



Pierre Ehret, Lars Erik Nielsen und Dominik Farnbacher (v.l.) verpassten den Sieg nur wegen ihres Schalthebels

Golden Goal für Panoz

Dramatisches Finale: Der Sieg in der GT2-Klasse von Le Mans entschied sich erst in der letzten Stunde.

Von Norbert Ockenga

Der grosse Favorit kassierte eine herbe Schlappe. Der Ferrari F430 der Ecosse-Mannschaft war das modernste Auto mit dem geringsten Luftwiderstand und der besten Gewichtsverteilung. Aber Andrew Kirkaldy/Tim Mullen/Chris Niarchos konnten der Favoritenrolle nicht gerecht werden.

Schon früh klagte das britische Duo, nicht gerade als zimperlich verschrien, über Schmerzen im rechten Fuss, weil der Pedalwiderstand des Gaspedals so hoch ist. Als es am Sonntag bis zu 36 Grad heiss wurde, verschmolzen Radmutter und Felgen; mehrere Male musste der F430 beim Reifenwechsel mit Radkreuz, Bohrer und Flex bearbeitet werden, um das Rad abzukriegen.

Derselbe Fehler hatte Ralf Kellners und Co. im März auch schon den Sieg bei den 12 Stunden von Sebring gekostet. Der Schotten-Ferrari wurde nur aufgrund des dramatischen Rennverlaufs wenigstens noch Zweiter.

In der Anfangsphase lag Jörg Bergmeister im Krohn-White-Lightning-Porsche in Führung. Mullen zog vorbei, als Bergmeisters Reifen zu viel Gummiabrieb und Dreck auftrugen und sich die Strassenlage des 911 verschlechterte.

Für den zweiten Turn des Langenfelders wechselten die Amerikaner von der harten auf die mittlere Mischung. «Aber vorn rechts fühlte sich das Auto bei Richtungswechseln schon bald ziemlich komisch an.» Die Ursache war ein gebrochener Dämpfer, dessen Reparatur Bergmeister/Nic Jönsson/Tracy Krohn aus dem Sieganwärterkreis kegelte. In der Nacht zerlegte Bergmeister das Auto: «Ich schaute auf die Benzinanzeige und drehte an der Gemischanreicherung herum. Deswegen war ich einen Moment abgelenkt.»

Danach schien lange die Stunden von Dominik Farnbacher/Pierre Ehret/Lars Erik Nielsen zu schlagen. Die von Horst Farnbacher technisch betreute, unter Nennung von Peter Seikel in einem Auto des Dänen fahrende Mann-

schaft führte die ganze Nacht über – obwohl schon am frühen Morgen der dritte Gang ausstieg. Kurz vor Schluss brach der Schalthebel ab – Aus, klar in Führung liegend.

Weil auch viele weitere Porsche ausschieden, der Panoz des englischen LNT-Teams aber ohne Probleme über die Distanz kam, holten Laurence Tomlinson/Richard Dean/Tom Kimber-Smith einen nie für möglich gehaltenen ersten Panoz-Sieg.

Verhinderte Sensation

Bis kurz vor Kirchengängerzeit roch es nach einer noch grösseren Sensation. Der Spyker von Jonny Kane/Jerome Blekemolen/Mike Hezemans hielt Rang 2 in der GT2. Der Exot aus den Niederlanden hätte den ersten Rang von Farnbacher/Ehret/Nielsen geerbt. Aber kurz vor Sonntagmittag hatte auch er fertig. Firmenchef Victor Muller bilanzierte trocken: «Wir wären heute bereit für ein ganz grosses Resultat gewesen – aber unsere Motoren leider nicht.»

Nissan ebnet den Weg

Vertreter vom ACO und von Nissan unterzeichneten am Samstagmorgen einen Technischen Wagenpass für den 350Z, den das Team von Bob Neville entwickelt hat.

Die Mannschaft aus Grove fährt bereits im zweiten Jahr mit einem selbst entwickelten 350Z. Jetzt wird das japanische Werk sich hinter die Bemühungen von Neville stellen. Die Japaner untersuchen auch einen Einstieg in die LMP1-Klasse. ♦

Was uns sonst noch aufgefallen ist

■ **DASS** VW-Aufsichtsratsvorsitzender Ferdinand Piëch dem Audi-Team am Donnerstag einen Überraschungsbesuch abstattete, aber von übereifrigen Wachposten zunächst nicht in die Box gelassen wurde.

■ **DASS** am Freitag die neue Autobiografie von Porsche-Ingenieur Norbert Singer vorgestellt wurde. Der 60 Euro teure, sehr empfehlenswerte Schinken «24:16» eine Anspielung auf Singers 16 Le-Mans-Siege – stammt aus der Feder von Michael Cotton und ist in unseren Breiten nur über Online-Buchhändler erhältlich.

■ **DASS** Creation-Autosport-Fahrer Jamie Campbell-Walter früher als Panzerkommandeur bei einer Spezialeinheit des schottischen Heeres namens «The Royal Hussars» wirkte.

■ **DASS** Audis DTM-Amazon Vanina Ickx als Co-Kommentatorin bei Canal+ arbeitete.

■ **DASS** dieser französische Privatsender dafür sorgte, dass Eurosport Le Mans nicht mehr übertrug. Canal+ unterbreitete dem ACO ein Sendekonzept mit vie-

len Lifestyle-Elementen rund um die 24 Stunden, und da heutzutage jeder nach Lifestyle schreit, griffen die Rennbetreiber zu. Canal+ bestand aber auf nationaler Exklusivität – und Eurosport war out.

■ **DASS** deren paneuropäischer Nachfolger als Rechteinhaber, MotorsTV, schon mehr als 22 Stunden live übertragen hatte, bevor das Rennen überhaupt begann.

■ **DASS** die üppigen Hawaiian-Tropic-Girls bei der Fahrerparade in einem Auto mit zwei katholischen Priestern gezeigt wurden.

■ **DASS** Le Mans in Dänemark zur neuen In-Sportart wird. Dank neun dänischen Teilnehmern machten sich 35 000 Fans aus der Heimat auf den Weg an die Sarthe – ein neuer Rekord.

■ **DASS** John Hindhaugh, der Kult-Moderator von Radio Le Mans, standesgemäss in den Hafener Ehe einlief. Der Brit gab seiner Eve im Rathaus von Arnage das Jawort – in einer Sendepause am Freitagnachmittag.

■ **DASS** PSA-Vorstandsvorsitzender Jean-Martin Foltz Ehrenstarter war. ♦ NO

GT2-Debüt in Spa

Der erste Renneinsatz des neuen Porsche 911 (997) GT3 RSR wird bei den 24 Stunden von Spa erfolgen. Das Team von Olaf Manthey setzt zwei der neuen Elfer beim FIA-GT-Lauf in den Ardennen ein. Als Fahrer greifen neben Sascha Maassen, Lucas Luhr, Timo Bernhard und Romain Dumas – die Werksfahrer aus der ALMS – auch Marcel Tiemann und Pedro Lamy ins Volant. Lamy hat den 911 bereits getestet.

Die Technik im Detail

Der neue Porsche soll die derzeitige Überlegenheit des neuen Ferrari F430 in der GT2-Klasse beenden. Er wird von einem 3,8-Liter-Boxermotor angetrieben, dessen Zylinderkopf, Nockenwellengehäuse, Kurbelwelle und der Guss des Kurbelgehäuses sich vom aktuellen Motor unterscheiden.

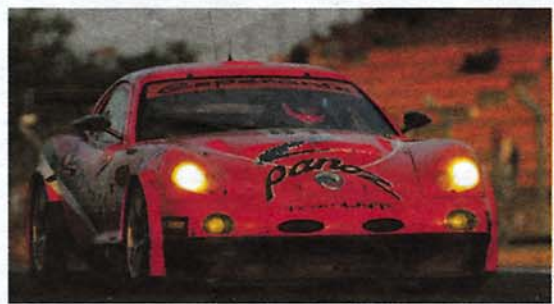
Das Auto wird mit einem Gewicht von 1225 Kilogramm rennen. Das erlaubt es den Porsche, 14-Zoll-Räder an der Hinterachse zu fahren. Diese Grösse entspricht den Dimensionen der GT1-Klasse –

wie Panoz es in der ALMS und in Le Mans vorgemacht hat. Durch das höhere Gewicht und die Neuhomologation dürfen grössere Luftmengenbegrenzer gefahren werden. Denn die Verkleinerung für 2006, nach zu schnellen Le-Mans-Runden im Vorjahr aufgedickt, gilt nur für das Homologationsmodell vom Typ 996. Der neue Motor soll 480 statt jetzt 465 PS leisten.

Erste ALMS-Tests ab September

Das Aufhängungsprinzip mit McPherson-Federbeinen an der Vorderachse und einer Fünflenker-Hinterachse bleibt gleich. Da die neue Rohkarosserie eine höhere Steifigkeit aufweist, soll sich die Strassenlage verbessern.

Porsche kalkuliert den Kaufpreis mit etwa 320 000 Euro. Das Alex-Job-Team wird im September das erste Modell für ALMS-Testfahrten in den USA bekommen. Insgesamt will Porsche über den Winter 25 Autos verkaufen. Die Auslieferung an die Kunden soll in der Adventszeit beginnen. ♦ NO



Der exotische Spyker von Kane, Hezemans und Blekemolen hätte fast gewonnen