

## Story: Der Sieg hing am seidenen Faden: Le Mans 88

Montag, 17 April 2006

Richtige Sportwagen-Fans blicken immer wieder gern in die gute, alte Zeit. Bei keiner Fangemeinde ist der Blick in die Historie seiner Rennsparte so sehr ausgeprägt wie bei den Anhängern des "Long Distance Racing". Sind dann einige dieser Spezies unter sich, wird fachgesimpelt ohne Ende, was auch schon mal einen Kellner, der gern Feierabend machen will, zur Verzweiflung bringen kann.

So geschehen am 8. April 2006 im sechsten Stock des Aden Otel in Istanbul. Ein nettes Abendessen, an dem neben dem Autor der Fotograf David Stephens (berühmt geworden durch die einzigen Fotos des Überschlags von Andreas Scheld im Zakspeed Porsche GT1 1998 in Homestead), Malcom Cracknell, Marcus Potts und David Lord (alle drei von [dailysportscar.com](http://dailysportscar.com)) sowie Martin Gruhler vom geschätzten Wochenblatt "Motorsport aktuell" teilgenommen haben. Nachdem alle Zeiten und Eindrücke des Trainings zum Saisonauftakt der Le Mans Series ausgewertet und die Prognosen gestellt waren, schweifte man in die Historie ab. Da ging es vom ersten Einsatz des 917 in Le Mans bis über den Stellenwert von Oliver Gendebien in der Rennsportgeschichte. Eine muntere Diskussion war in vollem Gange, als einer der englischsprachigen Fraktion plötzlich die Frage stellte: "Does anybody of you knows about the Gearbox-Problems of the leading Jaguar in Le Mans 88?" Stille! Oder mit anderen Worten, es wusste niemand etwas darüber und es war klar, man lernt wieder was Neues!

Ä

Rückblende, 24 Stunden von Le Mans 1988: Jaguar setzte zum Generalangriff auf den Gewinn an der Sarthe, nachdem man das Jahr 87 dominiert hat, Fahrer- und Teamtitel gewann, nur eben nicht das wichtigste Rennen des Jahres. Bereits in Daytona war man siegreich und konnte die mittlerweile vorhandene Standfestigkeit der Katzen beweisen. Ä

Von Beginn an war es das Duell eines Jaguar, nämlich dem mit der Startnummer 2, gesteuert von Johnny Dumfries, Andy Wallace und Jan Lammers sowie den beiden Porsche 962 von Stuck/ Bell/ Ludwig und Wollek/ Schuppan/ van der Merwe. Der erste Porsche brachte sich durch eine defekte Reservepumpe oder den Übermut von Klaus Ludwig selbst in einen Rückstand von zwei Runden. Der Wollek-Porsche erlitt in der Nacht einen Motorschaden. So hetzten Stuck/Bell und Ludwig verzweifelt hinter dem führenden Jaguar her.

Ä Und nun kommt der Teil der Geschichte, der für viele neu ist. Runde 90 Minuten vor Ende schaltete Jan Lammers in den vierten Gang und hörte ein Geräusch. Beim nächsten Schaltversuch merkte er sofort, dass etwas nicht stimmte und brach den Versuch ab. Der Jaguar-erfahrene Lammers kannte sein Getriebe zu gut. Er war sich sicher, dass ein weiterer Gangwechsel das Getriebe zerstören würde. So blieb er im vierten Gang. Auch bei den beiden verbleibenden Stopps fuhr er im vierten Gang an, was mit dem 7ltr. Saugmotor kein so sehr großes Problem war.

Ä

Für Lammers galt aber die Devise: Keine Schwäche zeigen! So trug er nicht etwa den Wagen um den Kurs, sondern fuhr so schnell wie möglich. Und auch über den Funk schwieg er zu dem Thema, die natürlich langsamer werdenden Zeiten begründete er mit der Schonung des Wagens aufgrund des nahen Rennendes. Lammers war sich nämlich sicher, dass die Weissacher den Jaguar-Funk abhörten. Und tatsächlich, zwar rundete sich Ludwig im 962 noch zurück, doch zum Sieg reichte es nicht. Der große finale Angriffsbefehl auf einen geschwächten Jaguar ist jedenfalls nie erfolgt, auch wenn Ludwig noch bis zum Schluss schnell unterwegs war. Ä Ä Im vierten Gang überquerte Jan Lammers im Jaguar XJR9 die Ziellinie und sorgte für wahre Begeisterungsstürme unter den britischen Fans. Als die Jaguar-Techniker nach dem Rennen das Getriebe öffneten, kamen ihnen gleich Teile entgegen gefallen, die nur noch in der einen Stellung, eben der des vierten Ganges, zusammengehalten wurden. Die technische Versiertheit und Cleverniss von Jan Lammers hat Jaguar den Sieg beschert. So entsprach der Siegerwagen, der einige Tage später anlässlich der Siegerfeier durch die Straßen von Coventry fuhr, nicht 100%ig dem Zustand von Le Mans 88. Ä

Nettes Sportlerlatein mag der kritische Leser nun denken, doch das Rennen in Istanbul hatte natürlich einen Vorteil, nämlich dass der damalige Hauptdarsteller Jan Lammers ebenfalls vor Ort war. Und der hat die Story am nächsten Morgen in der Istanbul Boxengasse nicht nur bestärkt, sondern auch noch zu den oben genannten Details beigetragen. Und sollte die Story für den ein oder anderen von Euch nicht so neu gewesen sein, dann ist er herzlich

eingeladen, beim nächsten Abendessen in diesem Kreis teilzunehmen.

Leider oder zum Glück fehlte im Gegensatz zum letzten November übrigens János Wimpffen in der frühlichen Runde im Aden Otel. Leider, weil der Autor des 2.200 Seiten starken Werks "Time and two seats" sicher noch viel Wissenswerte zur History-Diskussion hätte beitragen können. Zum Glück, weil wir dann auch detaillierte Beschreibungen, Herkunft und Seriennummern einer jeden Reifensackkarre oder eines jeden Schlagschraubers uns hätten anhängen müssen. János gehört eben auch zu jener seltsamen Spezies der Sportwagenfans.... (GQ, Fotos: Laurent Chauvau /Infocourse.org, GQ)