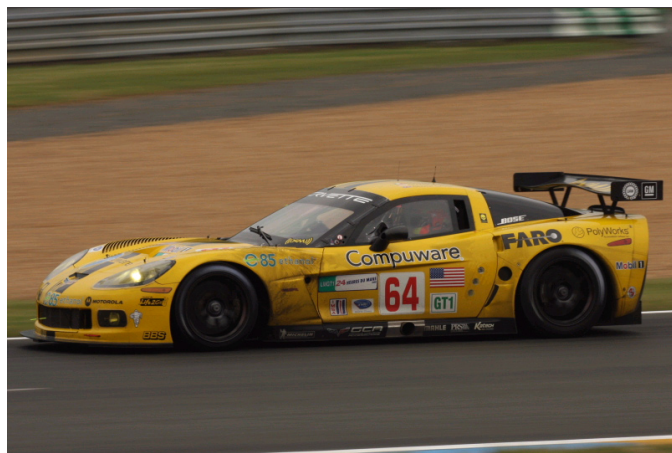
59 Team Modena (GB)		
Fahrzeug	Aston Martin DBR9	
Motor	Aston Martin V12 5993	
Reifen	Michelin	
Chassis	DBR9/101	
Vortest	4:01,021	33. (7.GT1)
Fahrer 1	Christian Fittipaldi (BRA)	
Fahrer 2	Terry Borcheller (USA)	
Fahrer 3	Jos Menten (NL)	



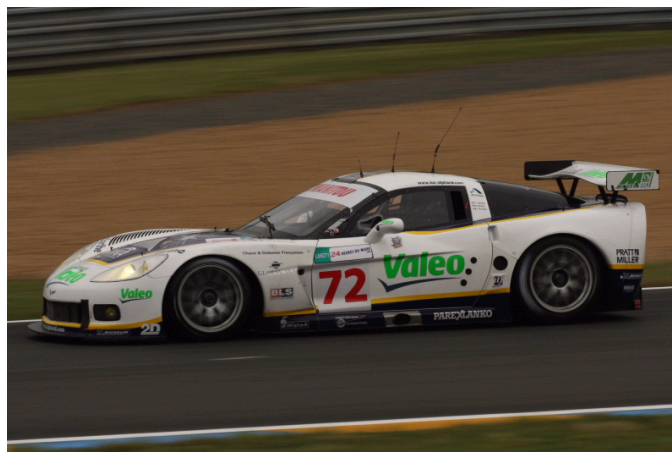
63 Corvette Racing (USA)		
Fahrzeug	Corvette C6.R	
Motor	Chevrolet V8 6993	
Reifen	Michelin	
Chassis	007	
Vortest	3:55,887	29. (4.GT1)
Fahrer 1	Johny O'Connell (USA)	
Fahrer 2	Jan Magnussen (DK)	
Fahrer 3	Ron Fellows (CAN)	



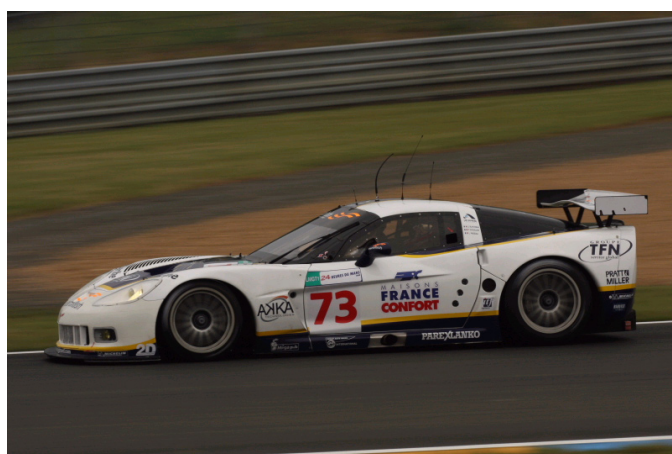
Le Mans Fanguide 2008



64 Corvette Racing (USA)		
Fahrzeug	Corvette C6.R	
Motor	Chevrolet V8 6993	
Reifen	Michelin	
Chassis	008	
Vortest	3:55,520	28. (3.GT1)
Fahrer 1	Oliver Beretta (MC)	
Fahrer 2	Oliver Gavin (GB)	
Fahrer 3	Max Papis (I)	



72 Luc Alphand Adventures (F)		
Fahrzeug	Corvette C6.R	
Motor	Chevrolet V8 6993	
Reifen	Michelin	
Chassis	003	
Vortest	4:00,633	31. (6.GT1)
Fahrer 1	Luc Alphand (F)	
Fahrer 2	Jerome Policand (F)	
Fahrer 3	Guillaume Moreau (F)	



73 Luc Alphand Adventures (F)		
Fahrzeug	Corvette C6.R	
Motor	Chevrolet V8 6993	
Reifen	Michelin	
Chassis	004	
Vortest	4:11,258	44. (10.GT1)
Fahrer 1	Jean-Luc Blanchemain (F)	
Fahrer 2	Sebastien Dumez (F)	
Fahrer 3	Patrice Gouselard (F)	



76 IMSA Performance Matmut (F)		
Fahrzeug	Porsche 997 GT3-RSR	
Motor	Porsche B6 3795	
Reifen	Michelin	
Chassis	Z6S799930	
Vortest	4:10,898	43. (6.GT2)
Fahrer 1	Raymond Narac (F)	
Fahrer 2	Richard Lietz (A)	
Fahrer 3	Patrick Long (USA)	



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



77 Team Felbermayr-Proton (D)		
Fahrzeug	Porsche 997 GT3-RSR	
Motor	Porsche B6 3795	
Reifen	Michelin	
Chassis	Z8S799922	
Vortest	4:12,879	47. (7.GT2)
Fahrer 1	Alex Davison (AUS)	
Fahrer 2	Wolf Henzler (D)	
Fahrer 3	Horst Felbermayr sen. (A)	



78 AF Corse (I)		
Fahrzeug	Ferrari F430 GTC	
Motor	Ferrari V8 3996	
Reifen	Michelin	
Chassis	F131EVOGT2464	
Vortest	4:08,520	42. (5.GT2)
Fahrer 1	Toni Vilander (FIN)	
Fahrer 2	Tomas Biagi (I)	
Fahrer 3	Christian Montanari (I)	



80 Flying Lizard Motorsport (USA)		
Fahrzeug	Porsche 997 GT3-RSR	
Motor	Porsche B6 3795	
Reifen	Michelin	
Chassis	Z8S799914	
Vortest	4:05,590	39. (2.GT2)
Fahrer 1	Jörg Bergmeister (D)	
Fahrer 2	Johannes van Overbeek (US)	
Fahrer 3	Seth Neiman (USA)	



82 Risi Competizione (USA)		
Fahrzeug	Ferrari F430 GTC	
Motor	Ferrari V8 3996	
Reifen	Michelin	
Chassis	F131EVOGTC2606	
Vortest	4:05,561	38. (1.GT2)
Fahrer 1	Mika Salo (FIN)	
Fahrer 2	Jaime Melo (BRA)	
Fahrer 3	Gianmaria Bruni (I)	



Le Mans Fanguide 2008



83 Risi Competizione (USA)		
Fahrzeug	Ferrari F430 GTC	
Motor	Ferrari V8 3996	
Reifen	Michelin	
Chassis	F131EVOGT2456	
Vortest	4:17,177	49. (9.GT2)
Fahrer 1	Tracy Krohn (USA)	
Fahrer 2	Nic Jönsson (S)	
Fahrer 3	Eric van de Poele (B)	



85 Spyker Squadron (NL)		
Fahrzeug	Spyker C8 Lavioletta	
Motor	Audi V8 4000	
Reifen	Michelin	
Chassis	XL9AB01G37Z363190	
Vortest	4:32,336	55. (12.GT1)
Fahrer 1	Peter Dumbreck (GB)	
Fahrer 2	Ralf Kelleners (D)	
Fahrer 3	Alexej Vasiliev (RUS)	



90 Farnbacher Racing (D)		
Fahrzeug	Ferrari F430 GTC	
Motor	Ferrari V8 3996	
Reifen	Michelin	
Chassis	F131EVOGTC2612	
Vortest	4:26,756	53. (10.GT2)
Fahrer 1	Pierre Ehret (D)	
Fahrer 2	Lars Erik Nielsen (DK)	
Fahrer 3	Pierre Kaffer (D)	



94 Speedy Racing Team (CH)		
Fahrzeug	Spyker C8 Lavioletta	
Motor	Audi V8 4000	
Reifen	Michelin	
Chassis	XLAB01G57Z363191	
Vortest	4:28,882	54. (11.GT2)
Fahrer 1	Andrea Chiesa (I)	
Fahrer 2	Benjamin Leuenberger (CH)	
Fahrer 3	Iradj David Alexander (CH)	



Le Mans Fanguide 2008



96 Virgo Motorsport (GB)		
Fahrzeug	Ferrari F430 GTC	
Motor	Ferrari V8 3996	
Reifen	Dunlop	
Chassis	F131EVOGT2408	
Vortest	4:07,090	41. (4.GT2)
Fahrer 1	Rob Bell (GB)	
Fahrer 2	Tim Mullen (GB)	
Fahrer 3	Tim Sugden (GB)	



97 BMS Scuderia Italia (I)		
Fahrzeug	Ferrari F430 GTC	
Motor	Ferrari V8 3996	
Reifen	Pirelli	
Chassis	F131EVOGTC2616	
Vortest	4:06,894	40. (3.GT2)
Fahrer 1	Matteo Malucelli (I)	
Fahrer 2	Paolo Ruberti (I)	
Fahrer 3	TBA	



99 JMB Racing (MC)		
Fahrzeug	Ferrari F430 GTC	
Motor	Ferrari V8 3996	
Reifen	Michelin	
Chassis	F131EVOGT2466	
Vortest	4:16,572	48. (8.GT2)
Fahrer 1	Alain Ferte (F)	
Fahrer 2	Ben Aucott (GB)	
Fahrer 3	Stephane Daoudi (F)	



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Wer sind die Favoriten, wer sind die Geheimtipps?

Die Einschätzungen der PLM Redaktion

	LMP1	LMP2	GT1	GT2
Die Favoriten	#1 Audi #2 Audi #3 Audi #7 Peugeot #8 Peugeot	#31 Essex Porsche #34 VM Porsche	#007 Aston Martin #009 Aston Martin #63 Corvette #64 Corvette	#76 IMSA Porsche #80 Lizard Porsche #82 Risi Ferrari #96 Virgo Ferrari
Die Geheimtipps	#6 Oreca Courage #9 Peugeot #16 Pescarolo	#32 Barazi Zytek #40 ASM Lola	#59 Modena Aston Martin #72 LAA Corvette	#77 Felbermayr-Proton Porsche #90 Farnbacher Ferrari #78 AF Ferrari
Die Ankommer	#5 Oreca Courage #10 Charouz Lola #12 Charouz Lola #17 Pescarolo #14 Creation #18 Rollcentre Pescarolo #19 Chamberlain Lola	#33 Speedy Lola	# 53 Vitaphone Aston Martin #73 LAA Corvette	#83 Risi Ferrari #97 BMS Ferrari
Eine Zielankunft wäre ein Erfolg	#4 Saulnier Pescarolo #11 Dome #20 Epsilon Euskadi #22 Tokai Courage #23 Autocon Creation #24 Terramos Courage	#25 RML Lola #26 Radical #30 Lucchini #35 Pescarolo #41 Trading Zytek #44 Kruse Lola #45 Embassy	#55 IPB Lamborghini #50 Larbre Saleen	#85 Spyker #94 Speedy Spyker #99 JMB Ferrari



project-lemans.de

Zahlenspiele

Einige Zahlen und Daten rund um die 24h Le Mans

5335,313 km ist der Distanzrekord in Le Mans. Wenn es in diesem Jahr im Rennen trocken bleibt könnte die von Dr. Helmut Marko und Gijs van Lennep 1971 im Martini Racing Porsche 917K aufgestellt Bestmarke fallen

405 km/h ist der Geschwindigkeitsrekord in Le Mans, aufgestellt vom Franzosen Roger Dorchy 1988 im WM-Peugeot P88 auf der noch nicht kastrierten Hunaudieres Geraden

75 mal wurden die 24h bisher ausgetragen

49 mal ging ein Sieg bisher an ein offenes Fahrzeug. 26 mal siegten geschlossene Fahrzeuge

34 mal siegte bisher ein Dunlop bereiftes Fahrzeug. Michelin kommt auf 16 Siege (davon 10 in Folge), Goodyear auf 14 Erfolge

33 Porsche starteten in Le Mans 1971, das bisher größte Starterfeld einer Marke in der Le Mans Geschichte.

44 mal siegte bisher ein Fahrzeug mit einem Mittelmotor, 30-mal hatten Frontmotor Fahrzeuge die Nase vorne, einmal siegte ein Heckmotor (Kremer Porsche K3, 1979)

29 mal nahm Yojiro Terada bisher an den 24h teil. Damit ist der Japaner in diesem Jahr der dienstälteste Pilot im Starterfeld

25 mal gewann ein Deutsches Fahrzeug in Le Mans. Die Briten kommen auf 17 Siege, die Franzosen auf 14, Italienische Fahrzeuge siegten 13-mal

20 Meter trennten 1966 den siegreichen Ford GT von Amon / Mc Laren zum Zweitplatzierten Ford von Hulme / Miles, der bisher knappste Zieleinlauf in Le Mans.

16 mal siegte Porsche bisher in Le Mans ist damit weiterhin der erfolgreichste Hersteller. Ferrari kommt auf neun Gesamtsiege, Jaguar und Audi auf je sieben

14 Streckenvarianten gab es bisher vom „Circuit de 24 heures“

13,629 km lang ist die aktuelle Streckenvariante die nach dem Unbau der Tertre Rouge Kurve 2007 in diesem Jahr zum zweiten Mal gefahren wird

2 Fahrer konnten bisher sowohl Le Mans wie auch das Indy 500 gewinnen: Graham Hill und A.J. Foyt



Deutschsprachige Piloten in Le Mans

Welche Piloten aus Österreich und der Schweiz starten in Le Mans? Project-lemans.de gibt einen Überblick.

Biela, Frank

#1 Audi Sport North America

9 Teilnahmen, 5 Siege (2000, 2001, 2002, 2006, 2007)

Biela ist der erfolgreichste Deutsche Pilot in Le Mans und immer noch sauschnell. Leider ist für Biela nach LM Schluss im Audi R10. Den Abschied könnte sich der Neusser mit einem sechsten Sieg versüßen, das richtige Werkzeug hat er in Form des Audi R10 dazu. Allerdings dürfte der #1 Audi nicht der schnellste Diesel LMP1 Renner sein, aber zum Le Mans Sieg braucht es etwas mehr als puren Speed, das weiß Biela nach dem unerwarteten Sieg im letzten Jahr sehr genau.

Bergmeister, Jörg

#80 Flying Lizard Porsche 997 GT3 RSR

5 Teilnahmen

Der Langenfelder hatte nicht viel Glück in Le Mans in den letzten Jahren, 2006 und 2007 fiel sein Porsche in aussichtsreicher Position aus. Flying Lizard ist Porsches Speerspitze in Le Mans und mindesten so heiß auf den ersten Klassensieg an der Sarthe wie Bergmeister.

Ehret, Pierre

#90 Farnbacher Racing Ferrari G430 GT

3 Teilnahmen

In Le Mans wächst Ehret mittlerweile mit ziemlicher Regelmäßigkeit über sich hinaus. So war es im letzten Jahr und auch 2006. Im letzten Jahr verpasste Ehret knapp den zweiten Platz und wurde dritter in der GT2, ein Jahr zuvor ging ihm der Klassensieg knapp durch die Lappen. Auch in diesem Jahr ist ein Podiumsplatz greifbar, wenn die Favoriten straucheln sogar mehr.

Felbermayr, Horst senior

#77 Felbermayr Proton Porsche 997 GT3 RSR

2 Teilnahmen

Eigentlich wollte Horst senior den Helm im Winter schon an den Nagel hängen, doch jetzt will er es nochmals wissen. Was ist schöner als sich nach einem Le Mans Klassensieg zurückzuziehen? Vom Speed ist der Österreicher zwar meilenweit von seinen Teamkollegen Davison und Henzler entfernt, mit geschickter Strategie geht in Le Mans aber was.



Le Mans Fanguide 2008

Frentzen, Heinz Harald

Aston Martin Racing Aston Martin DBR9

1 Teilnahme

Frentzen war zum ersten und einzigem Mal vor 16 Jahren in Le Mans, damals im Gruppe C Lola. Aus seiner Zeit als Mercedes Junior, wenn auch bei recht wenigen Renneinsätzen im »Silberpfeil« sollte Frentzen noch in Erinnerung haben was bei Langstreckenrennen wichtig ist. Seine Teamkollegen im Schwesterfahrzeug kennen zwar Strecke und Fahrzeug besser als der Frentzen, dennoch ist der Mönchengladbacher ein Kandidat für den GT1 Klassensieg.

Graf, Klaus

#12 Charouz Racing System Lola B06/10 – Judd

2 Teilnahmen

Nach zwei Starts im legendären Panoz Roadster startet Graf nun zum dritten Mal im Prototypen in Le Mans. Mit Stefan Mücke´s letztjährigen Lola Judd verfügt der Dorhaner über ein solides und schnelles Fahrzeug das von der erfahrenen Jota Mannschaft eingesetzt wird. Eine Top 5 Platzierung ist möglich wenn die Technik des Lola hält.

Henzler, Wolf

#77 Team Felbermayr Proton Porsche 997 GT3 RSR

Le Mans Debütant

Henzler kennt zwar die Strecke nicht, aber den RSR wie seine Westentasche und kann außerdem auf Langstreckenerfahrung aus Daytona und Sebring zurückblicken. Mit Alex Davison hat der Schwabe einen schnellen Partner, der dritte Pilot Horst Felbermayr sen. wird sicherlich nicht so viel im Cockpit sitzen wie die beiden Profis. Die Proton Truppe ist aus unzähligen Langstreckenrennen gestählt und könnte Sonntag um 15.00 Uhr für eine Überraschung sorgen.

Pierre Kaffer

90 Farnbacher Racing Ferrari F430 GT

1 Teilnahme

Bei seinem Le Mans Debüt wurde Kaffer im Audi R8 2005 fünfter, damals verschwand er leider im schwarzen Loch der DTM. In der Le Mans Series etabliert sich Kaffer nun wieder im Sportwagen. Kaffer ist der schnellste Pilot im #90 Ferrari, seine Teamkollegen beständig schnell und mittlerweile sehr Le Mans erfahren. Geheimtipp für den Klassensieg.

Kelleners, Ralf

#85 Spyker Squadron Spyker C8 Laviolette GT2-R

8 Teilnahmen

Mit acht Le Mans Einsätzen im Prototypen und GT ist Kelleners einer der vielseitigsten und erfahrensten Deutschen Le Mans Piloten. Als Toyota und Porsche Werksfahrer schrammte der Düsseldorfer zwischen 1997 – 1999 mehrfach am Gesamtsieg vorbei. Ein zählbares Resultat im Spyker zu erzielen wird ein hartes Brot, der seit 2002 in Le Mans engagierte niederländische Kleinserienhersteller sah in Le Mans bisher nur einmal die Zielflagge, und das außerhalb der Wertung.



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Klien, Christian

#9 Team Total Peugeot Peugeot 908
Le Mans Debütant

Klien ist im Sportwagensektor ein unbeschriebenes Blatt. Fahren im Verkehr, das Auto, die Strecke, Fahrerwechsel, Fahren in der Nacht, alles neu für den Österreicher. Blitzschnell ist der ehemalige Jaguar und Red Bull F1 Pilot auch im Peugeot, das steht außer Frage. Ob Schnelligkeit die mangelnde Le Mans Erfahrung des Trios im #9 Peugeot wettmachen kann, wird sich zeigen.

Lietz, Richard

#76 IMSA Performance Porsche 997 GT3 RSR
1 Teilnahme, Klassensieg GT2 2007

Im letzten Jahr haben wir geschrieben das Lietz' einziger Nachteil ist, das er keine Le Mans Erfahrung hat. Die hat er sich aber in Windeseile angeeignet, der Österreicher ist einer der schnellsten im RSR. Gemeinsam mit Pat Long und Raymond Narac ist das letztjährige Siegertrio auch in diesem Jahr einer der Top Favoriten auf den GT2 Klassensieg.

Luhr, Lucas

#3 Audi Sport Team Joest Audi R10
4 Teilnahmen, 2 Klassensieg GT (2002, 2003)

Luhr wurde seit seinem Wechsel zu Audi weit unter Wert verkauft, erst bei den zwei ALMS Siegen in diesem Jahr konnte der ehemalige Porsche Junior im R10 seine Klasse zeigen. Die drei „Jungen“ im #3 Audi könnten im Rennen zum schnellsten Audi Team avancieren.

Maaßen, Sascha

#31 Team Essex Porsche RS Spyder
5 Teilnahmen

In der ALMS stand Maaßen zuletzt etwas im Schatten seiner Teamkollegen, für Le Mans ist der Aachener eine großartige Ergänzung. Der Porsche-Werksfahrer kennt die Strecke perfekt, wenn auch überwiegend aus der GT Perspektive und kennt dazu den Porsche RS Spyder seit der Entwicklungsphase. Die Dunlop Pneus von Essex könnten sein im erwarteten Duell um den Klassensieg mit dem VM Spyder ein Vorteil sein. Die spannendste Frage in der LMP2 wird allerdings sein ob der Spyder 24h durchhält.

Mücke, Stefan

#10 Charouz Racing System Lola B08/60 Aston Martin
1 Teilnahme

Mücke ist unbestritten der Shootingstar der Sportwagenszene. Beim Le Mans Debüt im letzten Jahr glänzte der Berliner, zumindest so lange die Technik mitspielte. Das wird in diesem Jahr auch wieder der Pferdefuß. Der Lola ist so schön wie schnell, kam aber in drei LMS Rennen nur einmal ungeschoren über die Distanz. In der Anfangsphase des Rennens wird Mücke aber zweifellos aufgeigen



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Rockenfeller, Mike

#3 Audi Sport Team Joest Audi R10 TDI
3 Teilnahmen, 1 Klassensieg GT (2005)

Nach eher suboptimalen Auftritten im Audi in Le Mans und in Sebring hat Rockenfeller in der LMS sämtlichen eventuell verloren gegangenen Kredit im nu wieder eingefahren. Die Kombination Rockenfeller/Luhr/Premat könnte im Rennen so manchen ins Staunen versetzen und ist für uns Löwenjäger No. 1

Werner, Marco

#1 Audi Sport North America Audi R10 TDI
6 Teilnahmen, 3 Siege (2005, 2006, 2007)

Werner ist einer der erfolgreichsten Deutschen Sportwagenpiloten. Siege in Daytona, Sebring und Le Mans hat der Dortmunder in seiner Vita stehen, zudem konnte der sich den ALMS Titel sichern. Wie schnell er immer noch ist, zeigt er auch heuer wieder in der ALMS. In diesem Jahr könnte er sich den vierten Le Mans Sieg in Folge sicher sichern. Allerdings war die Konkurrenz in den letzten Jahren nie so stark wie in diesem Jahr.

Wendlinger, Karl

007 Aston Martin Racing Aston Martin DBR9
9 Teilnahmen, 2 Klassensiege GTS (1999, 2000)

Wendlinger kann auf eine beeindruckende Karriere in Le Mans zurückblicken. Der Österreicher startete stets auf Top Material, bisher ging er als Werkspilot im Gruppe C Daimler und Peugeot, im GT1 Porsche und für Chrysler an den Start. Mit dem Aston Martin verfügt der Österreicher wieder über ein Top Auto mit dem er seinen dritten Klassensieg in der GT1 Klasse (früher GTS) einfahren kann.

Wurz, Alexander

#8 Team Total Peugeot Peugeot 908
1 Teilnahme, 1 Sieg (1996)

Der Le Mans Sieg von Wurz liegt nur schon ein Weilchen zurück, der Österreicher ist heiß darauf den Erfolg eine Dekade später nochmals zu wiederholen. Wurz ist perfekt auf seinen zweiten Le Mans Start vorbereitet, das Trio im #8 Peugeot scheint etwas homogener zu sein als die Teamkollegen in der #7. Gelingt Wurz beim zweitem Start der zweite Sieg?



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Der Zeitplan

Montag, 09.06.2008:

14.30 – 18.00 Uhr: Technische Abnahme, Place de Jacobins, Le Mans Stadtzentrum

Dienstag, 10.06.2008

08.30 – 17.00 Uhr: Technische Abnahme, Place de Jacobins, Le Mans Stadtzentrum

ab 19.00 Uhr: Autogrammstunde Peugeot Fahrer, Peugeot Händler in Le Mans

Mittwoch, 11.06.2008

18.00 – 18.30 Uhr: Training Gruppe C

19.00 – 21.00 Uhr: Training 1

22.00 – 24.00 Uhr: Training 2

Donnerstag, 12.06.2008

17.00 Uhr: Autogrammstunde / Gewinnspiele mit Peugeot Fahrern im Village & Fahrerlager (bei Total & Michelin)

18.00 – 18.30 Uhr: Training Gruppe C

19.00 – 21.00 Uhr: Training 3

22.00 – 24.00 Uhr: Training 4

Freitag, 13.06.2008

10.00 – 20.00 Uhr: Pitwalk

18.00 – 19.00 Uhr: Fahrerparade, Le Mans Stadtzentrum



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Samstag, 14.06.2008

09.00 – 9.45 Uhr: Warm – Up

10.15 – 11.00 Uhr: Gruppe C Rennen „Le Mans Legends“

14.22 Uhr: Beginn Startprozedere

15.00 Uhr: Start 76. 24h Le Mans

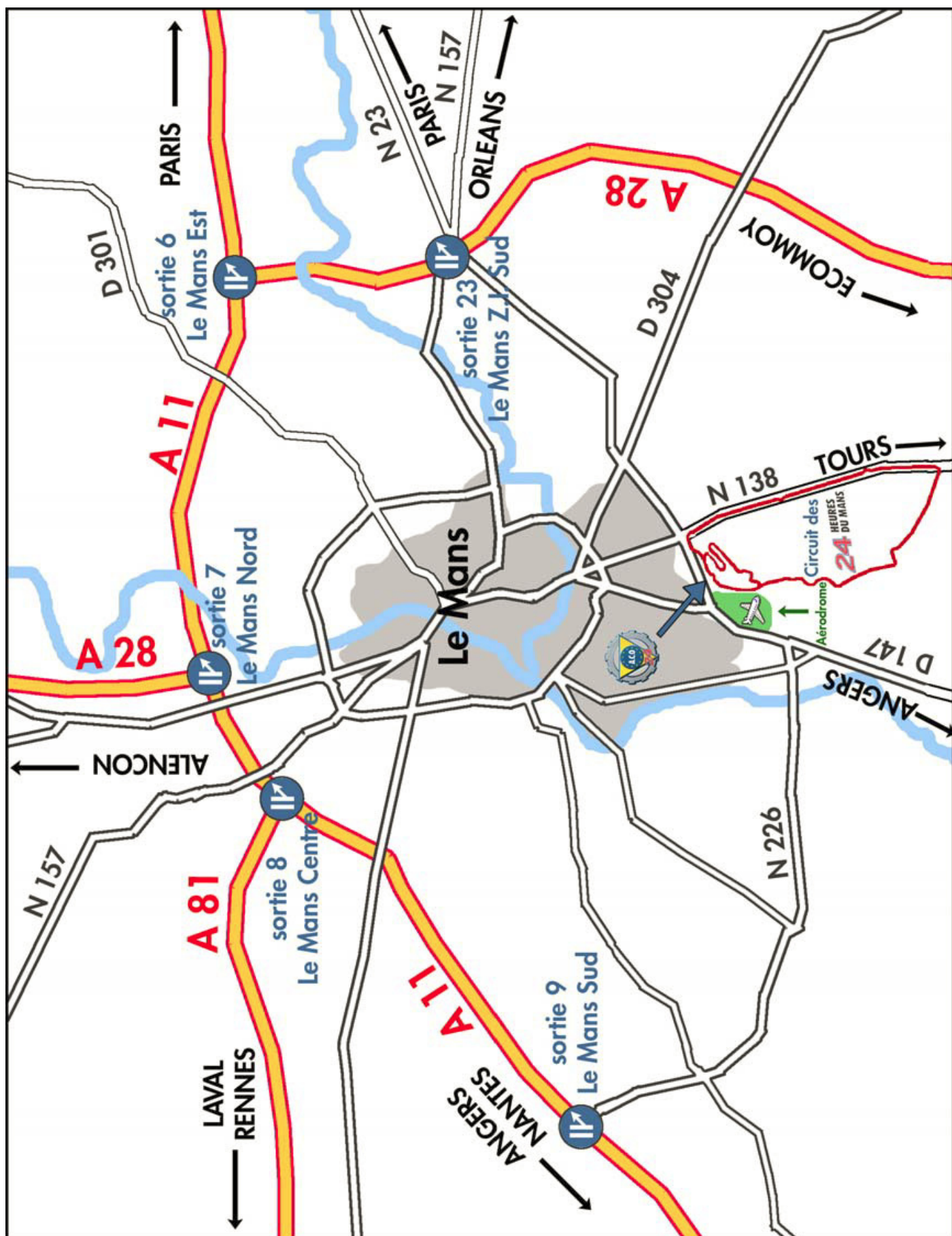
Sonntag, 15.06.2008

15.00 Uhr: Rennende 76. 24h Le Mans



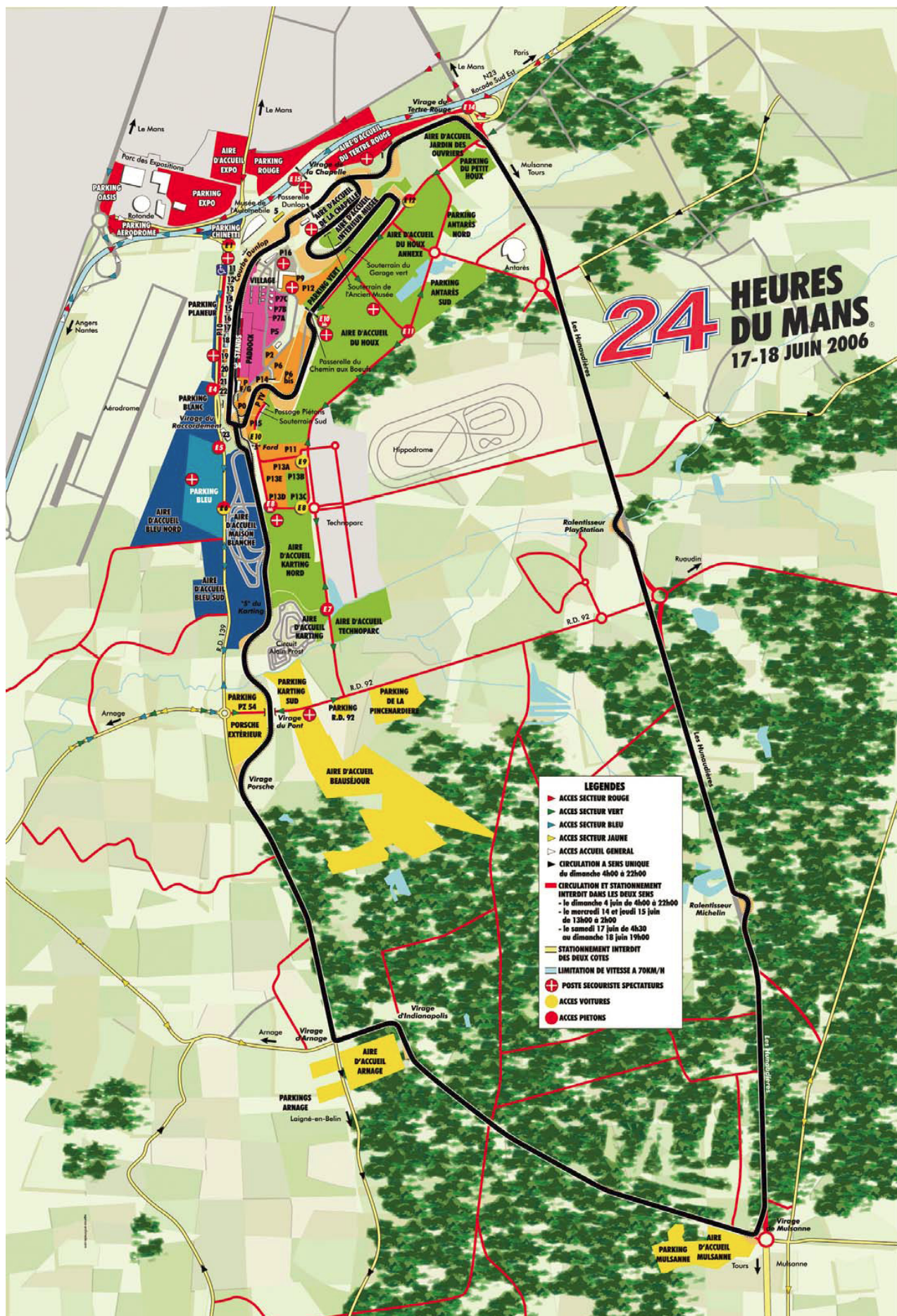
project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

LMP1		
Quali 2007	Rennen 2007	Vortest 2008
3:26,344	3:27,176	3:22,222
226,906 km/h		242,626 km/h
Peugeot 908 HDi	AUDI R10 TDI	Peugeot 908 HDi
Team Peugeot Total	Audi Sport North America	Team Peugeot Total

LMP2		
Quali 2007	Rennen 2007	Vortest 2008
3:44,158	3:39,309	3:42,191
208,781 km/h		220,821 km/h
Zytek 07S/2	Zytek 07S/2	Porsche RS Spyder
Barazi Epsilon	Barazi Epsilon	Van Merksteijn Motorsport

GT1		
Quali 2007	Rennen 2007	Vortest 2008
3:50,761	3:48,969	3:53,351
202,907 km/h		210,098 km/h
Aston Martin DBR9	Aston Martin DBR9	Aston Martin DBR9
Aston Martin Racing	Aston Martin Racing	Aston Martin Racing

GT2		
Quali 2007	Rennen 2007	Vortest 2008
4:04,158	4:03,821	4:05,561
191,679 km/h		199,805 km/h
Ferrari F430 GTC	Porsche 997 GT3-RSR	Ferrari F430 GTC
Scuderia Ecosse	Flying Lizard Motorsport	Risi Competizione



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

Startaufstellung			
1		2	
3		4	
5		6	
7		8	
9		10	
11		12	
13		14	
15		16	
17		18	
19		20	
21		22	
23		24	
25		26	
27		28	
29		30	
31		32	
33		34	
35		36	
37		38	
39		40	
41		42	
43		44	
45		46	
47		48	
49		50	
51		52	
53		54	
55			



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												



project-lemans.de

Le Mans Fanguide 2008

1	LMP1	"Audi Sport North America (USA)"	Audi R10 TDI	Audi V12 TDI 5499 T	M	"Frank Biela (D) Emanuele Pirro (I) Marco Werner (D)"
2	LMP1	"Audi Sport North America (USA)"	Audi R10 TDI	Audi V12 TDI 5499 T	M	"Allan McNish (GB) Rinaldo Capello (I) Tom Kristensen (D)"
3	LMP1	Audi Sport Team Joest (D)	Audi R10 TDI	Audi V12 TDI 5499 T	M	"Alexandre Premat (F) Mike Rockenfeller (D) Lucas Luhr (D)"
4	LMP1	Saulnier Racing (F)	Pescarolo	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Jacques Nicolet (F) Marc Faggionato (MC) Richard Hein (MC)"
5	LMP1	Team Oreca Matmut (F)	Courage-Oreca LC70	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Loic Duval (D) Soheil Ayari (F) Laurent Groppi (F)"
6	LMP1	Team Oreca Matmut (F)	Courage-Oreca LC70	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Olivier Panis (F) Nicolas Lapierre (F) Simon Pagenaud (F)"
7	LMP1	Team Peugeot Total (F)	Peugeot 908 Hdi FAP	"Peugeot V12 Hdi FAP 5500 (T)"	M	"Nicolas Minassian (F) Marc Gene (E) Jacques Villeneuve (CAN)"
8	LMP1	Team Peugeot Total (F)	Peugeot 908 Hdi FAP	"Peugeot V12 Hdi FAP 5500 (T)"	M	"Pedro Lamy (P) Stephane Sarrazin (F) Alexander Wurz (A)"
9	LMP1	Peugeot Sport Total	Peugeot 908 Hdi FAP	"Peugeot V12 Hdi FAP 5500 (T)"	M	"Franck Montagny (F) Ricardo Zonta (BRA) Christian Klien (A)"
10	LMP1	"Charouz Racing System (CZ)"	Lola B08/60	Aston Martin V12 5993 (A)	M	"Stefan Mücke (D) Jan Charouz (CZ) Tomas Enge (CZ)"
11	LMP1	Dome Racing Team (J)	Dome S.102	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Daisuke Ito (J) Tatsuya Kataoka (J) Yuji Tachikawa (J)"
12	LMP1	"Charouz Racing System (CZ)"	Lola B07/18	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Greg Pickett (USA) Klaus Graf (D) Jan Lammers (NL)"
14	LMP1	Creation Autosportif (GB)	Creation CA07	AIM V10 5496 (A)	D	"Stuart Hall (GB) Marc Goossens (B) Johnny Mowlem (GB)"
16	LMP1	Pescarolo Sport	Pescarolo	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Jean-Christophe Boullion (F) Emanuel Collard (F) Romain Dumas (F)"
17	LMP1	Pescarolo Sport	Pescarolo	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Harold Primat (CH) Christophe Tinseau (F) Benoit Treluyer (F)"



Le Mans Fanguide 2008

18	LMP1	Rollcentre Racing (GB)	Pescarolo	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	D	"Joao Barbosa (P) Vanina Ickx (B) Stephane Gregoire (F)"
19	LMP1	"Chamberlain Synergy Motorsport (GB)"	Lola B06/10	AER P32 V8 3997 (T)	D	"Gareth Evans (GB) Bob Berridge (GB) Amanda Stretton (GB)"
20	LMP1	Epsilon Euskadi (E)	Epsilon Euskadi ee01	Judd V10 GV5.5S 5496 (A)	M	"Angel Burgueno (E) Miguel Angel de Castro (E) Adrian Vallés (E)"
22	LMP1	"Tokai University - YGK Power (J)"	Courage- Oreca LC70	YKG V8 3998 (T)	Y	"Toshio Suzuki (J) Masami Kageyama (J) Haruki Kurosawa (J)"
23	LMP1	"Autocon Motorsports (USA)"	Creation CA07	Judd V10 GV5 5000 (A)	D	"Mike Lewis (USA) Bryan Willman (USA) Chris McMurry (USA)"
24	LMP1	Terramos (J)	Courage LC70	Mugen V10 3997 (A)	M	"Yojiro Terada (J) Hiroki Katoh (J) Kuzuho Takahashi (J)"
25	LMP2	RML (GB)	Lola EX265 (B05/40)	MG P21 R4 1995 (T)	M	"Mike Newton (GB) Thommy Erdos (BRA) Andy Wallace (GB)"
26	LMP2	"Team Bruichladdich Radical (GB)"	Radical SR9	AER P07 R4 1995 (T)	D	"Marc Rostan (F) Yutaka Yamagishi (J) TBA"
30	LMP2	Racing Box (I)	Lucchini LMP2	Judd DB V8 3395 (A)	D	"Fillipo Francioni (I) Ferdinando Geri (I) Andrea Ceccato (I)"
31	LMP2	Team Essex (DK)	Porsche RS Spyder	Porsche MR6 V8 3396 (A)	D	"John Nielsen (DK) Caspar Elgaard (DK) Sascha Maaßen (D)"
32	LMP2	Barazi-Epsilon	Zytek 07S	Zytek ZG348 V8 3394 (A)	M	"Juan Barazi (DK) Michael Vergers (GB) Fernando Rees (BRA)"
33	LMP2	"Speedy Racing Team Sebah (CH)"	Lola B08/80	Judd DB V8 3395 (A)	M	"Xavier Pompidou (F) Andrea Belicchi (I) Steve Zacchia (CH)"
34	LMP2	"Van Merksteijn Motorsport (NL)"	Porsche RS Spyder	Porsche MR6 V8 3396 (A)	M	"Jos Verstappen (NL) Peter van Merksteijn (NL) Jeroen Bleekemolen (NL)"
35	LMP2	Saulnier Racing (F)	Pescarolo	Judd DB V8 3395 (A)	M	"Pierre Ragues (F) Mathieu Lahaye (F) Cong Fu Cheng (CN)"
40	LMP2	Quifel ASM Team (P)	Lola B05/40	AER P07 R4 1995 (T)	D	"Miguel Amaral (P) Olivier Pla (F) Guy Smith (GB)"



Le Mans Fanguide 2008

41	LMP2	Trading Performance	Zytek 07S	Zytek ZG348 V8 3394 (A)	M	"Karim Ojje (CH) Claude Yves Gosselin (F) Adam Sharpe (GB)"
44	LMP2	"Kruse Schiller Motorsport (D)"	Lola B05/40	Mazda MZR-R R4 1997 (T)	D	"Jean de Pourtales (F) Hideki Noda (J) TBA"
45	LMP2	Embassy Racing (GB)	Embassy WR-01	Zytek ZG348 V8 3394 (A)	M	"Warren Hughes (GB) Jonny Kane (GB) Joey Foster (GB)"
007	GT1	Aston Martin Racing	Aston Martin DBR9	Aston Martin V12 5993 (A)	M	"Heinz Harald Frentzen (D) Andrea Piccini (I) Karl Wendlinger (A)"
009	GT1	Aston Martin Racing	Aston Martin DBR9	Aston Martin V12 5993 (A)	M	"Antonio Garcia (E) David Brabham (AUS) Darren Turner (GB)"
50	GT1	Larbre Competition (F)	Saleen S7R	Ford V8 6997 (A)	M	"Christophe Bouchut (F) Patrick Bornhauser (F) David Smets (B)"
53	GT1	Vitaphone Racing	Aston Martin DBR9	Aston Martin V12 5993 (A)	M	"Alex Margaritis (D) Peter Hardman (GB) Nick Leventis (GB)"
55	GT1	"IPB Bank Spartak Racing (RUS)"	Lamborghini Murcielago R-GT	Lamborghini V12 5988 (A)	M	"Peter Kox (NL) Roman Rusinov (RUS) Mike Hezemans (NL)"
59	GT1	Team Modena (GB)	Aston Martin DBR9	Aston Martin V12 5993 (A)	M	"Jos Menten (NL) Christian Fittipaldi (BRA) Terry Borcheller (USA)"
63	GT1	Corvette Racing (USA)	Corvette C6.R	Chevrolet V8 6993 (A)	M	"Johnny O'Connell (USA) Jan Magnussen (DK) Ron Fellows (CAN)"
64	GT1	Corvette Racing (USA)	Corvette C6.R	Chevrolet V8 6993 (A)	M	"Olivier Beretta (MC) Oliver Gavin (GB) Max Papis (I)"
72	GT1	Luc Alphand Aventures (F)	Corvette C6.R	Chevrolet V8 6993 (A)	M	"Luc Alphand (F) Jerome Policand (F) Guillaume Moreau (F)"
73	GT1	Luc Alphand Aventures (F)	Corvette C6.R	Chevrolet V8 6993 (A)	M	"Jean-Luc Blanchemain (F) Sebastien Dumez (F) Patrice Goueslard (F)"
76	GT2	"IMSA Performance Matmut (F)"	"Porsche 911 GT3 RSR (997)"	Porsche B6 3795 (A)	M	"Raymond Narac (F) Richard Lietz (A) Patrick Long (USA)"



Le Mans Fanguide 2008

77	GT2	"Team Felbermayr-Proton (D)"	"Porsche 911 GT3 RSR (997)"	Porsche B6 3795 (A)	M	"Alex Davison (AUS) Wolf Henzler (D) Horst Felbermayr sen. (A)"
78	GT2	AF Corse (I)	Ferrari F430 GT	Ferrari V8 3996 (A)	M	"Toni Vilander (FI) Thomas Biagi (I) Christian Montanari (RSM)"
80	GT2	"Flying Lizard Motorsports (USA)"	"Porsche 911 GT3 RSR (997)"	Porsche B6 3795 (A)	M	"Jörg Bergmeister (USA) Johannes van Overbeek (USA) Seth Neiman (USA)"
82	GT2	Risi Competizione (USA)	Ferrari F430 GT	Ferrari V8 3996 (A)	M	"Mika Salo (FI) Jaime Melo (BRA) Gianmaria Bruni (I)"
83	GT2	Risi Competizione (USA)	Ferrari F430 GT	Ferrari V8 3996 (A)	M	"Tracy Krohn (USA) Nic Jönsson (S) Eric van de Poele (B)"
85	GT2	Spyker Squadron (NL)	Spyker C8 Laviolette	Audi V8 4000 (A)	M	"Peter Dumbreck (GB) Ralf Kelleners (D) Alexei Vasilev (RUS)"
90	GT2	Farnbacher Racing (D)	Ferrari F430 GT	Ferrari V8 3996 (A)	?	"Pierre Ehret (D) Lars Erik Nielsen (DK) Pierre Kaffer (D)"
94	GT2	Speedy Racing Team (CH)	Spyker C8 Laviolette	Audi V8 4000 (A)	M	"Andrea Chiesa (I) Benjamin Leuenberger (CH) Iradj David Alexander (CH)"
96	GT2	Virgo Motorsport (GB)	Ferrari F430 GT	Ferrari V8 3996 (A)	D	"Rob Bell (GB) Tim Mullen (GB) Tim Sugden (GB)"
97	GT2	BMS Scuderia Italia (I)	Ferrari F430 GT	Ferrari V8 3996 (A)	P	"Matteo Malucelli (I) Paolo Ruberti (I) TBA"
99	GT2	JMB Racing (MC)	Ferrari F430 GT	Ferrari V8 3996 (A)	M	"Alain Ferte (F) Ben Aucott (GB) Stephane Daoudi (F)"

