

Die Gruppe C Ära in LeMans

Donnerstag, 24 Juni 2004

Zu Beginn der Saison 1982 trat der neue Anhang J des Sportgesetzes in Kraft, der die bisherigen Gruppe 1-6 bei den Touren- und Sportwagen neu regelte. An deren Stelle traten die Gruppen A, B und C. Während die Gruppe B durch mehrere schwere Unfälle vor allem beim Rallyesport schnell an Bedeutung verlor, prägten die Gruppen A und C mehr als ein Jahrzehnt.

Die Gruppe A waren seriennahe Tourenwagen, deren Basisfahrzeug mindestens 5000 mal gebaut werden musste, die Gruppe C hingegen verkörperte den klassischen Sportwagen, im Volksmund des Rennfans auch Prototyp genannt, obwohl diese Bezeichnung ja das erste Fahrzeug einer Serie bezeichnet und nicht unbedingt ein Einzelstück. Wie dem auch sei, die Stückzahl der Autos war freigestellt.

Als wichtigste technische Eckdaten der Gruppe C dienten für 1982:

- Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Rennwagen mit Dach
- Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Minimale Höhe 100cm, maximale Höhe 110 cm
- Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Maximale Länge 430 cm, maximale Breite 200cm
- Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Mindestgewicht 800kg
- Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Motor: Verbrennungsmotor, freigestellt ob aufgeladen oder nicht, Hubraum ebenfalls freigestellt.
- Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Maximaler Tankinhalt: 100 Ltr.
- Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Maximal durften 25 Tankstops in Le Mans durchgeführt werden, mit dem vollgetankten Fahrzeug beim Start waren dies 2600 ltr. maximal für die 24 Stunden. (bzw. 600 Liter bei einem 1000km oder sechs Stunden Rennen)

Ä

Punkte für die Marken-WM gab es nur für Wagen der Gruppen C und B, die ebenfalls startberechtigt waren. Weiterhin durften 1982 noch Fahrzeuge der Gruppe 5 und der Gruppe 6 starten, die Gruppe 6 Fahrzeuge allerdings nur mit einem Hubraum bis maximal 2 ltr bzw. 1,4 ltr. bei Turbofahrzeugen. Für diese alten Renner allerdings gab es keine Punkte für die Marken-WM, lediglich Punkte für die Fahrer-WM wurden vergeben.

Ä

Der Neubeginn: Aufbruchstimmung vor dem Klassiker in Frankreich:

Das neue Reglement brachte viele Auto und Rennwagenhersteller auf den Plan. Das neue Verbrauchsreglement war für viele Anbieter interessant, aber auch Firmen wie Rondeau oder Lola witterten die Chance auf schnelle Erfolge. Dazu brachte die Firma Cosworth, damals noch 100%ig in Besitz von Ford, einen aufgebohrten Formel1 Motor auf den Markt, den sogenannten Ford Cosworth

DFL mit 3,9 ltr. Hubraum. Dieser Motor hatte einen Verbrauch von rund 40 Litern auf 100km und war auf dem Papier die ideale Kraftquelle. Zumal Rondeau und Lola bereits mit 3,0 ltr. und 3,3 ltr. Cosworth-Motoren 80 und 81 sehr erfolgreich gewesen sind. Le Mans 1982 jedenfalls sollte ein absolutes Highlight an Rennwagenvielfalt werden!

Ä

Während sich Porsche erst relativ spät zur Gruppe C bekannte, war das Comeback von Ford die eigentlich Sensation 1982. Erstmals seit den GT40 Zeiten wollte man wieder Werkswagen in Eigenregie in der Marken-WM einsetzen. Dies wurde früh im Jahre 1981 bekannt gegeben, bereits für Le Mans 1981 tauchte ein Ford C100 auf der Entry-List auf, allerdings schaffte der Wagen nie den Weg an die Sarthe. Dennoch wirkte die Vorbereitung seriös, im Spätsommer 81 gab es ein erstes Testrennen in Brands Hatch, in dem der unvergessene Manfred Winkelhock den Wagen zwar auf die Pole stellte, im Rennen schied man aber leider schnell aus.

Alles bei Ford wirkte sehr seriös und stark, es gab Tests in Paul Ricard, Ä einen Film darüber gab es eine Woche später im Sportstudio zu sehen. Ein großes Werk, mit Klaus Ludwig, Manfred Winkelhock, Klaus Niedzwiedz und Mark Surer hatte man bekannt schnelle Piloten, dazu den 3,9 ltr. Cosworth –Motor, jedermann war sich eigentlich sicher, der Ford C100 wird DAS Auto der Saison 82.

Ä

Weiterhin mit Werkseinsatz war erwartungsgemäß die Firma Porsche am Start. Die Zuffenhausener aus Weissach entwickelten in elf Monaten einen fast neuen Rennwagen, den Typ 956. Fast deshalb, weil der 2,6 ltr. Turbomotor bereits den ersten Le Mans –Sieg hinter sich hatte, er war bereits 1981 im Jules-936 eingebaut, mit den Jacky Ickx und Derek Bell siegten. Für Porsche begann die Saison offiziell erst in Le Mans, der Lauf in Silverstone diente ausschließlich Testzwecken und wurde mit dem Versuchsfahrzeug durchgeführt. Pole und Rang zwei im Rennen deuteten jedoch hier bereits ein riesiges Potential an. Als die ersten Teilnehmer am Montag in der City von Le Mans bereits bei der technischen Abnahme waren, drehten Ickx und Bell noch Runden in Weissach mit den Einsatzfahrzeugen. Beim Rollout drei Tage zuvor waren unerwartete Schwierigkeiten aufgetreten, die noch gelöst werden mussten. Am Dienstag dann waren dann drei brandneue 956 für Jacky Ickx / Derek Bell, Jochen Mass / Vern Schuppan und Al Holbert / Hurley Haiwood pünktlich am Place des Jacobins.

Ä

Der eigentliche Favorit jedoch kam nicht aus der Gruppe C. Lancia ging einen anderen Weg, da man keinen wettbewerbsfähigen Motor für die Gruppe C hatte. Der Markenweltmeister von 80 und 81 baute zwei ganz neue Gruppe 6 –Wagen auf, implantierte dort die bekannten Motörchen aus dem alten Gruppe 5 Beta Montecarlo Ä und umging damit das Reglement. Denn mit einem neuen „alten“ Wagen hat niemand gerechnet, auf dem Papier war der Lancia LC1 dank des niedrigen Gewichtes, dem geringen Verbrauch und der Standfestigkeit der Motoren ein absolutes Siegerfahrzeug. Pole in Monza sowie Siege in Silverstone und am Ring sprachen eine deutliche Sprache. Auch die Fahrer waren vom feinsten, Riccardo Patrese, Michele Alboreto und Teo Fabi waren drei aktive Formel1-Piloten, Piercarlo Ghinzani war nie mehr so schnell wie im LC1 und dazu die beiden deutschen Füchse Rolf Stommelen und Hans Heyer.

Ä

Halbherzige Werksengagements gab es von Aston Martin mit Nimrod und Peugeot mit WM. Auf den 3,9 ltr. Cosworth-Motor setzen Konstruktionen von Jean Rondeau (M379 und M382), Peter Sauber (Zwei SHS C 6 im Team von GS-Sport), Grid, Lola, Mirage (mit Mario und Mike Andretti) und Yves Courage, der seine Autos damals noch Cougar nannte. Der Vater des heutigen HWA – Technik-Chef Gerhard Ungar pflanzte in seinen URD einen 6-Zylinder – Reihenmotor von BMW den March von Bobby Rahal trieb ein Aggregat von Chevrolet an. Dazu kamen zwei blitzsaubere Eigenkonstruktionen auf Porsche 936-Basis von Reinhold Jöst und den Kremer-Brüdern, so dass insgesamt 29 Autos der neuen Gruppe C die 24 Stunden von Le Mans 1982 in Angriff nahmen.

Â

Le Mans 1982: Hunde, wollt ihr ewig leben?

Dies war schnell die Frage, die sich alle in Richtung der Porsche 956 stellten. Die Dominanz dieser Wagen war einfach unglaublich. Problemlos drehten Ickx, Mass und Holbert von Beginn an ihre Runden. Zwar waren immer mal wieder die beiden C100 bei den offiziellen Stundenwertungen in Führung, dies aber nur wegen den späteren Tankstopps. Und überhaupt war das Ford Comeback nur von kurzer Dauer: Nach sechs Stunden waren die beiden C100 bereits wieder im Fahrerlager verschwunden. Der 3,9 ltr. Motor erwies sich nämlich als stark vibrierende Luftpumpe. Schwache Motorleistung, aber vielfach gebrochene Motoraufhängungen oder Auspuffanlagen, dies waren die Standardausaugen der Ford-Piloten, egal ob Werksfahrer oder Kunden. Rondeau rüstete auf 3,3 ltr. zurück, war damit aber leistungsmäßig noch mehr unterlegen. Die Andrettis störte das weniger, sie wurden noch auf der Startaufstellung vom ACO wegen einer technischen Unzulänglichkeit disqualifiziert. Die favorisierten Lancia kämpften von Beginn an mit technischen Problemen, in der zweiten Runde (!) parkten beide am Streckenrand, der Rest des Rennens war für die offenen LC1 nur bittere Erfahrung, die morgens um neun dann endlich beendet war. Die meiste Konkurrenz hatte Porsche eigentlich in Form des weiß-roten Jöst-Porsche 936C zu fürchten. Allerdings gab es hier ein Problem: Die belgischen Gebrüder Martin hatten mit Sponsor Belga erst für den Einsatz in der Gruppe C gesorgt und wollten natürlich fahren: An das Tempo von Bob Wollek kamen sie aber nie heran. Im Training fehlten 25 Sekunden auf Wollek, im Rennen immer noch rund 15 pro Runde. Dementsprechend konnte dieser Wagen die 956 nie gefährden. Doch auch beim Rothmanns – Porsche Team ging es nicht ganz ohne Sorgen: Die galten allerdings mehr Mensch als Maschine: Jedenfalls war Hurley Haywood nach seinem zweiten Stint nicht mehr in der Lage, am Rennen weiter teilzunehmen. Schlechte Vorbereitung sagen die einen, etwas falsches gegessen sagen andere, jedenfalls war das Rennen für den 77er Sieger vorbei. Kein Problem für Porsche solange man Jürgen Barth auf der Lohnliste hat. Der Kundensport-betreuer und ebenfalls 77er Sieger war auf allen drei Wagen als Ersatzfahrer genannt und stieg in die Nummer drei ein, anschließend musste er fast mit Gewalt zum Fahrerwechsel gezwungen werden, sein Fahrspaß war für alle sichtbar. Im Gegensatz zu Haywood war Jacky Ickx topfit, wie kein anderer bereitete sich der belgische Rekordsieger auf dieses Rennen zweimal rund um die Uhr vor. So stieg Ickx nachts um 1.25 Uhr in seinen Wagen und übergab ihn wieder an Bell um 5.06 Uhr. Er bewältigte dabei 3,5 Grand Prix Distanzen am Stück mit Rundenzeiten, die alle innerhalb zwei Sekunden lagen.

Â

Eigentlich war Le Mans 1982 wie so oft bereits am Morgen entschieden. Das einzige Drama ereignete sich um dem Jöst 936C, der gegen Mittag nur noch auf fünf Zylindern lief, bevor er dann 1½ Stunden vor Rennende ausgeschieden ist. Mangels Konkurrenz kamen die 956 auch nie in Probleme mit dem Benzinverbrauch. Nur Jochen Mass blieb einmal eine Runde zu lange draußen, der Rückstand war nie mehr aufzuholen. So endete das Debüt der Gruppe C beim französischen Langstrecken-Klassiker mit einem totalen Porsche – Triumph: In der Reihenfolge 1, 2, 3, erreichten Ickx/Bell, Mass/Schuppan, Haywood/Holbert/Barth alle Plätze auf dem Treppchen, welches damals ja noch der legendäre Balkon war. Allerdings sagte Derek Bell nachdenklich: „Das war ein sehr gutes Ergebnis für Porsche, aber ein sehr schlechtes Ergebnis für die Gruppe C“ Lediglich sechs von 29 gestarteten Gruppe C – Wagen erreichten das Ziel.

Â

Â

1983: Nobody is perfect...

Nach dem großen Start der Gruppe C erfolgte die Ernüchterung: Zwar gab es niemand zu, aber die Porsche Dominanz von 82 (sieben Starts, sechs Siege) hatte alle Interessenten geschockt. Statt neuen Werken zog sich mit Ford sogar ein Hersteller zurück! Bis zum Frühjahr 83 wurde der C100 weiterentwickelt, mit Turbo versehen, getestet, als plötzlich der neue Sportchef Stuart Turner den Stecker zog! Lediglich Martin Birrane hatte einen der Wagen gekauft, aber das Ergebnis war sehr bescheiden. Porsche hingegen beschloss eine Kleinserie von 956 an Kunden zu verkaufen: So waren neben den drei Werkswagen noch acht weitere, privat eingesetzte 956 am Start. Zwei wurden eingesetzt von John Fitzpatrick, zwei von Reinhold Jöst, je einer von Kremer, Richard Lloyd, Obermaier und Preston Henn.

Lancia hatte nun seinen Gruppe C, den LC2. Ein wunderschöner, sehr schneller Rennwagen, allerdings noch völlig unausgereift. So waren die Pirelli-Reifen dem Auto nicht gewachsen, erst als man am Nürburgring auf Dunlop umstellte, konnte man Testkilometer absolvieren. Ansonsten gab es nichts neues bei den Autos: Nur Jean Rondeau baute einen neuen Gruppe C, man hatte viel Unterstützung von Ford Frankreich. Wenn der Wagen nur halb so schnell gewesen wäre, wie er aussah...

Neu in diesem Jahr die Gruppe Junior C, später C2, mit geringerem Tankinhalt und Gewicht, die aber nie rechte Bedeutung erlangte!

Â

Zwölf Sekunden war Jacky Ickx (der entgegen der WM hier mit Derek Bell fuhr) bei seiner Pole schneller als im Jahre 1982. Jochen Mass und Stefan Bellof erreichten nur die zweite Reihe, denn ebenfalls schnell waren die Lancia: Alboreto/Fabi schafften es in Reihe eins, Ghinzani/Heyer in Reihe zwei, der dritte Wagen von Nannini / Barilla stand auf Rang 13. Die ersten sieben waren schneller als Ickx 1982.

Â

Das Rennen wurde allerdings geprägt von den drei Rothmanns Porsche: Zwar versuchte Jan Lammers im Lloyd-Porsche in der zweiten Runde, Ickx in der Mulsanne Corner auszubremsen, was beide nach der Kollision und Boxenstopps erst mal weit zurückwarf, aber Ickx/Bell gaben nie auf und feigten durchs Feld. Aber zunächst mal bestimmte Jochen Mass das Tempo, bald gefolgt von Vern Schuppan im dritten Werks 956. Die Lancia konnten nie die Rennpace mitgehen, Defekte warfen sie bald aus den Top Ten und später auch alle aus dem Rennen. Als Bellof später von Mass übernahm, gab es bereits erste kurze Probleme am Motor, so das Holbert in Führung gehen konnte, bereits gefolgt von Ickx. Mass / Bellof hatten immer wieder Probleme und fielen nach 20 Stunden entgültig mit Motorschaden aus. In der Nacht wechselte die Führung zwischen dem Auto mit der eins und dem mit der drei zumeist nur während den Tankstopps bis Bell morgens auf der Strecke liegen blieb. Er verlor sieben Minuten am Pistenrand, nach Reparatur an der Box insgesamt drei Runden gegenüber den Teamgefährten mit der Nummer drei. Doch wie bereits erwähnt, Ickx und Bell gaben in diesem Rennen nie auf: Sie fuhren so schnell es der Verbrauch erlaubte, verbesserten mehrfach den bestehenden Rundenrekord und rundeten sich eine halbe Stunde vor Schluss zurück. Im führenden Auto spielten sich mittlerweile Dramen ab, bei voller Fahrt öffnete sich die Beifahrertür, sie flog im hohen Bogen davon. Durch die beschädigte Türaufhängung schloss die Ersatztür nicht richtig. Normal kein großes Drama, aber im 956 wird der Fahrwind auf die Wasserkühler durch die Türen geleitet. In der Folge überhitzte der Motor mehr und mehr, die Rauchentwicklung wurde immer stärker. In der vorletzten Runde dann starb auf der Zielgeraden vor den Augen der Co-Piloten Schuppan und Haywood der Motor ab, während Bell, selbst gehandicapt durch Bremsausfall, immer näher kam. Doch Al Holbert hatte Glück, der Motor kam zurück, stark qualmend überquerte er nach 370 Runden kurz vor Derek Bell das Ziel. Bell sprach anschließend von seinem besten Rennen, auch wenn er es nicht gewann. Wie zwei Jahre zuvor, als er auf dem Siegerpodest kollabierte, musste er auch diesmal ärztlich betreut werden.

Â

Elf Porsche 956 waren am Start, neun kamen ins Ziel, auf den Plätzen 1-8 und zehnten. Auf dem neunten Rang war ein Sauber C7 mit BMW-Motor. Dieser „Fremdkörper“ veranlasste Porsche nach dem Rennen zur Werbekampagne mit dem Titel „Nobody is perfect“. Einer der drei Fahrer des Sauber war ein Kolumbianer namens Diego Montoya. Es ist nicht genau überliefert, aber dieser Diego Montoya soll anschließend seinem kleinen Neffen, ein Bub der auf den Namen Juan Pablo hört oder auch nicht hört, erzählt haben, dass man besser Porsche fährt oder Porsche ganz aus dem Weg geht, wenn man Autorennen gewinnen will...

Â

1984: Eine Traumkarriere beginnt...

Auch 1984 kam kein neuer Hersteller an die Sarthe, Mazda verstärkte zwar sein Engagement in der Junior-C, aber das war es dann auch. Beinahe, Bob Tullius brachte seine IMSA-Jaguar über den großen Teich, bildschöne Autos, allerdings auf dem französischen Hochgeschwindigkeitskurs etwas zu konservativ motorisiert.

Es fehlte bei der 84er Ausgabe noch ein prominentes Werksteam: Porsche protestierte gegen eine kurzfristige Regeländerung der FISA und blieb, wie auch deren Werksfahrer, dem Klassiker fern. Damit witterten Lancia und die privaten Porsche natürlich ihre Chance. Bob Wollek, im Jahr zuvor noch mit Reinhold Jöst in dessen Porsche 956 Sportwagen-Europameister geworden, sah bei Lancia seine Chance, zusammen mit Sandro Nannini erstmals die 24h zu gewinnen und stellte den LC2 auch unangefochten auf die Pole, vor Teamkollegen Mauro Baldi, der mit Hans Heyer unterwegs war. Neuerungen gab es im Feld der Kundenporsche: Preston Henn brachte neben seinem 956 seinen neuen 962 an den Start. Der 962 unterschied sich optisch vom 956 durch einen 14 cm längeren Radstand. Damit war es möglich, die Füße des Fahrers vor der Vorderachse zu platzieren; der Motor war ein 2,8 ltr. Motor mit einfachen Turbolader und somit entsprach der 962 dem IMSA-Reglement, für die der 956 nicht zugelassen war. Aber damit es nicht ganz so einfach war, gab es noch eine dritte Variante: Den ersten Porsche 962 C, ein 962 Chassis mit 956 Motor und Heck. Diesen Wagen stellte John Fitzpatrick an den Start.

Aber generell war 956 nicht mehr gleich 956, die Tüftler versuchten mehr als dem Werk lieb war, die Wagen in Eigenregie zu verbessern. Reinhold Jöst ging für Le Mans einen Schritt zurück und verwendete eine mechanische Einspritzung und andere Nockenwellen bei seinem ganz neuen Auto mit der Chassis-Nummer 117, das in Le Mans sein erstes Rennen fahren sollte. Damit wollte er den Verbrauch optimieren.

Â

Die erste Runde in Le Mans war immer schon genauso wichtig die letzte, wegen der weltweiten TV-Übertragung. So ging Wollek souverän in Führung, aber eh er sich versah, war Roger Dorchy in der Mulsanne an ihm vorbeigefahren. Dessen WM-Peugeot lag fürchterlich, aber war unglaublich schnell auf der Geraden. Vier Runden dauerte das Schauspiel, dann versenkte Dorchy den Wagen in den Leitplanken, ebenfalls in Mulsanne Corner. Die ersten Rennrunden des 956117 ließen die riesigen Erfolge nicht vermuten, die dieser Wagen noch haben sollte. Jedenfalls lag aufgrund zweier Boxenstopps das Auto nach 30 Minuten auf Rang 43. Die Führung wechselte mehrfach zwischen Jones/Schuppan/Jarier im Kremer 956, Johannson/de Navarez / Schlessler im zweiten Jöst-Auto und Wollek/Nannini im Lancia. Um 21.15 Uhr dann schlug das Rennschicksal wieder mal erbärmlich auf der Hunaudières zu. Beim Nimrod Aston Martin von John Sheldon platzte im „Kink“ ein Reifen, der Wagen schlug bei Höchstgeschwindigkeit erst links, dann rechts ein. Herumfliegende Trümmer töteten einen Streckenposten und verletzten einen anderen schwer, Sheldon erlitt selbst schwere Knochenbrüche und Verbrennungen, er überlebte denkbar knapp.

Im Rennen fuhren Klaus Ludwig und Henri Pescarolo mit dem neuen 956117 eine Aufholjagd, die sie zur Rennhalbezeit bereits wieder auf Rang drei brachte, hinter dem Kremer-Wagen und dem Lancia von Wollek. Doch im Morgengrauen begannen auch für die beiden führenden die Probleme, so dass der 117 führte. Allerdings auch nur, bis diesem ein Querlenker um die Mittagszeit brach und er auf Rang zwei zurück fiel, hinter, ja hinter Jean Rondeau, der mal wissen wollte, gegen welche Autos er immer verliert und mit John Paul jr. im 956 von Preston Henn gegessen ist. Aber Ludwig/

Pescarolo waren das schnellere Auto und sorgten für den ersten von bis heute sieben (offiziellen) Siegen von Joest-Racing bei den 24h von Le Mans. Ä Ä

1985: Im Westen nichts neues...

Die Porsche Dominanz in der Gruppe C ist in ihrem vierten Jahr. 1985 kommt erschwerend hinzu, dass am gleichen Tag wie Le Mans der Grand Prix von Kanada statt findet. Endgültig vorbei sind die Zeiten, wo ein Siffert eine Wochenende Formel1 fuhr und am nächsten Wochenende im Sportwagen gesessen ist. Le Mans 1985 war das am schlechtesten besuchte Rennen seit Ewigkeiten und auch bis heute, nur knapp mehr als 100.000 Zuschauer machten sich auf den Weg in die Sarthe.

Für dieses Jahr hat man die Spritmenge reduziert, man war sich sicher, dass es sehr eng werden wird, wann es nicht regnet oder Pace-Car-Phasen den Verbrauch reduzieren. Das Porsche-Werksteam war wieder vertreten, wie gehabt mit drei Wagen für Stuck/Bell, Ickx/Mass und Holbert/Schuppan/Watson. Lancia war auch wieder mit zwei Autos vertreten, ebenso Bob Tullius mit seinen Jaguars. Ansonsten viele private Porsche und: ... ein Sauber C8 mit einem Mercedes Motor! Obwohl Peter Sauber damals nur inoffizielle Unterstützung aus Untertürkheim bekam, war es der Beginn einer lange anhaltenden und erfolgreichen Freundschaft. Der erste ernstzunehmende Sportwagenauftritt von Mercedes seit 1955 endete allerdings genauso, wie der bis heute letzte: Am Hump bekam der Wagen im Training Unterluft, überschlug sich in der Luft rückwärts und landete auf allen vieren. Fahrer John Nielsen blieb unverletzt, doch eine Reparatur vor Ort schien zu riskant, deshalb verzichtet Sauber auf den Start. Noch was sollte im Training auffallen, ist es aber niemandem so richtig: Klaus Ludwig erreichte die mit Abstand höchste Geschwindigkeit mit 374 km/h. Flacher Flügel?

Ä

Das Rennen ist leider schnell erzählt, zwar war das Ergebnis überraschend, aber Spannung kam eigentlich nie auf. „Am Schluss wird zusammengerechnet“, das sagte sich Rekordsieger Jacky Ickx und begann mit dem Fallen der Startflagge mit Spritsparen. Von Platz zwei gestartet war er zehnter nach der ersten Runde. Doch nach der ersten „Kamera-Runde“ sparten alle Sprit und reduzierten ihr Tempo. Alle bis auf Jonathan Palmer im Lloyd-Porsche und Klaus Ludwig im Joest-956 117, genau das Auto, was ja schon 1984 siegte. Ludwig hielt sich zunächst immer im Windschatten von Palmer. „der weiß gar nicht, was für einen Gefallen er mir damit tat“ meinte der Bornheimer anschließend. Aber auch im Laufe des Rennens fuhren Ludwig und sein Partner Paolo Barilla clever, so versuchte man immer, im Windschatten eines Überundeten die Geraden herunter zu fahren und erst beim Anbremsen den Gegner zu überholen, weiterhin so schnell wie möglich durch die Kurven rollen. Die Taktik ging Ä auf, zusammen mit der wieder Ä von Jöst modifizierten Einspritzung war man nicht nur am schnellsten, sondern verbrauchte auch am wenigsten Benzin über die 24 Stunden. Die Konkurrenz inklusive des Werkteams wurde deklassiert. Für einen kurzen Turn durfte auch der dritte Pilot John Winter mal ans Steuer, dafür bekam er keine WM-Punkte, durfte sich aber bis zu seinem tragischen Tod 2001 Le Mans-Sieger nennen. Le Mans 1985 sah auch den letzten Auftritt des Rekordsiegers Jacky Ickx an der Sarthe, der nach der Saison seinen Rücktritt erklärte. Nach dem faden Jahr 1985 war aber bereits Licht am Ende des Porsche – Tunnels zu sehen: Jaguar erklärte, nun die Gruppe C ernsthaft angehen zu wollen und noch 1985 zusammen mit dem langjährigen Tourenwagen-Partner Tom Walkinshaw einige Läufe zur WM zu fahren. Aber erst mal wurde das Licht noch sehr verdunkelt: In Mosport und Spa 1985 starben mit Manfred Winkelhock und Stefan Bellof gleich zwei deutsche Spitzenpiloten in Gruppe C-Porsche, auch Jonathan Palmer verletzte sich ebenfalls in Spa schwer. Erstmals wurde die Sicherheit der Gruppe C in Frage gestellt.

Ä

Ä

1986: Gemischte Gefühle...

Porsche musste sich umsehen: Jaguar meinte die Ankündigung ernst und baute den XJR-6. Und der Wagen war von Beginn an nicht nur schnell, sondern auch zuverlässig. Und dazu noch mit Fahrern vom feinsten: So siegten Eddie Cheever und Derek Warwick beim 1000km – Rennen in Silverstone, das erste Rennen seit Einführung der Gruppe C, welches nicht von einem Porsche oder Lancia gewonnen wurde. Und mit dem LC2 gewann Lancia nur drei Rennen in drei Jahren. Diese ernüchternde Bilanz erleichterte dem Italienern sicher der Entschluss, sich von den Langstrecken-Rennen zurückzuziehen. Aber dafür ging es mit Sauber-Mercedes weiter, das Auto wurde weiterentwickelt und man brachte gleich zwei C8 nach Frankreich. Dazu gab es mit Kouros einen Sponsor, zumindest für zwei Jahre sich sehr stark engagierte und gleich Altmeister Henry Pescarolo mitbrachte. Weiterhin tauchten auf der Entry List Namen wie Nissan Motorsport und Mazda Sport auf. Für alle, Jaguar, kam Le Mans 1986 noch zu früh, aber es war unübersehbar, dass sich plötzlich mehr Hersteller für die Gruppe C interessierten. Sicherlich war das bis dahin ziemlich stabile Reglement der Gruppe C dafür ein Grund, alle Änderungen bis dahin waren vertretbar.

Porsche war wie üblich mit drei Wagen vertreten, Stuck und Bell bekamen Al Holbert als dritten Fahrer, Jochen Mass teilte sich den Wagen mit Neu-Werksfahrer Bob Wollek. Ä Der dritte Wagen war zum Experimentieren, zum Leidwesen der Fahrer probierte Porsche 1986 einige technische Gimmiks wie ABS oder aber in Le Mans das so genannte PDK-Getriebe. Die Kraftübertragung erfolgte über eine Doppelkupplung, der Fahrer brauchte den Ganghebel nur anzutippen. Wenn sich auch die Haltbarkeit dieses seit 1983 immer wieder ausprobierten Systems stark verbessert hat, ein 24 Stunden Rennen traute diesem Auto, welches von Vern Schuppan und Drake Olson gefahren werden sollte, niemand zu. Um es vorwegzunehmen, die Zweifler sollten echt behalten, das Auto schaffte nur 41 Runden. Wie immer gab es eine Armada von privaten 956 und 962 und der Vorjahressieger Ludwig trat zum dritten mal mit dem gleichen Auto an. Ludwig/Barilla/Winter wechselten sich wieder auf dem 956 117 ab.

Ä

Das Rennen begann mit einem Raketenstart von Klaus Ludwig, aber im Gegensatz zum letzten Jahr konnte er sich nicht absetzen. Stuck und Wollek in den beiden Werks-Porsche folgten auf Schritt und Tritt, die Führung wechselte zwischen

diesen dreien mehrfach. Die Jaguar sowie die privaten Porsche von Walter Brun folgten mit Respektabstand, ebenso die beiden Sauber C8. Doch wie bereits erwähnt, für Le Mans waren die Konstruktionen noch zu unausgereift, bereits in Runde 53 war der erste der 6ltr. V12 – Motoren von Jaguar mit den herrlich kernigen Sound am Streckenrand stehen geblieben. Ein stiller Abgang des Wegbergers Hans Heyer, der für Jaguar zum letzten mal in Le Mans antrat und seine Karriere beendete. Nur wenig weiter kamen beide Sauber, nach 83 Runden waren beide aus dem Rennen. Die Fans inklusive der wegen Jaguar zahlreich angereisten britischen Anhänger aber waren begeistert von dem Duell der beiden Werks-Porsche und dem 956 117. Der Abstand zwischen den drei ersten betrug bis 2.30 Uhr in der Nacht nie mehr als 15 Sekunden. Dann kam es knüppeldick: Erst kollidierte Jochen Mass mit einem C2 beim Überwinden in der Porsche Kurve, das Aus für den Werkswagen. Dann um 3.12 Uhr verunglückte Jo Gartner. Aus nie einwandfrei geklärt Ursache schlug der sympathische Österreicher im Kremer 962 im ersten Drittel der Hunaudières in die Leitplanken ein, durchbrach sie. Der Wagen zerschellte an einem Telegrafmast und ging in Flammen auf. Gartner hatte keine Chance, es ist die Ironie des Schicksals, das er 1986, nachdem er mit der Formel 1 abgeschlossen hatte, erstmals sorgenfrei in der Gruppe C und IMSA Rennsport betreiben konnte. Er verdiente Geld und hatte Erfolg, z. B. er gewann im Frühjahr mit Stuck die „12 Stunden von Sebring“. Über zwei Stunden dauerte die Pace-Car-Phase, zuviel für den 956 von Klaus Ludwig. Das zu langsame Tempo sorgte für einen Laderschaden. 87 war der Typ 956 nicht mehr zugelassen in der WM. Von 84 bis 86 trat der 956 117 von Joest-Racing bei 37 Rennen an und siegte 14 mal, darunter zwei mal in Le Mans. Sicher eine beeindruckende Bilanz für ein einzelnes Rennauto.

Hans-Joachim Stuck, Al Holbert und Derek Bell fuhren nach der Tragödie einen freulosen Sieg nach Hause, schade für ein Rennen, welches so gigantisch begonnen hat.

Die Gruppe C entwickelte sich sehr gut weiter in diesem Jahr. Auch Sauber Mercedes erreichte einen starken Sieg am Nürburgring, in dessen Nebel und Regen der V8-Turbo am besten zu manövrieren war. Walter Brun hatte sich mittlerweile zusammen mit Joest-Racing zum stärksten Kundenteam von Porsche entwickelt, sein Team siegte in Jerez und Spa und wurde damit völlig überraschen Team-Weltmeister 1986. Ganz klar, es geht steil aufwärts mit der Gruppe C. Aber ausgerechnet wird mehr und mehr von Änderungen gesprochen!

Ä
Ä

1987: Kein Tiger im Tank

Jaguar, Mazda, Nissan, Porsche, Toyota und inoffiziell Mercedes, über das Feld 1987 konnte man nicht meckern. Das Bild hatte sich mittlerweile gewandelt, Porsche entwickelte sich zu Jägern, nämlich Jaguarjäger! Noch kein Rennen konnten die Schwaben in der WM gewinnen. Und auch der C9 – Mercedes war immer schneller, wenn auch noch nicht zuverlässig, Das Werksteam von Porsche hingegen verkündete, sich nach Le Mans aus der WM zurückzuziehen. Das CART-Projekt bindet alle Kapazitäten, man wird wiederkommen, so die damaligen Worte. Zunächst mal reduzierte sich das Rothmanns-Porsche – Team allerdings selbst. Beim Einfahren der Wagen in Weissach zerstörte Stuck das für Mass/Wollek geplante Auto. Die beiden erhielten nun den Stuck – Wagen, und dieser den als T-Car gedachten, auf ein T-Car musste man in Le Mans verzichten. Es gab ja noch einen dritten Wagen, gab, weil Price Cobb diesen im Training so heftig in die Planken setzte, dass an eine Reparatur nicht zu denken war. Da waren es nur noch zwei Werks-Porsche gegen drei Jaguar. Dies war das Duell, welches unglaublich viele britischen Fans über den Kanal lockte, alles andere war Nebensache. Wohl auch Nebensache war es, dass ab dieser Saison handelsübliches Super-Benzin von den Motoren verbrannt werden musste. Mit der Qualität nahm man es nicht so genau!

Ä

Nach zwei Einführungsrunden wegen feuchter Fahrbahn zogen Jochen Mass und Hans Stuck davon. Dahinter bremste Frank Jelinski das Feld ein, dessen Joest-962 das Tempo der Einführungsrunde nicht mitgehen konnte. Nach zwei langsamen Runden steuerte er die Box an, Motorschaden wegen minderwertigem Benzin. Kurz danach dann Teamgefährte Sarel van der Merwe, Motorschaden wegen minderwertigem Benzin! Nach 16 Minuten waren beide Joest – Porsche ausgeschieden. Etwas später dann erwischte es das erste Kremer – Auto, erst dann reagierte Porsche und beorderte alle Wagen an die Box um die Zündung zu verstellen. Zu spät für Jochen Mass! Auch bei ihm versagte der Sechszylinder. Bob Wollek, der den Wagen auf die Pole gestellt hat, erlebte eine weitere Le Mans- Enttäuschung. Es sollte nicht die letzte für ihn bleiben bis er 2001 zur letzten tragischen Radtour in Sebring aufbrach. Paradoxiereise war der einzige noch im Rennen befindliche Werks-Porsche der, der ursprünglich für Wollek vorgesehen war. Es stand 3:1 für Jaguar, die problemlos ihre Runden drehten. Henry Pescarolo hat bestimmt auch noch nicht erlebt, was ihm 87 widerfahren ist. Er blieb mit seinem Sauber auf der Strecke stehen. Als er nach langer Arbeit es schaffte, den Wagen wieder in Gang zu bringen, fand er eine leere Box vor: Das Team war der Meinung, der Wagen sei ausgeschieden, der erste war schon länger weg, und so packte man zusammen. Es nützte nicht viel, kurze Zeit später war entgültig Feierabend. Nun machte vor allem Stuck viel Druck, die Jaguars wogen sich in Sicherheit. Doch nachts flog Win Percy auf der Hunaudières ein Reifen um die Ohren, nichts passiert, aber das aus. Um 7.45 Uhr dann steht John Nielsen im nächsten Jaguar an der Box, die rechte Zylinderreihe hat den Geist aufgegeben, ebenfalls aus. Dann um 8.13 Uhr kommt Jan Lammers in langsamer Fahr, das Getriebe streikt. Der Tausch kostet 43 Minuten und damit ist die Entscheidung gefallen: Wie im Vorjahr gewinnen Stuck/Bell und Holbert die 24h von Le Mans, vor der glücklichen Obermaier-Truppe, die nicht ganz so schnell, aber konstant ihren Runden dreht, der einzige Jaguar im Ziel erreicht Rang fünf. Dennoch wird der fünfte Platz bei Jaguar bejubelt, schließlich ist es die erste Zielankunft eines Gruppe C-Jaguars in Le Mans. 1988 soll das Jahr der Katzen werden!

Leider ziehen bei der Gruppe C Wolken auf, man spricht, dass Langstreckenrennen nicht mehr zeitgemäß sind, nicht TV-gerecht usw. Ohne die Zuschauer zu fragen, ist man sich sicher, dass dieser kurze Rennen bevorzugt. Man vergisst dabei, dass sich durch das Privatfernsehen und die Automatisierung das gesamte Freizeitverhalten der Menschen geändert hat und nicht nur Autorennen einen Zuscherschwund zu verzeichnen haben. In einer Zeit, wo es tendenziell

aufwärts geht, wird immer besser werdender Motorsport schlecht geredet.

Â

1988: „The year of the cats“

Kurz vor dem Saisonstart verkündete Mercedes die Rückkehr zum Motorsport, Sauber wurde offizielles Werksteam für die Gruppe C ebenso wie AMG bei den Tourenwagen. Man dominierte auch gleich die ersten Rennen der WM. Jochen Mass hat das Mass aller Dinge erkannt und ist innerhalb Stuttgarts von Zuffenhausen nach Untertürkheim gewechselt. Dazu gesellte sich Jean Louis Schlesser, sicher der schnellste Sportwagen – Pilot 88 und 89. Weiterhin komplettierten das neue Werksteam Mauro Baldi, James Weaver, Kenny Acheson und für Le Mans noch Klaus Niedzwiedz. Aber Mercedes und Le Mans ist eine besondere Geschichte: Niedzwiedz platzte auf der langen Geraden ein Reifen und konnte mit viel Geschick und dem nötigen Glück den Wagen abfangen. Sauber, Mercedes und Michelin hatten keine Erklärung für den Platzer, die Angst vor einer neuen Katastrophe ging um und man zog beide Wagen zurück! Porsche bestritt in Le Mans den einzigen Werkseinsatz 1988, man entwickelte den 962 weiter, modifizierte vor allem das Langheck und hatte den besten aller je gebauten 962 vor Ort, wie alle Fahrer einstimmig bestätigten. An Fahren hat Porsche für dieses Jahr stark aufgerüstet, Klaus Ludwig kam zurück, der eigentlich nach Gartners Unfall nie wieder an der Sarthe fahren wollte, er stieg zu Stuck und Bell ins Auto. Chancenlos von vornherein waren Vern Schuppan und Sarel van der Merwe, die sich das Auto mit Bob Wollek teilen mussten, dies war ja bekanntlich der sicherste Weg, Le Mans nicht zu gewinnen. Im dritten Werkswagen in bunter Shell / Dunlop-Lackierung war die Familie Andretti mit Mario, Sohn Mike und Neffe John. Ein Aufgebot, über das Jaguar diesmal allerdings nur müde lächelte: Gleich fünf Katzen und 14 Fahrer hatten sie diesmal im Gepäck. Bei den Fahrern war alles vertreten, von GP-Piloten wie Martin Brundle, Indy-Vollgastieren wie Kevin Cogan und ruhigeren Vertretern wie Henry Pescarolo. Die Wagen waren ausgereift, mehrere Tests und der Sieg in Daytona 88 hatte die Standfestigkeit bewiesen. Alle Wagen hatte unterschiedliche Strategien, beim dritten Anlauf an der Sarthe sollte es endlich gelingen, die Porsche zu schlagen.Â Â

Â

Im Training aber gehörte Porsche noch die Oberhand, Stuck, WollekÂ und Mario stellten drei Werks-962 in die erste Reihe, doch gleich dahinter der erste Jaguar, die ja im Training mit den Saugern nicht mal schnell den Ladedruck erhöhen konnten.

Â

Wer die ersten Runden in Le Mans 1988 gesehen hatte, der hätte nicht geglaubt, dass dies ein 24 Stunden-Rennen sei: Hans Stuck, Bob Wollek und Jan Lammers im Jaguar jagten sich um dem Kurs wie bei einem halbstündigen Sprint. Ohne Rücksicht auf Verluste und Sprit lagen die Rundenzeiten permanent zwischen 3.22 und 3.25 min, die Höchstgeschwindigkeiten lagen laut Fernsehblendungen zwischen 385 und 396 km/h. (Später in diesem Rennen gelang Roger Dorchy im WM-Peugeot erstmals ein offizielle Messung von mehr als 400 km/h.) Lammers hatte offenbar die Funktion eines Hasen im Jaguar Team, er sollte die Porsche ins Verderben hetzen. Nach zwei Stunden aber schon eine Vorentscheidung: Klaus Ludwig blieb zu lange draussen, der Motor verlangte vergeblich nach Sprit. Fast eine halbe Runde legte Ludwig auf dem Anlasser zurück, zwei Runden gingen verloren. Der Hase spielte seine Rolle gut, Lammers sowie seine beiden Mitfahrer Johnny Dumfries und Andy Wallace behielten das Höllentempo bei, aber Wollek/Schuppan/van der Merwe folgten fast problemlos. Problemlos bis zur Nacht, dann musste Wollek den Porsche 962 mit Motorschaden abstellen. Stuck/Bell/Ludwig gaben alles, sie verringerten den Abstand zu dem Jaguar mit der Nummer zwei immer mehr, rundeten sich zurück, aber es sollte nicht reichen, rund 70 Sekunden fehlten Klaus Ludwig am Ende.Â Â

„Motorsport aktuell“ titulierte: „Letzte Porsche-Bastion gefallen“ Ein wahres Wort.

Â

Â

1989: Erfolgreiche Silbernostalgie

Erstmals seit 1972 war kein Werksteam von Porsche am Start. Reinhold Jöst hatte offizielle Werksunterstützung, auch zwei Werksfahrer nahmen in seinen Autos Platz, nämlich Bob Wollek und Hans Joachim Stuck. Jaguar war in diesem Jahr bescheiden und setzte vier Wagen ein. Drei Autos gab es aus Hinwill, und seit dem Jahre 1989 waren die Sauber C9 Mercedes im traditionellen Silber lackiert. Schlesser/Jabuille/Cudini, Baldi/Acheson/Brancatelli und Mass/Reuter/Dickens waren die Piloten. Sauber galt also Favorit, andererseits waren sie noch nie bei den 24h ins Ziel gekommen. Nissan brachte drei neue Wagen nach Frankreich, die immer stärker werden. Später sollten sie auch noch im Rahmen des Supercups den ersten Sieg in der Gruppe C in Europa erreichen, in Japan und der IMSA standen Siege zu dieser Zeit auf der Tagesordnung. Schnelle Autos brachte auch Toyota mit, allerdings wäre es sinnvoll gewesen, wenn sich der Team-Manager mit den Regeln des ACO vertraut gemacht hätte: Dieser schickte nämlich Geoff Lees mit dem T-Car in Richtung Pole. Allerdings ist dies nicht erlaubt, die Zeit, für die erste Reihe gereicht hätte, wurde gestrichen! Auf der Pole stand Schlesser und war fix und fertig, er, eh kein Le Mans-Freund war er von der Gewalt des C9 überwältigt: „Ich war heute lange nicht so gut wie das Auto, eine Zeit von 3.10min , 3.11min wäre möglich gewesen“ Schlesser weigerte sich allerdings, bei Dunkelheit zu fahren. Bei den Rückstand, den der Wagen bei Einbruch der Dunkelheit bereits hatte, spielte dies aber keine Rolle mehr. Neben Schlesser stand Mauro Baldi in der ersten Reihe.

Nach dem Rennen von 88 war klar, dass es auch in diesem Jahr keine Schleichfahrt geben wird. Alle Sauber und alle Jaguar lieferten sich ein packendes Duell mit unglaublich schnellen Rundenzeiten. Bob Wollek hielt sich anfangs etwas zurück, ging aber dann auch das hohe Tempo mit, ebenso Stuck. Einer der Le Mans auch nicht sonderlich mag, ist sicher Jochen Mass. Aber der fuhr ein unglaublich starkes Rennen und sorgte von Beginn an, dass die Nr.63 immer im Kontakt zur Spitze ist. Auch Dickens wuchs über sich hinaus, besonders als Reuter nachts kurzzeitig ausfiel. Drei von vier Jaguar führten das Rennen zeitweise an, aber das Getriebe machte allen zu schaffen, bei zwei Wagen musste es gewechselt

werden, zwei weitere schieden mit Motorschaden aus. Als es sich zu einen Dreikampf zwischen den Saubern von Baldi und Mass sowie dem Joest-Porsche von Stuck/Wollek, erlitt letzterer immer größere Kupplungsprobleme. Das Hausmittel Coca Cola half auch nur bedingt, der rosafarbene 962 musste eine langsamere Gangart einlegen. Es reichte noch zu Rang drei: Bemerkenswert: Es war bis heute das letzte mal, dass es ein Team mit nur zwei Fahrern aufs Podium schaffte. Das letzte Siegerduo waren übrigens Ludwig/Pescarolo im Jahr 1984. Nach 16 Stunden übernahmen Jochen Mass, Stanley Dickens und Manuel Reuter die Führung und gaben sie nicht mehr ab! Es war der erste Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans für Mercedes seit 1952.

1990: Es war einmal eine Gerade...

Die Gruppe C war im Wandel. Die klassischen 1000km-Rennen gab es nicht mehr, 2.45 Std. war die Distanz oder 360km. Ob deshalb mehr Zuschauer kamen, ist ungeklärt. Bernie Ecclestone und die FISA waren hingegen der Meinung, dass es gut wäre, richtige Rennautos zu Gruppe C – Boliden zu machen. Und es sei ja wohl sinnvoll, wenn diese dann auch 3,5 ltr. Hubraum mit Saugmotor wären wie in der Formel 1. Manch ein Fahrer bejahte das und tat die bisherigen Gruppe C als Lastwagen ab. Jedenfalls war dies das neue Reglement, welches ab 1991 gültig sein sollte. Le Mans zählte 1990 nicht zur WM, so verzichtete Mercedes auf einen Start.

Nissan hatte sich den ultimativen Overkill bei Jaguar abgeschaut: Fünf Werkswagen + zwei werksunterstützte Fahrzeuge von Courage mit Nissan Motor. Die Werkswagen rollten sogar auf unterschiedlichen Reifen, drei auf Dunlop, zwei auf Goodyear. Jaguar war wie im Vorjahr mit vier Autos dabei, Toyota mit drei. Joest-Racing hatte insgesamt vier Autos am Start, davon zwei, die man als halbe Werkswagen titulieren kann und zwei kundenfinanzierte Autos.

Doch es gab in diesem Jahr etwas neues in Le Mans: Die Hundaudières erhielt zwei Schikanen! Die Reifentechniker konnten aufatmen, denn 400 km/h zu simulieren ist äußerst schwierig, die Angst vor technischen Gebrechen auf der Geraden, besonders der Reifen, war immer vorhanden. Doch es gab auch Kritiker, wie Derek Bell, der die Anfahrt zur Indianapolis-Passage für gefährlicher hält. Aber die Forderung lautete ungefähr so: „Wenn da, dann da auch!“ Mindestens 14 Menschen, Fahrer, Zuschauer und Streckenposten sind bei Rennen oder Training auf der Hunaudières seit 1925 ums Leben gekommen, die Zahl der Verletzten ist nicht registriert. Im Jahr 2004 kann man sicher behaupten, dass der Einbau der Schikanen Le Mans nicht negativ verändert hat, für alle Beteiligten.

Aber bei den Teamchefs und Technikern rauchten die Köpfe: Bislang war die Abstimmung der Wagen fast ohne Ausnahme auf Top-Speed, doch was nun? Porsche fütterte die Daten seiner Computer und empfahl nach wie vor das Langheck. Es wurde nicht nur empfohlen, sondern auch noch reichlich verkauft. Die Teams waren verunsichert. Jedoch kam nur das japanische Alpha-Team auf die Idee, im Training Kurz- und Langheck zu vergleichen. Das Ergebnis war eindeutig: Das Kurzheck, wie es auf allen anderen Rennstrecken der Welt gefahren wurde, hatte nun auch in Le Mans mehr Vorteile als das Langheck. Den besten Kompromiss fand übrigens Walter Brun, der hatte in seinem Rennstall beide Varianten fahren.

Nissan drückte dem Training einen Stempel auf: Mark Blundell wurde auf die Bahn geschickt, Qualifiers von Dunlop, voller Ladedruck, man sprach von 1000 PS. Die Zeit war 3.27.02 min, der Top-Speed, gemessen am Restaurant, war 366 km/h.

Zum Gruppe C-Vergleich: Pole 1982, Jacky Ickx, 3.28.40 min, Tops Speed 345 km/h, gemessen vor dem Kink. Mark Blundell hatte allerdings drei Schikanen auf der Strecke, wo Ickx noch Vollgas gerade aus gefahren ist. Auch bedeuteten die sechs Sekunden auf den zweiten Oscar Larrauri im schnellsten 962 den größten Trainingsvorsprung seit 1978. Aber wie immer, Training und Rennen sind zwei paar Schuhe, besonders in Le Mans. Joest verlor übrigens im Training einen Wagen, den Dr. Jonathan Palmer zerstörte. Paradoxerweise zwischen den beiden neuen Schikanen, der Wagen war vor Ort irreparabel. Palmer und Philip Alliot waren damit arbeitslos, Bob Wollek wurde zu Stanly Dickens und John Winter ins Auto gesetzt, deren ursprünglich geplanter dritter Mann, Will Hoy musste ebenfalls zuschauen.

Ä

Julian Bailey, der den Start mit dem Nissan fuhr, und Oscar Larrauri lieferten sich ein tolles Duell um die Spitze in der ersten Stunde. Die offizielle Wertung der ersten Rennstunde ging an den brandneuen 962 von Brun Motorsport: Es war das letzte mal in der Gruppe C in Le Mans, das ein Porsche das Klassement anführen sollte.

Die Autos von Joest-Racing hatten keine technischen Probleme, aber sie waren einfach zu langsam. Die Michelin-Reifen harmonierten nicht mit dem Kurzheck, es gab keinen Grip. Jaguar hatte wie immer einen sehr hohen Rennspeed, besonders der Wagen von Alain Fertè, David Leslie und Martin Brundle war enorm schnell und immer in Schlagdistanz. Zum schnellsten auf der Strecke mutierte aber der US-Nissan von Geoff Brabham, Derek Daly und Chip Robinson, die von der fünften bis zur elften Stunde die Spitze hielten, bis sie plötzlich mit Benzinleck ausschieden, zu einem Zeitpunkt, wo das trainingschnellste Schwesterauto längst im Fahrerlager verschwunden war. Nicht ganz so schnell, aber konstant hatte sich der Jaguar XJR12 von Price Cobb, John Nielsen und Eliseo Salazar nach vorn gefahren, gefolgt von der Brundle-Katze. Salazar allerdings war bis Halbzeit noch keinen Meter gefahren. Als um kurz vor sieben morgens David Leslie ausfiel, dirigierte Teamchef Walkinshaw Martin Brundle zu Price Cobb und John Nielsen ins Auto, Salazar war somit sicher der am meisten enttäuschte Mann in Le Mans an diesem Tag. Denn dieser Wagen gab die Führung nicht mehr ab und sorgte für den zweiten Sieg eines Jaguars in der Epoche der Gruppe C in Le Mans. Zweiter war der Brun-Porsche mit wo der Chef noch selbst fährt, zusammen mit Larrauri und Jesus Pareja. Vielleicht war es das stärkste Rennen, dass Walti Brun je gefahren ist, er war kaum langsamer als seine Co-Piloten, über die gesamte Distanz von 23 Stunden und 45 Minuten. Dann stockte nämlich den Fernsehzuschauern aus aller Welt der Atem, als der Porsche 962 mit dem typischen optischen Laderschaden verendete. So erntete der Jaguar von Jan Lammer, Andy Wallace und Franz Konrad den zweiten Rang vor dem japanischen Alpha-Porsche! Richtig, das war der, der im Training Kurz- und Langheck verglichen hat.

Ä Ä

Â

Es waren die letzten „24 Stunden von Le Mans“ der Gruppe C im herkömmlichen Sinn! 1991 griff erstmals das neue Reglement.

Â

1991 / 1992: Das Ende der Gruppe C

Eigentlich war es relativ simpel: Die neue Klasse der Gruppe C, 750kg, 3,5 ltr. Saugmotoren sollte von nun an führend sein und gewinnen. Allerdings brauchte man dafür Autos! Die brachten 1991 Peugeot, Jaguar und Mercedes.

Letztgenanntere trauten ihren neuen Rennern aber selbst erst gar nicht zu, 24 Stunden durchzuhalten. So fuhr man in Le Mans, wieder ein Lauf zur Sportwagen-WM, mit den alten Autos, die zwar noch zugelassen, aber mit 1000kg unter normalen Umständen nicht mehr konkurrenzfähig waren. Peugeot waren die einzigen Vertreter der neuen Generation, die einigermaßen schnell waren. Insgesamt waren 38 Autos am Start, normal waren 48. Peugeot stand auch auf der Pole, aber nur, weil die ersten vier Startreihen gemäß Reglement für die neuen Fahrzeuge reserviert waren, die schnellste Trainingszeit erreichte Jean-Louis- Schlesser im Sauber-Mercedes C11, der damit als neunter starten durfte.

Am Start fuhren die beiden Peugeot auf und davon, Schlesser war nach der ersten Runde dritter und folgte beiden Autos, die nach mehreren Gebrechen bald zurück und nach sechs Stunden beide ganz ausfielen. Schlesser führte zusammen mit Mass und Alain Fertè 21 Stunden lang, dann brach der Halter der Lichtmaschine, die über Riemen gleichzeitig die Wasserpumpe mit antreibt. Aus mit Motorschaden. Daraufhin war überraschend der Mazda 787B (mit Wankelmotor) von Volker Weidler/Johnny Herbert und Bertrand Gachot vorne. Die Freudentränen der Teammitglieder über den ersten und bis heute einzigen Sieg eines japanischen Herstellers in Le Mans waren sicher das schönste an diesem Rennen 1991.

Â

Wer dachte, es könnte nicht mehr schlimmer kommen, der sah sich 1992 getäuscht. Zu den WM-Läufen in Monza und Silverstone starteten elf (!) Autos. Zwar hatten Peugeot und neu Toyota kräftig aufgerüstet und je drei Autos mitgebracht, aber das war es dann auch. Es gab noch einen Mazda, der im Prinzip ein 91er Jaguar war, einen Lola und diverse alte Porsche und Cougar, die einfach hofften, einen Sieg abstauben zu können, da immer noch Zweifel an der Zuverlässigkeit der neuen Gruppe C-Autos bestanden. Lediglich 28 Autos waren am Start. Peugeot war Toyota zu sehr überlegen, als das Spannung aufkommen konnte. So waren es Yannick Dalmas/ Derek Warwick/Mark Blundell, die für Teamchef Jean Todt das Rennen gewannen.

Â

Nach diesen beiden katastrophalen Jahren löste sich der ACO endgültig von der FIA und stellte sein eigenes Reglement auf. Ein Griff zur Notbremse im letzten Moment.

Doch die Jahre 82 bis 90 waren Rennen mit wunderbaren Autos, die schnell waren und Herstellern eine vernünftige Plattform boten, neben PR auch technische Kompetenz zu präsentieren. Es ist bis heute unverständlich, dass es zu einem Zeitpunkt zerstört wurde, als die Gruppe C am Besten war. Möglicherweise lag es auch nur daran, dass sich 1988 mehr Hersteller in der Gruppe C als in der Formel1 tummelten.