

24-Stunden-Rennen von Le Mans



harald.klein@moba-klein.de

Pressemitteilung:

Eigentlich hatte ich als Winterausstellung im Modellbahnhof Stockheim eine Modell-Ausstellung über den Porsche 917 geplant, aber mitten in die Vorbereitungen platzten die tragischen Ereignisse von Paris. Daraufhin plante ich um und habe nun die Ausstellung auf "Porsche Werkswagen bei den 24. Stunden von Le Mans" hin geändert. In vier Vitrinen stehen nun 106 Rennwagen vom ersten Renneinsatz mit dem Typ 356 im Jahre 1951 bis 2014 mit dem 919 Hybrid sowie 21 Vortestwagen. Alle im Maßstab 1:43 und überwiegend von mir gebaute Handarbeitsmodelle aus meiner eigenen Sammlung.

In dieser Modellausstellung sind von allen vom Porsche Werksteam eingesetzten Fahrzeugtypen aus jedem Einsatzjahr mindestens ein Wagen vorhanden. In meiner Sammlung befinden sich alle Le Mans Werkswagen und ca. 90 % der privat eingesetzte Autos als Modell.. Insgesamt besteht die Sammlung aus ca. 1700 Rennfahrzeugen von allen bedeutenden Rennserien an denen Porsche Rennfahrzeugen beteiligt waren sowie aus ca. 900 Straßenautos, einschließlich Ferdinand Porsche Konstruktionen, alle im Maßstab 1:43. Angefangen hatte alles in den 1960er Jahren mit damals als Zinkdruckguss Fertigmodelle von wenigen Herstellern wie Solido, Corgi-Toys, Champion, Märklin, ua. vertriebenen Spielzeugautos. Die entsprechende Lackierung und Dekorierung mit Startnummer usw. musste man selbst vornehmen, aber es gab nichts anderes. Anfangs der 1970er Jahre kamen die ersten Bausatzmodelle aus grob gegossenem Zinn. Diese mussten erst entgratet, und gespachtelt werden dann grundiert und lackiert werden. Im Autozubehör gab es die entsprechenden Originalfarbtöne. Die Technik der Abziehbilder (Decals) war noch sehr grobschlächtig Mit der Zeit entwickelte sich aber auch die Gießtechnik und der Druck immer besser. Ich begann nun zum ersten Mal die selbstgestalteten Fertigmodelle gegen Metallkits auszutauschen. Nicht zu vergessen ist auch das natürlich jedes Jahr neue Einsatz- und Straßenautos dazukamen. Um Überhaupt die Modelle originalgetreu bauen zu können bedarf es natürlich auch einer akribischen Fotodokumentation. Den Fachbücher gab es so gut wie keine, (teure Fotobände konnte man sich nicht leisten) also war man auf Motorsport-Zeitschriften und eigene Fotos von den Rennstrecken angewiesen. Das eigene Archiv wächst mit den Jahren... Von vielen Fahrzeugen gab es auch nur Schwarzweiß Bilder, sodass dadurch des Öfteren der Farbton falsch wiedergegeben wurde. Kleines Beispiel der 917-K #29, Siegerwagen

vom 1000 km. Rennen in Österreich 1969 war mit lila Streifen auf der Fronthaube in diversen Fachzeitschriften abgebildet, Im Original war dies ein Siffert Auto also waren die Streifen grün... Ein Quantensprung ergab sich in den 1980er Jahren mit der Entwicklung der Kunstharz (Resin) Gießtechnik. Nun konnte man präzisere Abgüsse erstellen, der Modellguss war sauberer und detaillierter. Dazu kam das man Kleinteile wie Spiegel, Scheibenwischer, oder Felgensterne aus Fotoätzteile erstellen konnte. Die am Anfang aus einem Guss erstellten Räder, der Reifen war mit gespritzt, bestand nun aus mehreren Einzelteilen. Ein Nachteil der Resin-Bausätze war man konnte aus einer Form nur ca. 200 Abgüsse erstellen dann war sie verschlissen. Dies bedeutete nach Erscheinen der Modellbausätze waren diese schnell vergriffen. Ein weiterer Nachteil für den Modellbauer erstellte sich durch die Beschaffenheit des Materials, es war äußerst spröde und bruchgefährdet. Durch die aufwendige Gusstechnik waren die Bausätze etwas teurer, aber die Qualität hat dies wettgemacht. Die meisten Hersteller dieser Bausätze saßen in Frankreich, während die Hersteller der Metallgussmodelle in England ansässig waren. Wieder wurden Modelle in der Sammlung ausgetauscht und erneuert. Eine Negativwende trat mit dem Erscheinen erster Firmen, die Modelle in China unter fragwürdigen Bedingungen produzieren lassen und dann als Fertigmodelle verkaufen. Diese Modelle haben mittlerweile einen hohen Qualitätsstand erreicht aber auch die Bausatzhersteller vom Markt verdrängt. Mittlerweile gibt es keine Bausätze mehr im Handel. Auch ich bin heute gezwungen in der Sammlung neue Porschetypen mit diesen Fertigmodelle zu ergänzen. Die zwei 2014er Modelle sind Fertigmodelle von der Firma Sparks. Der 934 #86 von 1979 ist ein umlackiertes Solido Modell

Die Werkswagen von Porsche

Im Jahre 1951 erschien Porsche zum ersten Mal in der Nennliste der 24. Stunden von Le Mans. Es waren zwei Fahrzeuge vom Typ 356 gemeldet. Der Wagen mit der Nr., 47 fiel im Training durch Unfall aus, das Schwesterauto mit der Nr. 46 erreicht das Ziel als zwanzigster und bester in der Klasse bis 1100 cm³, somit war beim ersten Start gleich ein Klassensieg erreicht.

Die Strecke *Circuit des 24 Heures* hat eine Länge von 13.880 m und besteht zu einem Teil aus öffentlichen Landstraßen. Seit 1965 kam der permanente Rundkurs *Circuit Bugatti* hinzu, der Teile der Strecke mitbenutzt. Dazu gehören auch die Boxen und der Start- und Zielraum. Bedingt durch die ca. 5 Kilometer lange Gegengrade, die *Ligne Droite des Hunaudières*, wurden für *Le Mans* ab dem Typ 906 spezielle Langheck-Karosserien entwickelt. Mit dem Typ 917 Langheck wurden Geschwindigkeiten bis 400 Km/h erreicht. Aus Sicherheitsgründen wurden 1990 zwei Schikanen eingebaut sodass die Spitzengeschwindigkeit auf ca.340 km/h sank. Eine spezielle Herausforderung an die Bremsanlage der Autos stellt die Kurve *Mulsanne* am Ende der langen Geraden Hier werden die Autos auf ca. 60 Km/h verzögert. Volle Konzentration verlangen vom Fahrer die langen Kurvenkombinationen von der *Virage D'Indianapolis* bis Start und Ziel. Zu beachten sind auch die enormen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den GT und LMP Wagen, dazu kommt noch das auf den GT-Wagen zum großen Teil gut betuchte Amateurfahrer eingesetzt werden die die Teams finanzieren.

Von 1951 bis 1965 waren die Werkswagen vorwiegend in Silber lackiert, man startete im Motorsport in den traditionellen Landesfarben. England in grün, Italien in rot, Frankreich in blau Deutschland in Silber. Ab Einsatz des Typs 906 im Jahre 1966 wurde die Farbe der Werksautos in Weis geändert. Um die einzelnen Fahrzeuge auf der Strecke unterscheiden zu können bekamen sie unterschiedliche Farbflächen meist an der Frontpartie oder dem Heck. Mit Vergabe

der Werkswagen 1970 an zwei Profiteams änderte sich die Farbgebung in die jeweiligen Farben der Sponsoren. Die Rennwagen wurden zu rollenden Werbeträgern. Das legendäre John Wyer Automotive Team in Gulfoil Lackierung, sowie das Porsche Salzburg Team in Martinilook waren die Vorreiter. Martini war dann bis ins Jahre 1978 der Hauptsponsor des Porschewerkes im Motorsport. 1982 begann dann die Ära des Tabakkonzerns Rothmanns, die bis 1987 anhielt. In den letzten Jahren stand Mobiloil bei Porsche auf den wieder weiß lackierten Autos.

in den 1950er Jahren fuhr Porsche meist 4 Zylindermotoren mit 1500 ccm³, anfangs 1960 setzte man in der 2 Literklasse auf luftgekühlte 4, dann 6 und schließlich 8 Zylinder Boxermotoren. Im Typ 908 erschienen dann 1968 die 3 Liter 8 Zylinder Boxermotoren. Der Höhepunkt im Motorenbau erreichte man ab 1969 mit dem legendären Typ 917 in den man einen 5 Liter 12 Zylinder einpflanzte, natürlich ein luftgekühlter Boxermotor mit Doppelzündung. Ab 1974 leitete Porsche im Motorsport das Turbolader Zeitalter ein, zuerst im 911 Carrera RSR T dann im 934, 935 und 936 von 1976 bis zu den Gruppe C Sportwagen 956 und 962.

1951 startete Porsche in Le Mans mit dem Typ 356, 1953 wurde erstmals ein nur für Rennen konstruierter Mittelmotorwagen vom Typ 550 eingesetzt. Im Jahre 1955 waren unter den sechs 550 Spydern erstmals 3 Privatteams am Start. 1956 fuhr das Werk mit zwei 550 A Coupes, und einem 356 Carrera 1500, sowie zwei Privatteams mit 550 Spydern sowie einem 356 A. Bis 1959 dominierten dann bei den Werkseinätzen 550 bzw. 718 Spydern, erst 1960 kam dann mit dem Typ 1600 GS Carrera Abarth ein neues Coupe dazu. Im Jahre 1962 wurden lediglich 3 Autos vom Typ Carrera Abarth eingesetzt, davon 2 vom Werk.

In den 50er Jahren dominierten die 1,5 Liter Spyder vom Typ 550 später der 718. Sie wurden überwiegend vom Werk eingesetzt. Privatteams gab es nur vereinzelt, .die Autos des Niederländers de Beaufort waren im Werk Stuttgart aufgebaute Werkswagen. Mit dem Typ 904 mehrten sich die Einsätze von Privatteams, von den 7 gestarteten Wagen des Jahres 1964 waren nur 3 Stück vom Werk gemeldet. 1966 setzte man mit dem Typ 906 L erstmals nur für Le Mans gebaute Langheck Wagen ein. In diesem Jahr fand auch der erste Werkseinsatz eines 911 in der GT Klasse statt, ab 1967 war dies die Domäne der unzähligen Privatteams. 1968 brachte das Werk vier neue Langheck-Coupes vom Typ 908 L mit 3 Liter Motoren an den Start. 1969 war nun das erste Einsatzjahr der 917 Langheckwagen. Der 917 mit der Startnummer 12 lag in Führung als er in der 21. Stunde mit Kupplungsschaden ausfiel. Der Höhepunkt des Rennens spielte sich ab der 20. Stunde ab als der Ford GT 40 von Ickx sich mit dem 908 L von Hans Herrmann ein Sprintduell bis zum fallen der Zielflagge lieferte. Mit einer Wagenlänge Vorsprung siegte Icks. Mit dem 917 K Nr. 23 gewann Herrmann/Attwood dann 1970 das erste Rennen für Porsche. 1971 wiederholten Marko/Van Lennep den Erfolg mit dem weisen Martiniauto. Das neue Reglement ab 1972 verbannte die 5 Liter Boliden .Porsche zog sich von der Marken-WM zurück. In Le Mans starteten nur wenige Privatteams. 1973 und 1974 experimentierte man werkseitig mit den 911 Carrera RSR, um dann 1976 mit den Typen 934 (Private GT Teams) sowie werkseitig mit 935 und 936 in der Gruppe 5 und 6 wieder einzusteigen. Der 936 mit Startnummer 20 wurde Gesamtsieger, der 935 Langheck Gesamtvierter. 1977 setzte das Werk wieder 2 936 und einen 935 ein aber nur die Nr. 4 kam ins Ziel. In Führung liegend brannte in der letzten Stunde ein Kolben durch. Jürgen Barth hatte die Aufgabe den weidwunden Spyder als erster ins Ziel zu bringen. 1978 setzte man abermals 2 936 und einen 935 werkseitig ein. Der 935 wurde wegen seiner eigenwilligen aerodynamischen Karosserie "Moby Dick" genannt. 1979 fielen beide 936 aus es siegte das private Kremer-Team mit einem 935 K3. 1980 setzte das Werk 3 924 Carrera GT in der Gruppe GTP ein sowie einen 936 in der Gruppe 6. Dieser für auf

Platz 2. Mit einem Gesamtsieg beendete das Werk 1981 die Einsätze des 936 in Le Mans. Der erste Einsatz des Typs 936 Langheck in Le Mans begann mit einem Dreifachsieg. In der Reihenfolge ihrer Startnummern 1, 2, 3 liefen die neuen Gruppe C Wagen ins Ziel ein. Im Folgejahr 1983 belegte man mit den 956 "nur" Rang 1 und 2. 1984 verzichtete das Werk wegen Querelen mit dem Reglement auf einen Start. Das New-Man Jöst-Team siegte mit einem privaten 956. Mit der Weiterentwicklung des 956, dem 962 C Langheck trat das Werk 1985 wieder an, die Startnummer 2 erreichte den 3. Platz, Sieger war abermals das New-Man Jöst-Team. 1986 und 1987 holte das Werk wieder den Gesamtsieg mit dem 962 C Langheck. Den letzten Werkseinsatz des 962 C Langheck gab es dann 1988 mit einem 2. Platz hinter dem siegreichen Jaguar XJR9-LM. 1986 und 1987 setzte das Werk je einen 961 mit Vierradantrieb in der IMSA-Klasse ein. Ab 1989 startete Porsche nicht mehr in Le Mans mit Werkswagen, man verlagerte die sportlichen Aktivitäten in die US-amerikanische CART-Serie. 1993 startete man mit einem 911 Turbo SLM um die Kundenautos weiterzuentwickeln. 1994 wurde die Gruppe C durch die LMP1 und LMP2 ersetzt. Die GT1 Klasse war eigentlich den seriennahen Fahrzeugen vorbehalten. Mit "Hilfe" des Werkes gelang es dem Nürnberger Jochen Dauer zwei 962 C neu aufzubauen und in der GT1 Klasse zu platzieren. Mit den ausgeliehenen Werksfahrern erreichten die Dauer-Porsche Platz 1 und 3. Von 1996 bis 1998 setzte das Werk dann je 2 GT1 Wagen ein, 1998 wurde man sogar Gesamtsieger. In den Jahren 1996 und 1997 holte Jöst mit den T.W.R. WSC LMP1 Prototypen den Gesamtsieg. Dies waren vom Werk gebaute Chassis, die aber nie werkseitig eingesetzt wurden. Von 1999 bis 2012 überlies Porsche alle Le Mans Aktivitäten dann wieder privaten GT Teams. 2013 trat das Werk wieder mit zwei 911 RSR in der GT1 Klasse unter der Bewerbung Porsche AG Manthey an. Für das Jahr 2014 entwickelte das Werk einen neuen LMP1 Prototypen, der im Jahre 2015 den ersten Doppelsieg einfahren konnte. Porsche AG Manthey setzte wieder die Werks 911 RSR ein.

Viele der heute in den Museen der Welt ausgestellten Autos haben allerdings mit den Original-Einsatzwagen wenig zu tun, da sie meistens für weitere Rennen um modifiziert, oder sogar für das nächste Rennen wieder neu lackiert wurden. Später hat man dann Dubletten in das Outfit des Originalen gebracht. Auserlich zumeist erkennbar an den Werbeaufkleber die nun ein anderes Design aufweisen.

Harald Klein