GT-Eins

Das deutschsprachige Sportwagenforum

LE MANS 2004

FAN GUIDE

GT-EINS.DE FanGuide

Wir freuen uns, dass Ihr nun den ersten GT-EINS.DE FAN GUIDE in der Hand haltet. Ende Mai erhielten wir die Eingebung, das jedem LeMans Besucher im Vorfeld einige Infos für das Rennen an die Hand gegeben werden sollten.

Wir wollten –und konnten- in der Kürze der Zeit für die diesjährige Auflage des französischen Langstreckenklassikers kein Standardwerk schreiben, welches alle Informationen über die 24h Stunden von LeMans enthält, wohl aber eine nützliche Lektüre um das Renngeschehen besser einschätzen zu können.

Das LeMans Standardwerk folgt später….

Markus Berns *Christian Freyer* *Guido Quirmbach*

Stand: 02. Juni 2004 (1)
In den nachfolgenden Startlisten konnten leider noch nicht alle statistischen Angaben sowie Chassisnummern und Fahrerbesetzungen erfasst werden, da diese endgültig erst nach der technischen Abnahme am 07./08. Juni 2004 feststehen. Wir werden daher diesen GT-EINS FAN GUIDE aus LeMans updaten, um den Nachzüglern aktuelle Informationen an die Hand zu geben.
Vielen Dank für Euer Verständnis.

Titelfoto: Horst Bernhardt (www.speedpictures.com)

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

2 Champion Racing

LMP1 www.championmotorsport.com

LM-Starts	3	Gegründet	1994
LM-Siege	0	LM seit	1999
Platzierung	19.	Letzter Start	2003
Vorjahr	0		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Marco Werner	D	0	2
J.J. Lehto	FIN	8	1
Emanuele Pirro	I	7	3

AUDI R8
#505

Michelin

4 Taurus Sports Racing

LMP1 www.taurussports.co.uk

LM-Starts	-	Gegründet	?
LM-Siege	-	LM seit	2003
Platzierung	-	Letzter Start	-
Vorjahr	RES		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Christian Vann	UK	0	
Ben Leuenberger	CH	0	
Alex Müller	D	0	

LOLA B2K/10 JUDD
HU01

Dunlop

5 AUDI Sport Japan Team Goh

LMP1 www.teamgoh.com

LM-Starts	6	Gegründet	1996
LM-Siege	0	LM seit	1997
Platzierung	4.	Letzter Start	2003
Vorjahr	4.		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Rinaldo Capello	I	0	
Seiji Ara	J	0	3
Tom Kristensen	DK	5	

AUDI R8
#602

Michelin

6 Rollcentre Racing

LMP1 www.rollcentre.co.uk

LM-Starts	-	Gegründet	?
LM-Siege	-	LM seit	?
Platzierung	-	Letzter Start	?
Vorjahr	-		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Martin Short	UK	0	1
Rob Barff	J	0	0
Joao Barbosa	POR	0	?

Dallara LMP-JUDD
DO004

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

X Spinnaker S.R.I.

LMP1 ---

LM-Starts	6	Gegründet	2004
LM-Siege	0	LM seit	2004
Platzierung	4.	Letzter Start	---
Vorjahr	4.		

Fahrer	Nat	Siege	Starts

Dallara LMP-JUDD
#

Michelin

8 AUDI Sport UK Team Veloqx

LMP1 www.veloqxtmc.com

LM-Starts	1	Gegründet	2002
LM-Siege	0	LM seit	2003
Platzierung	1.GTS	Letzter Start	2003
Vorjahr	1.GTS		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Allan McNish	UK	0	?
Frank Biela	D	3	5
Pierre Kaffer	D	0	0

AUDI R8
#603

Michelin

9 Kondo Racing

LMP1 http://www.matchy.co.jp

LM-Starts	2	Gegründet	2000
LM-Siege	0	LM seit	2002
Platzierung	DNF	Letzter Start	2003
Vorjahr	DNF		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Hiroiko Katoh	JPN	0	?
R. Michigami	JPN	0	?
Hayanari Shmioda	JPN	5	1

DOME S101-Mugen
#

Yokohama

10 Taurus Sports Racing

LMP1 www.taurussports.co.uk

LM-Starts	0	Gegründet	?
LM-Siege	0	LM seit	2003
Platzierung	0	Letzter Start	---
Vorjahr	RES		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Phil Andrews	UK	0	1
Calcum Lookie	UK	0	?
Chris Goldborough	UK	0	?

LOLA B2K/10 Caterpillar
#HU15

?

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

11 Panoz Motor Sports

LM P1 www.panozmotorsports.com

LM-Starts	?	Gegründet	1997
LM-Siege	?	LM seit	1999
Platzierung	?	Letzter Start	2002
Vorjahr	?		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Philipp Bourdais	FRA	0	
J. Blanchemain	FRA	0	
R. Berville	FRAU	0	

Panoz GTR-Elan
#003

Michelin

14 TEAM Nasamax

LMP1 www.nasamax.com

LM-Starts	1	Gegründet	2003
LM-Siege	0	LM seit	2003
Platzierung	?	Letzter Start	2003
Vorjahr	?		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Robbie Stirling	CAN	0	
Werner Lupberger	ZAF	0	

DM139-Cosworth
#DM139-001

Michelin

15 Racing for Holland

LMP1 www.janlammers.com

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Jan Lammers	NLD		
Chris Dyson	USA		
K. Kaneishi	JPN		

DOME S101-JUDD
#

Dunlop

16 Racing for Holland

LMP1 www.janlammers.com

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Tom Coronel	NLD		
Justin Wilson	UK		
Ralph Firman	UK		

DOME S101-JUDD
#

Dunlop

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

17 Pescarolo Sport

LMP1 www.pescarolo.com

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Sebastian Bourdais	FRA		
Nicolas Minassian	FRA		
Emanuelle Collard	FRA		

Courage C60-JUDD
#3

Michelin

18 Pescarolo Sport

LMP1 www.pescarolo.com

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Soheil Ayari	FRA		
Eric Comas	FRA		
B. Treluyer	FRA		

Courage C60-JUDD
#4

Michelin

20 Lister Racing

LMP1 www.lister.co.uk

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
John Nielsen	I		
Casper Elgaard	J		
Jens Möller	DK		

Lister Storm LMP
#1

Dunlop

22 Zytek Engineering

LMP1 www.zytek.co.uk

LM-Starts	-	Gegründet	2004
LM-Siege	-	LM seit	2004
Platzierung	-	Letzter Start	-
Vorjahr	-		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Andy Wallace	UK	1	
David Brabham	AUS	0	
Hayanari Shimoda	JPN	0	

Zytek 04S-Zytek
#2

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

25 RML

LMP1 www.rmlmallock.co.uk

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Thomas Erdos	BRA		
Mike Newton	UK		
Nathan Kinch	UK		

Lola B160-MG AER
#HUMG002

Michelin

27 Intersport Racing

LMP1 www.intersportracing.com

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Jon Field	USA		
Duncan Dayton	USA		
Larry Connor	USA		

LOLA B160 JUDD
#HUMG001

Michelin

29 Noel del Bello

LMP1

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Jean-Maury Laribiere	FRA		
Jerome Policand	FRA		
Sylvain Boulay	FRA		

Reynard Lehmann
#008

Michelin

88 AUDI SPORT UK Team Veloqx

LMP1 www.veloqxtmc.com

LM-Starts	1	Gegründet	2002
LM-Siege	0	LM seit	2003
Platzierung	1.GTS	Letzter Start	2003
Vorjahr	1.GTS		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Jamie Davies	UK		
Johnny Herbert	UK		
Guy Smith	UK	1	

AUDI R8
#604

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

24 Rachel Welter

LMP2 www.welterracing.fr

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Yojiro Terada	JPN		
Patrice Roussel	FRA		
Olivier Porta	FRA		

WR
#2003-01

Michelin

31 Courage Competition

LMP2

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Jonathan Cochet	FRA		
Jean Marc Gounon	FRA		
Christophe Tinseau	FRA		

Courage C65-JPX
#

Michelin

32 Intersport Racing

LMP2 www.intersportracing.com

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
William Bienni	USA		
Clint Field	USA		
Rick Sutherland	USA		

Lola B2K/40 JUDD
#HU15

Michelin

33 Courage Competiton

LMP2

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Marc Goosens	BEL		
Jean-Philippe Bellox	FRA		
Alexander Frei	FRA		

Courage C65 JPX
#7

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

X Epsilon Sport

LMP2

LM-Starts	Gegründet	2004
LM-Siege	LM seit	2004
Platzierung	Letzter Start	-
Vorjahr		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Lucas Lassiere	FRA		
Jesus Diez Villaroel	ESP		
tba	DK		

Courage C65 JPX
#8

Michelin

35 Epsilon Sport

LMP2

LM-Starts	Gegründet	2004
LM-Siege	LM seit	2004
Platzierung	Letzter Start	---
Vorjahr		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Renaud Derlot	FRA		
Gunnar Jeanette	USA		

Courage C65 JPX
#2

Michelin

36 Gerard Welter

LMP2 www.welterracing.fr

LM-Starts	Gegründet	
LM-Siege	LM seit	
Platzierung	Letzter Start	
Vorjahr		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Yann Goudy	FRA		
Richard Balandras	FRA		

WR
#

Michelin

37 Paul Belmondo Racing

LMP2 www.paul-belmondo-racing.com

LM-Starts	Gegründet	
LM-Siege	LM seit	
Platzierung	Letzter Start	
Vorjahr		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Paul Belmondo	FRA		
Claude Gosselin	FRA		
Marco Saviozzi	I		

Courage C65-AER
#

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

61	Barron Connor Racing		
	GTS	www.barron-connor-racing.com	

LM-Starts	-	Gegründet	2004
LM-Siege	-	LM seit	2004
Platzierung	-	Letzter Start	-
Vorjahr	-		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
John Bosch	NED		
Danny Sullivan	USA		
Thomas Biagi	I		

Ferrari F575M GTC
#F131MGT2212

Pirelli

62	Barron Connor Racing		
	GTS	www.barron-connor-racing.com	

LM-Starts	-	Gegründet	2004
LM-Siege	-	LM seit	2004
Platzierung	-	Letzter Start	-
Vorjahr	-		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Mike Hezemans	NED		
Ange Barde	FRA		
Jean-Denis Deletraz	CH		

Ferrari F575M GTC
#F131MGT2214

Michelin

63	Corvette Racing		
	GTS	www.corvetteracing.net	

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Ron Fellows	USA		
Johnny O´Connel	USA		
Max Papis	FRA		

Checrolet Corvette C5-R
#

Michelin

64	Corvette Racing		
	GTS	www.corvetteracing.net	

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Oliver Gavin	UK		
Olivier Beretta	FRA		
Jan Magnussen	DK		

AUDI R8
#

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

65	Prodrive Racing		
	GTS	www.care-racing.com	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Rickard Rydell	SWE		
Darren Turner	UK		
Colin McRae	UK		

Ferrari F550 Maranello
#

Michelin

66	Prodrive Racing		
	GTS	www.care-racing.com	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Tomas Enge	CSZ		
Peter Kox	NED		
Alain Menu	CH		

Ferrari F550
#

Michelin

69	Larbre Competition		
	GTS	www.larbre-competition.com	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Christophe Bouchut	FRA		
Patrice Gouselard	FRA		
Olivier Dupard	FRA		

Ferrari F550
#ZR49B000108612

Michelin

70	JMB Racing		
	MON GT	www.jmbracing.com	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Jaime Melo	FRA		
Stephane Daoudi	FRA		
Jean-Rene Fournoux	FRA		

Ferrari F360 Modena GT
#F131GT2004

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

72	Luc Alphand Adventures		
	LMP1	www.luc-alphand-adventures.com	

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Luc Alphand	FRA		
Philippe Almeras	FRA		
Christian Lavielle	FRA		

Porsche 996 GT3-RS
#Z2S692065

Michelin

75	Thierry Perrier		
	GT		

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Ian Khan	UK		
Tim Sudgen	UK		

Porsche 996 GT3-R
ZYS692079

Michelin

77	Cheroq Racing Team		
	GT	http://www.teamgoh.com/race/choroq/	

LM-Starts	-	Gegründet	2004
LM-Siege	-	LM seit	2004
Platzierung	-	Letzter Start	-
Vorjahr	-		

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Haruki Kurosawa	JPN		
Kazuyuki Nishizawa	JPN		
Manabu Orido	JPN		

Porsche 996 GT3-RSR
#Z4S693089

Michelin

78	PK Sport		
	GT	www.pksport.com	

LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
David Warnock	UK		
Jim Matthews	UK		
Paul Daniels	UK		

Porsche 996 GT3-R
#

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

80 Morgan Works Racing Team

GT www.morganworks.com

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Neil Cunningham	NZL		
Adam Sharpe	UK		
Steve Hyde	UK		

Morgan Aero 8
#

Michelin

81 The Racers Group

GT www.theracersgroup.com

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Ian Donaldson	UK		
Seiji Ara	J		
Tom Kristensen	DK		

Porsche 996 GT3-RSR
#Z4S692080

Michelin

83 Seikel Motorsport

GT www.seikelracing.com

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Gabrio Rosa	POR		
Alex Caffi	I		
Peter van Merksteijn	NED		

Porsche 996 GT3-RS
#Z2S692067

Michelin

84 Seikel Motorsport

GT www.seikelracing.com

LM-Starts	Gegründet
LM-Siege	LM seit
Platzierung	Letzter Start
Vorjahr	

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Tony Burgess	UK		
Philipp Collin	UK		
Grady Willington	UK		

Porsche 996 GT3-RS
#Z1S692079

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

85	Freisinger Motorsport		
	GT	www.m-freisinger.de	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Stephane Ortelli	FRA		
Romain Dumas	FRA		
Timo Bernhard	D		

Porsche 996 GT3-RSR
#Z4S693087

Michelin

86	Freisinger Motorsport		
	GT	www.m-freisinger.de	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Nikolaj Formenko	RUS		
Alexei Vassiliev	RUS		
Robert Nearn	UK		

Porsche 996 GT3-RSR
#Z4S693070

Michelin

87	Orbit		
	GT	www.orbitracing.com	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

Fahrer	Nat	Siege	Starts
Leo Hindery	USA		
Marc Lieb	D		
Mike ROckenfeller	D		

Porsche 996 GT3-RS
#

Michelin

89	Chamberlain-Synergy		
	GT	www.chamberlain.cc	
LM-Starts		Gegründet	
LM-Siege		LM seit	
Platzierung		Letzter Start	
Vorjahr			

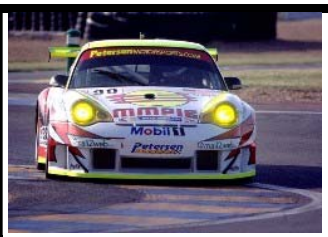
Fahrer	Nat	Siege	Starts
Bob Berridge	UK		
Chris Stockton	UK		
Michael Caine	UK		

TVR Tuscan T400R
#

Michelin

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

90	Petersen/White Lightning				
	GT	www.petersenmotorsports.com			
LM-Starts		Gegründet			
LM-Siege		LM seit			
Platzierung		Letzter Start			
Vorjahr					
Fahrer	**Nat**	**Siege**	**Starts**		Porsche 996 GT3-RSR
Patick Long	USA				#Z4S693066
Jörg Bergmeisterq	D				
Sascha Maassen	D				Michelin

92	Cirtek Motorsport				
	GT				
LM-Starts		Gegründet			
LM-Siege		LM seit			
Platzierung		Letzter Start			
Vorjahr					
Fahrer	**Nat**	**Siege**	**Starts**		Ferrari F360 GTC
Frank Mountain	UK				#F131GTC2062
Rob Wilson	UK				
Robert Brooks	UK				Michelin

96	Chamberlain-Synergy				
	GT	www.chamberlain.cc			
LM-Starts		Gegründet			
LM-Siege		LM seit			
Platzierung		Letzter Start			
Vorjahr					
Fahrer	**Nat**	**Siege**	**Starts**		TVR Tuscan T400R
Nigel Greensall	UK				#
Lawrence Tomlinson	UK				
Jonathan Coleman	UK				Michelin

Anmerkung: Es gibt heute, am 03.06.2004 eine Reihe von Gerüchten ob und wer die derzeit von JPX Motoren angetriebenen Courage C65 ersetzt bzw. welche Motoren genutzt werden könnten. Offiziell ist jedoch keine dieser Aussagen, so das wir diese noch nicht berücksichtigt haben.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Die Fahrzeuge in LeMans 2004

Audi R8

Seit dem Jahr 2000 „der“ LM-P900. Als einziger großer Serienhersteller wagte sich Audi konsequent an die Entwicklung eines großen Prototypen. Infolgedessen räumte der R8 in den Jahren 2000 – 2002 drei Gesamtsiege in Le Mans ab. Nur im vergangenen Jahr musste man sich Konzern-Schwester Bentley geschlagen geben. Allerdings war Audi 2003 auch „nur“ noch mit Kundenteams zugegen. Das in seinen Grundzügen bei Dallara entwickelte Chassis bot mit seinem Langheck das klassische LM-Outfit für Top-Speed, war aber auch auf „normale“ Rundkurse adaptierbar. Schließlich sollte der R8 nach Willen den US Audi Importeurs auch in der ALMS nach Siegen streben. Was in den Folgejahren analog zum 24h Klassiker auch gelang.

Ein wichtiger Punkt bei der Konstruktion des R8 war auch die Sicherheit des Fahrpersonals. Unter der hohen Nase des Prototypen versteckt sich eine Crashbox, die den empfindlichen Fußraum schützt, während die hochgezogenen Cockpitränder Körper und Kopfbereich der Fahrer schützen sollen. Trotz der extremen Sicherheitsfeatures schaffte Audi es, einen wartungsfreundlichen Rennwagen auf die Beine zu stellen. Mit Entsetzen musste die Konkurrenz feststellen, dass Joest es schaffte, den kompletten Hinterwagen samt Getriebe in knappen vier Minuten einfach auszutauschen.

Ein weiteres Highlight präsentierte Audi mit der Umstellung der V8 Bitturbos auf die Direkteinspritzung. Damit waren die Ingolstädter der erste Hersteller, welcher diese nun auch auf Benziner angewandte Technologie im Rennsport einsetzen.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2000
Beste Platzierung	1. (2000 – 2002)
Siege	3 (2000 – 2002)
Klassensiege	4 (2000 – 2003)
Pole-Positions	3 (2000 – 2002)

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Technische Daten AUDI R8:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,64m / 2,00m
Motor	3,6 Liter 90° V8 Bi-Turbo, max. Ladedruck 1,67 bar, 4-Ventile pro Zylinder, Benzindirekteinspritzung, Bosch MS 2.9 Elektronik, Trockensumpfschmierung
Getriebe	6-Gang sequentiell (Ricardo)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod System mit liegender Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	Karbonbremsscheiben Aluminiumbremssättel Bremsbalance vom Fahrer einstellbar
Reifen	Vo.: 33/65-18 Hi.:36/71-18
Felgen	Vo.: 13,5x18 Hi.: 14x18
Tankinhalt	80 Liter (Regelementbedingt)
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt zwischen 906 und 920 KG

Pescarolo Judd

Eigentlich steckt hinter der Bezeichnung das altbekannte Courage C60 Chassis. Wie der Audi R8 entsprang der C60 im Jahr 2000 den Werkshallen des Franzosen Yves Courage, der direkt neben dem Circuit Bugatti angesiedelt ist und seit mehr als 20 Jahren Rennwagen produziert.

Der C60 hatte nichts mehr mit seinen Vorgängern aus den 90er Jahren gemein, er entstand quasi aus einem weißen Blatt Papier. Courage hatte bei der Konstruktion einzig und allein die 24h von Le Mans im Visier. Zu erkennen am flach angebauten Flügel und dem LM Reglement charakteristischen einzelnen Überollbügel.

In diesem Jahr laufen die C60 nach diversen Evo Stufen, welche sich hauptsächlich um den Aerodynamikbereich drehten, erstmals unter dem Namen von Henri Pescarolo mit dem Judd GV5 Saugmotor anstelle der 3,2 Liter Peugeot V6 Turbos.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2000
Beste Platzierung	4. (2000: Bourdais, Clerico, Groulliard)
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Technische Daten Pescarolo JUDD:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,647m / 2,00m
Radstand	2,79m
Motor	5,0 Liter Judd GV5 72° V10 Saugmotor Maximale Drehzahl: 9.500 U/Min. EFI Euro 12 Elektronik
Getriebe	6-Gang sequentiell (X-Trac)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Horizontal angeordnete Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	Karbonbremsscheiben und -klötze Brembo 6-Kolben Bremssättel
Reifen	
Felgen	
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 927 KG

Dallara LMP

Als Chrysler Werksprojekt sollte das Dallara Chassis den Audi R8 (übrigens auch im Grundsatz eine Dallara Produktion) Paroli bieten. Die schwachbrüstigen V8 des Pentastar Konzerns trübten allerdings den Blick auf das gute Chassis. Zwar schnitt Chrysler 2001 besser ab als im Jahr zuvor mit dem Reynard Chassis, doch aus unerfindlichen Gründen zog sich der Konzern aus dem Prototypen Bereich am Ende des Jahre zurück. Das ehemalige Werksteam Oreca versuchte daraufhin den Einsatz der LMP 2001 in Eigenregie, diesmal mit dem beliebten Judd Kundentriebwerk. Trotz umfangreicher Testarbeit konnte dieses Chassis den überlegenen Audi R8 nicht das Wasser reichen. Immerhin erreichte man als Privatteam ähnliche Ergebnisse wie das Werksengangement zuvor.
Nach dem Oreca Jahr schien die Zeit des Dallara Chassis (welches im Übrigen bei Dallara zum Zeitpunkt des Chrysler Einstiegs längst fertig gestellt war) vorbei zu sein. Erst zu Beginn diesen Jahres reaktivierte die Rollcentre Mannschaft jene Oreca Dallara LMP 2001 und brachte sie in Einklang mit den inzwischen veränderten Regularien.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2001
Beste Platzierung	4. (2001: Beretta, Wendlinger, Lamy)
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Technische Daten Dallara LMP:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,65m / 1,998m
Radstand	2,80m
Motor	4,0 Liter Judd GV4 72° V10 Saugmotor Maximale Drehzahl: 11.000 U/Min. EFI Euro 12 Elektronik
Getriebe	6-Gang sequentiell (X-Trac)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	Karbonbremsscheiben und –klötze Vo, 380mm / hi. 355mm Scheiben Brembo 6-Kolben Bremssättel
Reifen	Vo. 33/65x18 / Hi. 36/71x18
Felgen	Vo. 13,5x18 / Hi. 14,5x18
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 909 – 920 KG

Dome S101 Mugen

Der japanische Hersteller Dome hat eine Sportwagen Tradition, die bis in die 70er Jahre zurückreicht. Nach einer Pause in den 90er Jahren, wurde man vom Team Goh um Hilfe beim Einsatz der 98er BMW V12 LM im Jahr 1999 gebeten. Daraufhin entschloss sich Dome, wieder selbst ins Geschehen einzugreifen. So entstand für die Saison 2001 der Typ S101. Während der Kundenrenner in der FIA SCC siegreich war, konnte er sich in Le Mans nicht recht zur Geltung bringen. Zwar war der ultraflache (1085mm) Renner wegen seiner grandiosen Topspeed Eigenschaften ein gefürchteter Gegner auf den langen Geraden, doch über 24h reichte es nie zum großen Sieg.

Den erhofften Erfolg im Kundensport konnte Dome ebenfalls nicht erreichen. In 4 Jahren wurden lediglich 5 Chassis montiert.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2001
Beste Platzierung	6. (2003: Lammers, Wallace, Bosch)
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Technische Daten DOMES101 Mugen:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,64m / 1,995m
Radstand	2,84m
Motor	4,0 Liter Judd GV4 72° V10 Saugmotor Maximale Drehzahl: 11.000 U/Min. EFI Euro 12 Elektronik
Getriebe	6-Gang sequentiell (X-Trac)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	Karbonbremsscheiben und –klötze AP Bremssättel
Reifen	Vo. 33/65x18 / Hi. 36/71x18
Felgen	
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 912 – 967 KG

PANOZ Esperante GTR

Seit 1997 bereichern die Fahrzeuge aus dem US-Bundesstatt Georgia die Rennserien dieser Welt. Aus dem Traum des amerikanischen Milliardärs Dr. Don Panoz und seines Sohnes wurde innerhalb kürzester Zeit der Traum aller Sportwagenfans an den Strecken Nordamerikas und Europas.

Die Panoz Fahrzeuge haben sicherlich eine der kuriosesten Geschichten und Wandlungen durch die diversen Reglements-Klassen in den letzten Jahren durchlaufen.

Ursprünglich als GT1 Fahrzeug gebaut und in dieser Version unter anderem in der FIA-GT am Start. Als 1999 die American LeMans Series ins Leben gerufen wurde, baute man auf Basis der GT1 Fahrzeuge die legendären PANOZ LMP1-Roadster S auf. Im vergangenen Jahr baute man dann das Chassis #003 wieder zu einem geschlossen Panoz Esperante GTR zurück. Zur Freude der Fans, auch wenn die Motoren der Panoz gegenüber den Anfängen recht leise geworden sind.

Ob dieses Lebenslaufes beziehen sich die nachfolgenden, statistischen Angaben auf alle LMP1/LMP900 Fahrzeuge von Panoz.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	1997
Beste Platzierung	5. (2000 & 2003)
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Technische Daten Panoz Esperante GTR:

Chassis	Karbon Monocoque
Länge / Breite	4,650m / 2,00m
Radstand	2,75m
Motor	6,0 Elan V8 Saugmotor 2-Ventiler, Bosch MS2.9 Elektronik
Getriebe	6-Gang sequentiell (XTRAC-Panoz)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	Karbonbremsscheiben und –klötze AP Bremssättel
Reifen	Michelin
Felgen	BBS 18“
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 950 KG

Lister Storm LMP

Eine bislang sehr kurze Geschichte hat der erste LM Prototyp der kleine britischen Lister Schmiede. In 2003 trat der LMP nur bei zwei Events auf, den 24h von Le Mans sowie dem 1.000 KM Rennen am gleichen Ort.

In Le Mans reichte es nicht mehr zum Start, da Jamie Campbell-Walter das Auto im Training in die Mauer setzte.

Das Chassis entstand bei Lister Cars im Alleingang, beim Antrieb setzte man auf die Basis des Chevrolet Corvette C5-R Triebwerks. Allerdings gab es Schwierigkeiten bei der Anpassung des GTS Motors an die Gegebenheiten im Prototyp. Ob die mit bescheidenen Mitteln agierenden Truppe eine reale Chance 2004 hat, bleibt abzuwarten.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2003
Beste Platzierung	Keine Zielankunft bisher
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Technische Daten Lister STORM LMP:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,645m / 2,00m
Radstand	2,75m
Motor	6,0 Chevrolet LS1 V8 Saugmotor 2-Ventiler, MoTec Elektronik
Getriebe	6-Gang sequentiell (Hewland TLS6)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker

24h Stunden von LeMans 2004

	Pushrod Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	Karbonbremsscheiben und –klötze AP Bremssättel
Reifen	
Felgen	
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 908 KG

Lola B2K/10 Judd/Lola B2K/10 Caterpillar

Am konsequentesten zog Lola die Entwicklung und Produktion von reinen Kundensportwagen durch. Die Wiederauferstehung der Sportwagenaktivitäten begann 1998 mit dem B98/10 und ging im Jahr 2000 mit dem B2K/10 in die nächste Stufe. Mit Kremer, Konrad und Raffanelli versuchten sich drei bekannte und komptetente Teams in der Vergangenheit mit dem Lola. Bislang war jedoch keinem Team eine Zielankunft und damit ein zählbares Erlebnis mit dem Lola vergönnt.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2000
Beste Platzierung	Bislang keine Zielankunft
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Technische Daten LOLA B2K/10:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,64m / 1,99m
Radstand	2,80m
Motor	4,0 Liter Judd GV4 72° V10 Saugmotor Maximale Drehzahl: 11.000 U/Min. EFI Euro 12 Elektronik 5,0 V10 Biturbo Diesel in Zusammenarbeit mit Moutune entwickelt, unterstützt durch Caterpillar
Getriebe	6-Gang sequentiell
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	Karbonbremsscheiben und –klötze AP 6-Kolben Bremssättel
Reifen	Vo. 33/65x18 / Hi. 36/71x18
Felgen	Vo. 13 + 13,5x18 / Hi. 14,5x18
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 909 KG

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Lola B2K/40

Die kleine Variante des B2K/10 entstand parallel für die Saison 2000 für die damals neue LM-P675 Klasse. In seinem zweiten Jahr gewann der B2K/40 die kleinen Klassen von FIA SCC, ALMS und Grand Am. Nur in LM musste er sich einem Reynard geschlagen geben. Im gleichen Jahr gab es von Lola noch einmal Nachschlag in Form des B2K/40b, doch mit dem EX257 scharrte schon der Nachfolger mit den Hufen.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2000
Beste Platzierung	25. (2000)
Siege	0
Klassensiege	1 (2000: Maxwell, Graham, Wilkins)
Pole-Positions	0

Technische Daten LOLA B2K/40:

Chassis	Aluminium Monocoque
Länge / Breite	4,30m / 1,99m
Radstand	2,54m
Motor	3,4 Liter 90° V8 Judd KV675 Saugmotor 4-Ventiler, EFI Euro 6 Elektronik Maximale Drehzahl: 10.500 U/Min.
Getriebe	6-Gang sequentiell (Hewland)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod Feder/Dämpfer Einheit
Bremsen	330mm Stahlbremsscheiben 4-Kolben Aluminiumbremssättel
Reifen	255/635 R18 + 270/690 R18
Felgen	Vo. 10x18 / Hi. 11x18
Tankinhalt	Bis 100 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 755 KG

Lola B160 / EX257

Als erstes richtiges LM-P675 Chassis wurde der EX257 im Jahr 2001 präsentiert. Unter dem Banner der britischen Automarke MG erlebte der neue Prototyp seine Premiere in Le Mans. Ausgerüstet mit 2,0 Liter großen Vierzylinder Turbomotoren waren die kleinen Lola überraschend schnell unterwegs. Leider verrauchten die erhofften Audi Jäger schnell. Auch die Versuche im nächsten Jahr gingen schief. MG zog sich aus dem Projekt zurück und überließ Lola die Vermarktung des EX257 bzw. B160.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Erst in Privathand (und nach dem Wechsel auf Judd Saugmotoren) stellten sich Zieleinkünfte bei der 24h Hatz ein.

Technische Daten Lola B160/EX257:

Chassis	Karbon Monocoque
Länge / Breite	4,59m / 1,99m
Radstand	2,70m
Motor	3,4 Liter 90° V8 Judd KV675 Saugmotor 4-Ventiler, EFI Euro 6 Elektronik Maximale Drehzahl: 10.500 U/Min. Alternativ: 2,0 Vierzylinder Turbo (MG)
Getriebe	6-Gang sequentiell
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker
Bremsen	355mm Karbonscheiben
Reifen	27/65 R18 + 31/71 R18
Felgen	Vo. 11x18 / Hi. 13x18
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 686 – 691 KG

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2001
Beste Platzierung	Keine Zielankunft bisher
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Reynard 2KQ

Ein Auto für zwei Klassen sollte der 2KQ sein. Sowohl in der LM-P900 als auch der LM-P675 Klasse sollte der Prototyp antreten. Bei den „Großen“ funktionierte das Rezept nicht mal ansatzweise. Der Chrysler Werksdeal für 2000 endete in einem Desaster, woraufhin sich die Amerikaner Dallara zuwandten.

In 2003 experimentierte Nasmax mit einem Ex-Indycar Triebwerk und Biotreibstoff. Komplett überarbeitet wird dieses Fahrzeug unter der Nennung Nasmax DM139 auch 2004 wieder antreten.

Langsam aber haltbar, so könnte man die Kombination Reynard LM-P750 und Lehmann VW Motor nennen. Der „abgelastete“ Reynrad LM-P900 Prototyp hat bereits drei Klassensiege in der Tasche, jedesmal durch Haltbarkeit errungen. Ob es für 2004 wieder mit Durchfahren getan ist????

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2000
Beste Platzierung	LM-P900: 20. (2000) LM-P675: 5. (2001)
Siege	0
Klassensiege	LM-P675: 2 2001: Deletraz, Fabre, Guerrero 2002: Deletraz, Pillon, Lechner jr. 2003: Laribiere, Pillon, Andre
Pole-Positions	0

Technische Daten Reynard 2KQ:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,65m / 1,99m
Radstand	2,74m
Motor	LM-P750 2,0 R4 VW Monoturbo aufgebaut bei Lehmann / Lichtenstein LM-P900 2,65 Liter Ford Cosworth Monoturbo ex Indycar umgestellt auf alternative Treibstoffe
Getriebe	6-Gang sequentiell (Gemini)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod Dämpfer/Feder Einheit
Bremsen	Karbonscheiben
Reifen	
Felgen	
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt LM-P900: 915 – 940 KG LM-P675: 759 – 788 KG

Zytek 04S

Eigentlich wurde der Zytek als Reynard geboren. Nach dem Debakel mit dem 2KQ entschloss man sich, noch einmal ganz von vorne zu beginnen. Allerdings sollte der 02S, so der neue Name, wieder in beiden Klassen einsetzbar sein. Nach Ende der Entwicklungszeit ging Reynard jedoch pleite und das Erfolg versprechende Konzept drohte in der Schublade zu verschwinden. Das einzig gebaute Fahrzeug sollte jedoch eine neue Karriere beginnen. YGK, ein japanischer Konzern, wollte ursprünglich ein eigenes Chassis in Auftrag geben, übernahm dann jedoch das Reynard Projekt.

24h Stunden von LeMans 2004

Allerdings ließ das Interesse schnell nach und das Material ging in die Hände von John Nielsen und RN Motorsports über. Durch den Einfluß von Sponsor Den Bla Avis wurde der Sportwagen in DBA4 03S umgetauft und rannte fortan unter diesem Namen endlich auf der Rennstrecke.

In 2004 trat Motorenhersteller Zytek auf den Plan und übernahm die Federführung des Projekts, es erfolgte die zweite Neuhomologation, nun unter dem Banner Zytek 04S.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2003
Beste Platzierung	22. Gesamt / 2. Klasse (2003)
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Technische Daten Zytek 04S:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,645m / 2,00m
Radstand	2,815m
Motor	3,4 Liter 90° V8 Zytek ZG348 Saugmotor 4-Ventiler, Zytek EMS 04 Elektronik
Getriebe	6-Gang sequentiell (Ricardo)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker
Bremsen	355mm AP Karbonscheiben
Reifen	
Felgen	Vo. 11x18 / Hi. 13x18
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 763 - 766 KG

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Courage C65

Um sich einen neuen und vor allem größeren Kundenkreis zu erschließen, entwickelter Yves Courage für die Saison 2003 seinen ersten LM-P675 (jetzt LMP2) Prototypen, den C65. Äußerlich im Stil der großen C60 gehalten, zielt der C65 wieder auf Teams mit Le Mans als Hautpprgramm.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2003
Beste Platzierung	Keine Zielankunft bisher
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Technische Daten Courage C65:

Chassis	Karbon / Aluminiumwaben Monocoque
Länge / Breite	4,65m / 1,97m
Radstand	2,79m
Motor	AER 2,0 Liter Vierzylinder Turbo (MG) JPX (Mader) 3,0 120° V6 Saugmotor
Getriebe	6-Gang sequentiell (Hewland TLS6)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod System
Bremsen	355mm Karbonscheiben
Reifen	
Felgen	Vo. 11x18 / Hi. 13x18
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 738 KG

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

WR

Der Oldie im Feld ist das WR Chassis. Seine Grundzüge stammen aus dem Jahr 1995, eine wirklich grundlegende Änderung erfolgte erst 2003 mit der Anpassung an das LMP2 Reglement. WR sind fast ausschließlich in Le Mans zu sehen, der Grund einer Einladung ist selten nachvollziehbar. Neben den Peugeot Triebwerken wurden auch schon Experimente mit Mazda Wankelmotoren unternommen.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2000
Beste Platzierung	19. Gesamt (2. LMP675) in 2001
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Technische Daten WR:

Chassis	Karbon / Nomex Monocoque
Länge / Breite	4,31m / 2,00m
Radstand	2,54m
Motor	2,0 R4 Peugeot Turbo alternativ Peugeot V6 Saugmotor
Getriebe	5-Gang Hewland DGC
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Pushrod System
Bremsen	Karbonscheiben 4-Kolben Brembo Sättel
Reifen	
Felgen	18 Zoll
Tankinhalt	90 Liter
Gewicht im LM Trimm	Im Durchschnitt 706 KG

Prodrive Ferrari F550 Maranello

Im Jahr 2000 gründete Frederic Dor die Rennabteilung der CARE Gruppe, mit dem Ziel GT Fahrzeuge zu entwickeln und zu verkaufen. Als technischen Partner konnte man Prodrive gewinnen. 2001 erschien der F550 Maranello zum ersten Mal auf der Rennstrecke, 2002 erfolgte das Debüt in Le Mans. Seit seinem Debüt konnte der F550 in der FIA GT die Meisterschaft 2003 holen sowie diverse Einzelsiege in FIA GT, ALMS und Le Mans. In 2004 wird dieser Typ in insgesamt 5 Serien (Le Mans, LMES, FIA GT, FFSA GT, JGTC) antreten.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Billig ist der Spaß allerdings nicht. Um die 750.000 EUR kostet ein rennfertiger F550. Dazu kommen noch umfangreiche Servicekosten, da sich CARE/Prodrive vorbehält, als Einzige den Motor öffnen zu dürfen. Dafür ist der F550 ein jederzeit GTS Sieg taugliches Auto.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2002
Beste Platzierung	10. Gesamt (2003)
Siege	0
Klassensiege	1 (2003: Enge, Davies, Kox)
Pole-Positions	0

Technische Daten Prodrive Ferrari F550 Maranello:

Chassis	Stahlrahmen, Dach und Teile der Heckpartie aus Aluminium, Karosserieteile aus Karbon.
Länge / Breite	4,61m / 1,995m
Radstand	2,50m
Motor	5.9 Liter V12 Ferrari 4-Ventil Saugmotor Trockensumpfschmierung
Getriebe	6-Gang sequentiell (X-Trac)
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker Verstellbare Koni-Dämpfer
Bremsen	375mm Karbonbremsscheiben 4-Kolben AP Bremssättel Bremsbalance vom Fahrer verstellbar
Reifen	18 Zoll
Felgen	Vo. 12x18 / Hi. 14x18
Tankinhalt	100 Liter
Gewicht im LM Trimm	1.100 KG

Ferrari Corse Clienti F575 GTC

Seine Le Mans Premiere erlebt dieses Jahr der Ferrari 575 GTC. Ende 2003 hatte dieses Auto seine Rennpremiere und schnupperte am Testtag im April erstmals die Luft an der Sarthe. Ähnlich wie beim Prodrive 550 handelt es sich beim GTC um einen Highteck Renner der Spitzenklasse. Partner von Ferrari bei der Entwicklung war N-Technology. Im LM Trimm war der 575 GTC bislang noch nicht so erfolgreich wie im FIA Trimm. Allerdings herrscht dort bereits ein großer Erfahrungsvorsprung, sowohl was die Menge der Renneinsätze, als auch die der eingesetzten Autos betrifft.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2004
Beste Platzierung	Kein Start bislang
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Technische Daten F575M GTC:

Chassis	Stahlchassis
Länge / Breite	4,59m / 2,035m
Radstand	
Motor	6.0 Liter 65° V12 Ferrari 4-Ventil Saugmotor Trockensumpfschmierung
Getriebe	6-Gang sequentiell
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker
Bremsen	Vo. 6-Kolben / hi. 4-Kolben Brembo Sättel
Reifen	Vo. 325/650/18 Hi. 325/705/18
Felgen	Vo. 12x18 / Hi. 14x18
Tankinhalt	100 Liter
Gewicht im LM Trimm	1.100 KG

Ferrari Corse Clienti F360 GTC

Als Nachfolger der F360 GT tritt der GTC ein schweres Erbe an. Als Basis dient dem GTC der F360 Challenge Stradale, der im Antriebs- und Fahrwerksbereich im Vergleich zum bisherigen Model erheblich mehr Richtung Rennsport getrimmt wurde.

In der FIA GT konnte der F360 GTC aktuell in Brünn seinen ersten Sieg in der NGT einfahren.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2004
Beste Platzierung	Kein Start bislang
Siege	0
Klassensiege	0
Pole-Positions	0

Technische Daten F360 GTC:

Chassis	Stahlchassis, Karbon / Kevlar Karosserieteile
Länge / Breite	4,477m / 1,985m
Radstand	
Motor	4,0 Liter V8 Ferrari 4-Ventil Saugmotor Bosch Elektronik
Getriebe	6-Gang Semiautomatik
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker

24h Stunden von LeMans 2004

Bremsen	Stahlbremsen
Reifen	
Felgen	
Tankinhalt	100 Liter
Gewicht im LM Trimm	1.100 KG

Chevrolet Corvette C5-R

Der amerikanische Donnerbolzen ist ein harter Anwärter für den Soundpreis des Rennens. Das dumpfe Grollen des rieseigen V8 Triebwerks vergißt man nicht so schnell wieder.

Was in Le Mans wohl nie gelingen wird, hat Corvette Racing bei einem anderen 24h Klassiker bereits geschafft, den Gesamtsieg mit einem GTS Auto. 2001 siegte man bei den 24h Daytona.

In Europa hat bislang nur eine private Corvette in der Belcar Serie Fuß gefasst. Kundensport wird bei GM bislang nur sehr zaghaft bis gar nicht betrieben.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2000
Beste Platzierung	8. Gesamt in 2001
Siege	0
Klassensiege	2 - 2001: Fellows, O´Conell, Pruett - 2002: Fellows, O´Conell, Gavin
Pole-Positions	0

Technische Daten Chevrolet Corvette C5-R:

Chassis	Stahlchassis, Karbon / Kevlar Karosserieteile
Länge / Breite	4,65m / 1,99m
Radstand	2,65m
Motor	7,0 Liter Chevrolet LS1 V8 2-Ventil Saugmotor
Getriebe	6-Gang
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker
Bremsen	Karbonbremsen
Reifen	Vo. 290/33/18 Hi. 310/41/18
Felgen	Vo. 12x18 / Hi. 13x18
Tankinhalt	100 Liter
Gewicht im LM Trimm	Durchschnittlich 1.206 – 1221 KG

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide
Porsche 996 GT3-R / RS

Der Le Mans Veteran in der LM-GT Klasse. Bereits seit 1999 ist der wassergekühlte 911er in seinen verschiedenen Entwicklungsstufen am Start. Da es lange Zeit keine ernsthaft betriebene Alternative zum GT3 gab, konnte der 996 bislang fünf Klassensiege seit seinem Erscheinen an der Sarthe einfahren.

Nach dem Werksentwicklungseinsatz 1999 mit Manthey und Champion tauchten in den Folgejahren unzählige Kundenteams mit.

Von 1999 – 2003 sind mindestens 180 Exemplare dieses Renners auf Kiel gelegt worden und so erscheinen Jahr für Jahr zahlreiche Teams mit diesem Privatteam tauglichen Material.

Neben kleinen Entwicklungssprüngen am Motor wurde auch das Aerodynamikpaket immer weiterentwickelt.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	1999
Beste Platzierung	6. Gesamt in 2001
Siege	0
Klassensiege	5 - 1999 Manthey Racing (Alzen, Huisman, Riccitelli) - 2000 Team Taisan (Fukuyama, Yogo, Lambert) - 2001 Seikel Motorsport (Rosa, Babini, Drudi) - 2002 Racer´s Group (Luhr, Bernhard, Buckler) - 2003 Alex Job Racing (Luhr, Maassen, Collard)
Pole-Positions	0

Technische Daten Porsche GT3-R/RS:

Chassis	Stahlchassis, Kunstoffkarosserieteile
Länge / Breite	4,44m / 1,87m
Radstand	2,36m
Motor	3,6 Liter Sechszylinder Boxer Bosch MS 3.1 Elektronik Einzeldrosselklappeneinspritzung
Getriebe	6-Gang
Fahrwerk	Einzelradaufhängung Doppelte Querlenker
Bremsen	Vorne: 380mm Scheiben / 4-Kolben Hinten: 355mm Scheiben / 4-Kolben
Reifen	Vo. 265/645/18 Hi. 305/680/18
Felgen	Vo. 10x18 / Hi. 11x18
Tankinhalt	100 Liter
Gewicht im LM Trimm	Ca. 1.110 KG

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Porsche 996 GT3-RSR

Die neueste Spielart des Porsche GT3 stellt der RSR dar. Er ist keine Weiterentwicklung der bisherigen R und RS Modelle, sondern ist in weiten Teilen komplett neu entstanden. Eine komplett neu berechnete Fahrwerksgeometrie, ein neues Aeropaket sowie Weiterentwicklungen im Antriebsbereich (Motor, sequentielles Getriebe) lassen die Kluft zu den bisherigen Modellen schon jetzt recht groß werden. Wenn die Teams auch noch teilweise Lernphasen ob der neuen Parameter durchmachen, der RSR ist durch die Bank schneller als alte Modelle. Auf Kursen mit 4 – 5 Kilometern Länge sind dies im Schnitt bis zu 4 Sekunden pro Runde!

Technische Daten Porsche 996 GT3-RSR:

Chassis	Stahlchassis, Carbon / Kevlar Anbauteile
Länge / Breite	4,44m / 1,87m
Radstand	2,36m
Motor	3,6 Liter 4-Ventil Sechszylinder Boxer Bosch MS 3.1 Elektronik Einzeldrosselklappeneinspritzung 2x 29,2mm Restriktor Maximale Drehzahl 8.500 U/Min.
Getriebe	6-Gang sequentiell
Fahrwerk	McPherson Federbeine vorne Mehrlenkerhinterhachse Fahrwerk stufenlos einstellbar
Bremsen	Vorne: 380mm Scheiben / 4-Kolben Hinten: 355mm Scheiben / 4-Kolben
Reifen	Vo. 265/645/18 Hi. 305/680/18
Felgen	Vo. 10x18 / Hi. 11x18
Tankinhalt	100 Liter
Gewicht im LM Trimm	Ca. 1.110 KG

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2004
Beste Platzierung	---
Siege	---
Klassensiege	---
Pole-Positions	---

TVR Tuscan T400R

Bereits im Jahr 1962 traten mit dem TVR Grantura Fahrzeuge aus der 1947 von Trevor Wilkinson gegründeten britischen Sportwagenschmiede in LeMans an. Lange Zeit jedoch war es ruhig um das Motorsport-Engagement von TVR. Im Jahre 1989 forcierte man mit der TVR Tuscan Challenge in Großbritanien den Auftritt im Motorsport. 1998 trat TVR mit einem selbst entwickelten 7,7l V12 Motor

24h Stunden von LeMans 2004

mit 880 PS und einem Speed 12 in GT1 Trimm in der britischen GT Meisterschaft auf. Im vergangenen Jahr trat TVR dann mit dem auf dem Tuscan T400 basierenden TVR Tuscan T400R wieder international an.

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2003
Beste Platzierung	---
Siege	---
Klassensiege	---
Pole-Positions	---

Technische Daten TVR Tuscan T400R:

Chassis	Stahlchassis, Aluminium
Länge / Breite	4530mm / 1790mm
Radstand	2560mm
Motor	3.996ccm R6 4V Saugmotor
Getriebe	6-Gang sequentiell Hewland
Fahrwerk	McPherson Federbeine vorne Mehrlenkerhinterhachse Fahrwerk stufenlos einstellbar
Bremsen	Vorne: 4-Kolben Hinten: 4-Kolben
Reifen	
Felgen	
Tankinhalt	100 Liter
Gewicht im LM Trimm	Ca. 1.10 KG

Morgan AERO 8

Völlig fehl am Platz scheint der Morgan Aero 8 GT zu sein. Der knorrige Brite sieht aus wie ein Automobil aus der grauen Vorzeit. Tatsächlich ist dieses Modell erst wenige Jahre alt, was bei dem britischen Traditionshersteller quasi brandaktuell bedeutet....

Schon Mitte der 90er Jahre hatte Firmenchef Peter Morgan mit einem Plus 8 GT ins internationale Renngeschehen eingegriffen. Doch mehr als ein Farbtupfer gelang ihm nicht.

Ausgerüstet mit einem auf dem BMW V8 Motor basierenden Triebwerk gelangen dem Aero 8 GT in der BRDC GT einige Achtungserfolge in der kleinen GT-Klasse. International waren die Auftritte bislang eher bescheiden. Der letzte Einsatz bei den 12h von Sebring 2004 war ebenfalls nicht von Erfolg verwöhnt.

Dafür kann jeder Morgan Enthusiast mit einem kleinen Betrag Sponsor und damit Helfer des Morgan Werksteams werden.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Le Mans Statistik:

In Le Mans am Start seit:	2002
Beste Platzierung	---
Siege	---
Klassensiege	---
Pole-Positions	---

Technische Daten Morgan Aero 8 GT

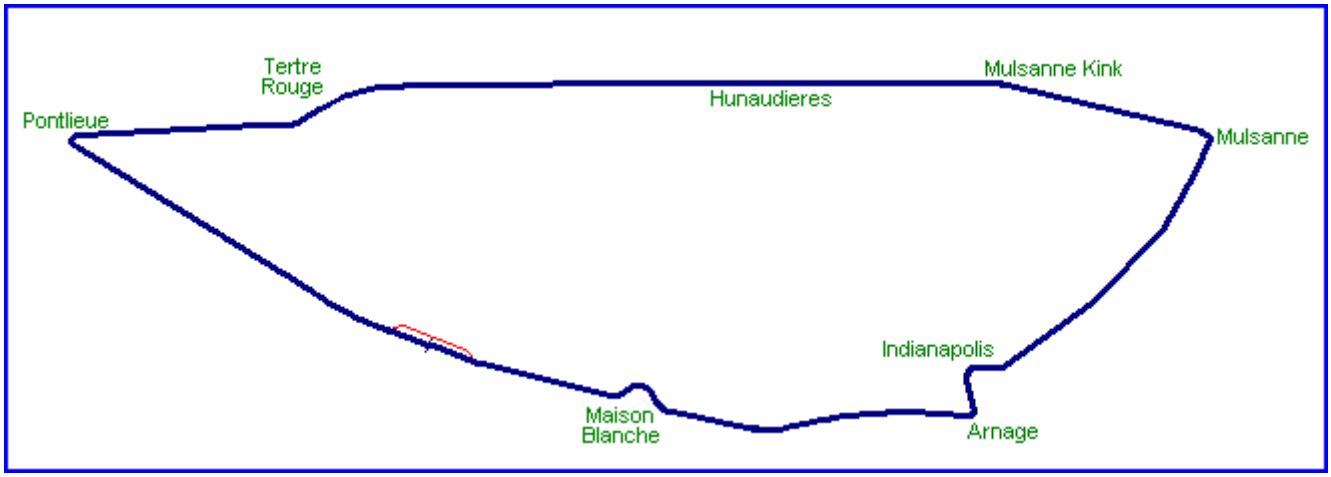
Chassis	Aluminium
Länge / Breite	
Radstand	
Motor	Mader V8 4-Ventil Saugmotor (Basis BMW) 550Nm bei 4.000 RPM 460 PS bei 8.400 RPM
Getriebe	Jerico 5 Gang
Fahrwerk	
Bremsen	
Reifen	
Felgen	OZ 18“
Tankinhalt	100l
Gewicht im LM Trimm	1.154

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Die Strecke von LeMans

Der Legende nach versammelten sich 1922 auf der Pariser Motorshow Georges Durand und Charles Faroux und entwickelten die Idee einer Ausdauerfahrt für Tourenfahrzeuge.
Aus dieser Idee in Paris entwickelte sich im 200km westlich gelegenen LeMans am 25.05.1923 die erste Auflage der 24 Stunden von LeMans. Zu einem grossen Teil war diese Strecke mit der heutigen bereits identisch, jedoch befuhr man noch die Strasse bis Pontlieue statt den heutigen Weg durch den Dunlop-Bogen und die Esses bis nach Tetre Rouge zu nehmen. Diese erste Variante entsprach einer Streckenlänge von 17.261km



Im Laufe der Jahre musste der ehrwürdige Circuit de Sarthe ein gutes Dutzend Veränderungen über sich ergehen lassen, die erste bereits für das Jahr 1929 als man ein Stück vor Pontlieue abbog um auf Tertre Rouge zuzufahren und die Streckenlänge auf 16,918 verkürzte.
Im Jahr 1932 befuhr man dann eine Streckenvariante welcher mit einer Länge von 14,482 annähernd dem heutigen Layout entsprach und bereits die Dunlop-Kurve und die Essex auf dem Weg nach Tetre Rouge enthielt.
Diese Streckenvariante ist bis heute die am längsten genutzte. Erst im Jahr 1968 wurde mit dem Ford-Kurven und dem Circuit Bugatti wieder eine Veränderung am Layout vorgenommen.
Weitere gravierende Veränderungen gab es im Jahr 1972, also im Jahr 1 nach dem bis heute existierenden Distanzrekord von 5.335,313km welchen Marko/van Lennep in ihrem Porsche 917 aufstellten. Im gleichen Jahr wurde auch mit einer 3:13,9 die schnellste Pole-Zeit aller Zeiten von Rodriguez/Oliver im Gulf 917 LG gefahren.
Geändert wurde ab 1972 der komplette Bereich zwischen Maison Blanche und den Ford-Kurven (auf der ehemaligen Strecke befindet sich heute ein Teil von Camping Maison Blanche). Ergänzend baute man die Porsche Kurven ein um die Geschwindigkeiten zu reduzieren.

24h Stunden von LeMans 2004

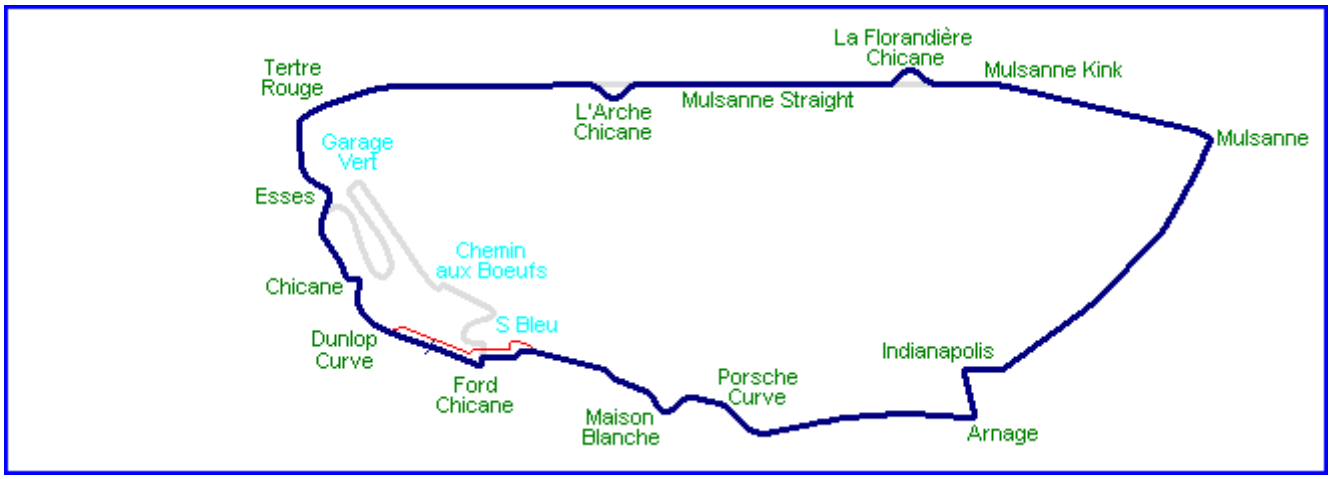
Im Jahre 1979 wurde die Tetre Rouge umgebaut und der Kurveneingang ein Stück näher an die Esses herangelegt.

Das Jahr 1987 sah den Einbau der Schikane vor dem Dunlop-Bogen und eine weitere Modifikation des Kurveneingangs der Tetre Rouge vor. Nach dem fürchterlichen Unfall von Jo Gardner im Jahr 1986 begann man nun auch in LeMans die gefährlichsten Streckenabschnitte zu entschärfen.

Im Jahr 1990 wurde die bis dahin fast 6km lange Hunaundieres mit zwei Schikanen in drei Teilstücke von jeweils rund 1,8km aufgeteilt.

Die Grade zwischen der ersten Schikane (L`Arche Chicane) und der zweiten Schikane (La Florandière Chicane) wurde nun Mulsanne Grade genannt, taucht jedoch auch immer noch unter der Bezeichnung Hunaundieres in den Streckengrafiken auf.

Seit dem Jahr 2002 existiert die Strecke in der heutigen Form –mit Schikane zwischen dem Dunlop-Bogen und den Esses- mit einer Streckenlänge von 13,650km.



Nachfolgend die aktuellen Quali-Rekorde:

Klasse	Fahrzeug	Fahrer	Jahr	Zeit
LM P900	Audi Sport Team Joest **AUDI R8**	Rinaldo Capello	2002	3:29,905
LM GTP	Team Bentley **BENTLEY EXP Speed 8**	Tom Kristenssen	2003	3:32,843
LM 675	MG Sport&Racing **MG-Lola EX257**	???	2002	3:33,254
GTS	Prodrive Racing **FERRARI F550**	???	2003	3:53,278
GT	Alex Job Racing **PORSCHE 996GT3-RS**	Lucas Luhr	2003	4:06,984

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Die Gruppe C Ära in LeMans

Zu Beginn der Saison 1982 trat der neue Anhang J des Sportgesetzes in Kraft, der die bisherigen Gruppen 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 hingeben 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:

- Rennwagen mit Dach
- Minimale Höhe 100cm, maximale Höhe 110 cm
- Maximale Länge 430 cm, maximale Breite 200cm
- Mindestgewicht 800kg
- Motor: Verbrennungsmotor, freigestellt ob aufgeladen oder nicht, Hubraum ebenfalls freigestellt.
- Maximaler Tankinhalt: 100 Ltr.
- Maximal durften 25 Tankstopps 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)

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.

Der Neubeginn: Aufbruchstimmung vor dem Klassiker in Frankreich:
Viele Auto- und Rennwagenhersteller wurden durch das neue Reglement auf den Plan gerufen. 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

24h Stunden von LeMans 2004

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!

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 Winkehock den Wagen zwar auf die Pole stellte, im Rennen man aber leider schnell ausschied.
Alles bei Ford wirkte sehr seriös und stark, es gab Tests in Paul Ricard, 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.

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 Jacubins.

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 und umging damit das Reglement. Denn mit einem neuen „alten“

Wagen hatte 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.

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.

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 Standartaussaugen 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 in 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 gefährde. 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.

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 GruppeC 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.

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.

24h Stunden von LeMans 2004

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!

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.

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 fegten 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, schon 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.

Elf Porsche 956 waren am Start, neun kamen ins Ziel, auf den Plätzen 1-8 und zehn. 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...

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. Er 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 einen 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 (d.h. der Fußraum lag nicht mehr in der „Nase“ des Autos) ; 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 brachte 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.

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, war aber 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 956/117 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 / Schlesser 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 töten 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 956/117 eine Aufholjagd, die sie zur Rennhalbzeit 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 gesessen ist. Aber Ludwig/ Pescarolo waren das schnellere Paar und sorgten für den ersten von bis heute sieben (offiziellen) Siegen von Joest-Racing bei den 24h von Le Mans.

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 Jaguar. 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 etwas sollte im Training auffallen, ist es aber niemandem so richtig: Klaus Ludwig erreichte die mit Abstand höchste Geschwindigkeit mit 374 km/h. Flacher Flügel?

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 Überrundeten die Geraden herunter zu fahren und erst beim Anbremsen den Gegner zu überholen, weiterhin so schnell wie möglich durch die Kurven zu rollen. Die Taktik ging auf, zusammen mit der wieder 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.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

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, der sich zumindest für zwei Jahre 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, für Jaguar kam Le Mans 1986 noch zu früh, war es 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. 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.

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 Überrunden in der Porsche Kurve, das Aus für den Werkwagen. Dann um 3.12 Uhr verunglückte Jo Gartner. Aus nie einwandfrei geklärter Ursache schlug der sympathische Österreicher im Kremer 962 im ersten Drittel der Hunaudières in die Leitplanken ein, durchbrach sie. Der Wagen zerschellte an einem Telegrafenmast 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, so gewann er z. B. 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. 1987 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 jetzt wurde mehr und mehr von Änderungen gesprochen!

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 zum Jäger, nämlich Jaguarjäger! Noch kein Rennen konnten die Schwaben in der WM ´87 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 binde 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!

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. Paradoxerweise 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 es nach langer Arbeit 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.

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 hatte 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 zugegen Ein Aufgebot, über das Jaguar 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.

Im Training aber gehörte Porsche noch die Oberhand, Stuck, Wollek 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.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

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

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 wurden. 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, welche 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 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 dem

24h Stunden von LeMans 2004

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 konnte 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 laufen.
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.

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 einem 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, wo der Chef noch selbst fuhr, 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 hatte.

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

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 war der einzige Vertreter der neuen Generation, der einigermaßen schnell ware. 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.

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.

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.

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Die Sieger 1923 - 1960

CIRCUIT = 17.262 km

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

CIRCUIT = 16.340 km

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

CIRCUIT = 13.492 km

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

CIRCUIT = 13.461 km

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

CIRCUIT = 13.469 km

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

CIRCUIT = 13.640 km

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

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

CIRCUIT = 13.626 km

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

CIRCUIT = 13.528 km

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

CIRCUIT = 13.535 km

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

CIRCUIT = 13.600 km

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

CIRCUIT = 13.605 km

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

CIRCUIT = 13.650 km

2002	AUDI R8	FRANK BIELA, TOM KRISTENSEN, EMANUELE PIRRO	5118.750 km
2003	BENTLEY EXP SPEED 8	TOM KRISTENSEN, RINALDO CAPELLO, GUY SMITH	5146.050 km

24h Stunden von LeMans 2004

Der Zeitplan

Montag, 07. Juni			
14.30	18.00	Technische Abnahme	Place des Jacobines
Dienstag, 08. Juni			
08.30	17.00	Technische Abnahme	Place des Jacobines
Mittwoch, 09. Juni			
14.00	17.00	Pit Walk	Boxengasse
19.00	21.00	Training 1	Circuit des “24 Heures du Mans”
22.00	24.00	Training 2	Circuit des “24 Heures du Mans”
Donnerstag, 10. Juni			
14.00	16.00	Pit Walk	Boxengasse
17.30	18.30	Training Motor Racing Legends Group C-GTP	Circuit des “24 Heures du Mans”
19.00	21.00	Training 3	Circuit des “24 Heures du Mans”
22.00	24.00	Training 4	Circuit des “24 Heures du Mans”
Freitag, 11. Juni			
10.00	20.00	Pit Walk	Boxengasse
11.00	????	GT-EINS.DE Fan-Treff	Camping Houx
18.00	19.00	Fahrerparade	Innenstadt LeMans
Samstag, 12. Juni			
09.00	09.45	Warm Up	Circuit des “24 Heures du Mans”
10.15	11.15	Rennen Motor Racing Legends Group C-GTP	Circuit des “24 Heures du Mans”
13.30	14.45	Fahrerpräsentation	Circuit des “24 Heures du Mans”
15.22		Beginn Startzeremonie	Circuit des “24 Heures du Mans”
16.00		START 72. 24h LE MANS	Circuit des “24 Heures du Mans”
Sonntag, 13. Juni			
16.00		ZIEL 72. 24h LE MANS	Circuit des “24 Heures du Mans”

GT-EINS.DE FanGuide

Rundentabelle 16:00 – 04:00

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

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

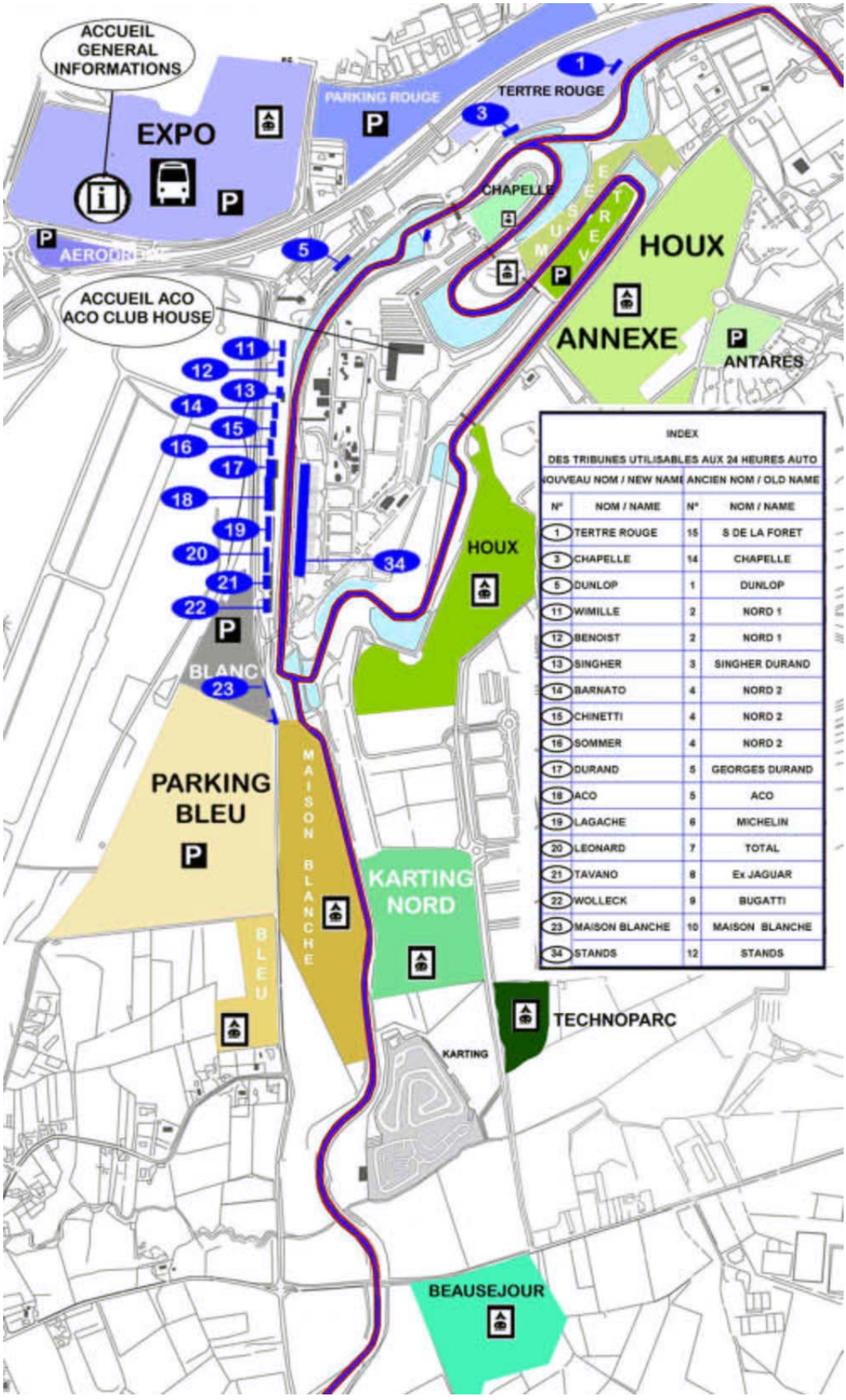
Rundentabelle 04:00 – 16:00

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

24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Lageplan



24h Stunden von LeMans 2004

GT-EINS.DE FanGuide

Short Entry List

2	**LMP1**	Champion Racing	JJ Lehto/Marco Werner/Emanuele Pirro	Audi R8
4	**LMP1**	Taurus Sports Racing	Benjamin Leuenberger/Christian Vann/ Didier Andre	Lola B2K / 10 Judd
5	**LMP1**	Audi Sport Japan Team Goh	Tom Kristensen/Seiji Ara/Rinaldo Capello	Audi R8
6	**LMP1**	Rollcentre Racing	Martin Short/Joao Barbosa/Rob Barff	Dallara Judd
8	**LMP1**	Audi Sport UK Team Veloqx	Allan McNish/Frank Biela/Pierre Kaffer	Audi R8
9	**LMP1**	Kondo Racing	Ryo Michigami/Hiroki Katoh/Ryo Fukuda	Dome S101 Mugen
10	**LMP1**	Taurus Sports Racing	Phil Andrews/Calum Lockie	Lola B2K / 10 Caterpillar
11	**LMP1**	Panoz Motor Sports	Jean-Luc Blanchemain/Roland Berville/Patrick Bourdais	Panoz GTP Elan
14	**LMP1**	Team Nasamax	Robbie Stirling/Werner Lupberger/ Kevin McGarrity	Nasamax DM139 Judd
15	**LMP1**	Racing for Holland	Jan Lammers/Chris Dyson/Katsutomo Kaneishi	Dome S101 Judd
16	**LMP1**	Racing for Holland	Tom Coronel/Justin Wilson/Ralph Firman	Dome S101 Judd
17	**LMP1**	Pescarolo Sport	Emmanuel Collard/Sebastien Bourdais/Nicolas Minassian	Pescarolo Judd
18	**LMP1**	Pescarolo Sport	Soheil Ayari/Erik Comas/Benoit Tréluyer	Pescarolo Judd
20	**LMP1**	Lister Cars	John Nielsen/Casper Elgaard/Jens Moller	Lister Storm LMP
22	**LMP1**	Zytek Engineering	Andy Wallace/David Brabham/ Hayanari Shimoda	Zytek 04S
25	**LMP1**	RML	Tommy Erdos/Nathan Kinch/ Mike Newton	Lola B160 AER
27	**LMP1**	Intersport	Jon Field/ Duncan Dayton /Larry Connor	Lola B160 Judd
29	**LMP1**	Noel del Bello	Jean-Luc Maury-Laribiere/ Jerome Policand/ Sylvain Boulay	Reynard Lehmann
88	**LMP1**	Audi Sport UK Team Veloqx	Jamie Davies/ Guy Smith/ Johnny Herbert	Audi R8
24	**LMP2**	Rachel Welter	Patrice Roussel/ Yojiro Terada/ Olivier Porta	WR
31	**LMP2**	Courage Competition	Jonathan Cochet/Christophe Tinseau Jean-Marc Gounon	Courage C65 AER
32	**LMP2**	Intersport	Clint Field/William Binnie/ Rick Sutherland	Lola B2K / 40 Judd
37	**LMP2**	Paul Belmondo Racing	Paul Belmondo/Claude-Yves Gosselin/ Marco Saviozzi	Courage C65 AER
61	**GTS**	Barron Connor Racing	John Bosch/Danny Sullivan/Thomas Biagi	Ferrari 575 GTC
62	**GTS**	Barron Connor Racing	Mike Hezemans/Ange Barde/Jean-Denis Deletraz	Ferrari 575 GTC

63	**GTS**	Corvette Racing	Ron Fellows/Johnny O'Connell/Max Papis	Corvette C5-R
64	**GTS**	Corvette Racing	Oliver Gavin/Olivier Beretta/Jan Magnussen	Corvette C5-R
65	**GTS**	Prodrive Racing	Rickard Rydell/Darren Turner/Colin McRae	Ferrari 550 Maranello
66	**GTS**	Prodrive Racing	Tomas Enge/Peter Kox/Alain Menu	Ferrari 550 Maranello
69	**GTS**	Larbre Competition	Christophe Bouchut/Patrice Goueslard/Olivier Dupard	Ferrari 550 Maranello
70	**GT**	JMB Racing	Jaime Melo/Stephane Daoudi/Jean-Rene de Fournoux	Ferrari 360 Modena
72	**GT**	Luc Alphand Aventures	Luc Alphand/Philippe Alméras/Christian Lavieille	Porsche 911 GT3-RS
75	**GT**	Thierry Perrier	Ian Khan/Tim Sugden	Porsche 911 GT3-R
77	**GT**	Choroq Racing Team	Haruki Kurosawa/Kazuyuki Nishizawa/Manabu Orido	Porsche 911 GT3-RSR
78	**GT**	PK Sport	David Warnock/Jim Matthews/Paul Daniels	Porsche 911 GT3-RS
80	**GT**	Morgan Works Race Team	Neil Cunningham/Adam Sharpe/Steve Hyde	Morgan Aero 8
81	**GT**	The Racers Group	Ian Donaldson/Gregor Fisken/Lars Nielsen	Porsche 911 GT3-RSR
83	**GT**	Seikel Motorsport	Gabrio Rosa/Alex Caffi/Peter van Merksteijn	Porsche 911 GT3-RS
84	**GT**	Seikel Motorsport	Tony Burgess/Philip Collin/Grady Willingham	Porsche 911 GT3-RS
85	**GT**	Freisinger Motorsport	Stephane Ortelli/Romain Dumas/Timo Bernhard	Porsche 911 GT3-RSR
86	**GT**	Freisinger Motorsport	Nikolaj Fomenko/Alexei Vassiliev/Robert Nearn	Porsche 911 GT3-RSR
87	**GT**	Orbit	Leo Hindery/Marc Lieb/Mike Rockenfeller	Porsche 911 GT3-RSR
89	**GT**	Chamberlain-Synergy Motorsport	Bob Berridge/Chris Stockton/Michael Caine	TVR Tuscan T400R
90	**GT**	Petersen / White Lightning Racing	Patrick Long/Jörg Bergmeister/Sascha Maassen	Porsche 911 GT3-RSR
92	**GT**	Cirtek Motorsport	Frank Mountain/Rob Wilson/Robert Brooks	Ferrari 360 GTC
96	**GT**	Chamberlain-Synergy Motorsport	Nigel Greensall/Lawrence Tomlinson Jonathan Coleman	TVR Tuscan T400R
36	**LMP2**	Gerard Welter	Yann Goudy/Richard Balandras	WR

Stand: 03.06.2004. Änderungen vorbehalten.

24h Stunden von LeMans 2004