

Le Mans 2016: Ford will's wieder wissen

Von Axel F. Busse

Wenn am Sonnabend das 24-Stunden-Rennen in Le Mans gestartet wird, könnte es sein, dass nicht der bekannte Dreikampf zwischen Audi, Porsche und Toyota im Mittelpunkt des Interesses steht. Die Rückkehr eines großen Namens in den Langstrecken-Motorsport steht auf der Agenda: Ford will im 50. Jahr nach dem legendären Dreifach-Sieg an der Sarthe wieder vorne mitmischen.

Genau wie 1966 heißt das Rennauto Ford GT, nur der damalige Zusatz der Ziffer „40“ fehlt. Sie war der Hinweis auf die Höhe des Fahrzeugs, das mit 40 Zoll extrem flach baute. Genau 101,6 Zentimeter war das Auto hoch, um den Helm des Fahrers unterzubringen, gab es Versionen mit einer beulenartigen Ausbuchtung im Dach. Der GT von heute ist 103 Zentimeter hoch, was einem Wert von knapp 41 Zoll entspricht. Und genau wie vor 50 Jahren gehören die Boliden von Ferrari zu den schärfsten Konkurrenten, doch das Feld hat noch weitere prominente Namen zu bieten: Corvette, Aston Martin und Porsche 911.

Spannender Motorsport ist also garantiert, wenngleich die GT-Pro-Klasse tempomäßig nicht mit den LMP-Prototypen mithalten kann. Das Überraschungspotenzial wird nicht zuletzt dadurch genährt, dass die Hersteller mit technischen Details ihrer Kraft-Wagen stets sehr sparsam sind. Von Ford GT weiß man zwar, dass er weniger als 1310 Kilogramm wiegt, das schreibt nämlich das Reglement vor. Die offiziellen Angaben zur Leistung sind jedoch vage: Mehr als 441 kW / 600 PS, mehr als 500 Newtonmeter Drehmoment. Der V6-Motor wird von zwei Turboladern beatmet und die Kraftübertragung erfolgt durch ein sequentielles 6-Gang-Getriebe.

Spannung vor, während und sogar nach dem großen Wagenrennen charakterisierte die Situation auch 1966. Dass die Ford Motor Company überhaupt mit einer Eigenentwicklung in Le Mans antrat, haben die Motorsport-Fans wahrscheinlich Enzo Ferrari zu verdanken. Der „Commendatore“ konnte sich nämlich mit Henry Ford II nicht

über den Verkauf der italienischen Sportwagen-Schmiede einigen, was den Amerikaner so erboste, dass er den Entschluss fasste, Ferrari dafür vor den Augen der Rennsport-Gemeinde abzustrafen.

Das generalstabsmäßig geplante Unterfangen brachte 13 werksunterstützte Ford GT40 an den Start, Ferrari hielt mit elf Autos dagegen. Die amerikanischen Rennwagen waren als Prototypen gemeldet, acht von ihnen wurden von einem sieben Liter großen V8-Motor angetrieben, der Rest hatte einen Fünf-Liter-Achtzylinder zwischen den Achsen. Einer der Sieger von damals, der Neuseeländer Chris Amon, erinnert sich: „Im Jahr zuvor war unser Ford GT 40 schon viel schneller als die Ferrari, bis uns technische Probleme stoppten. 1966 wussten wir zwar, dass Ferrari nachgelegt hatte, doch auch wir hatten natürlich unsere Hausaufgaben gemacht. Unser Auto glänzte nun mit deutlich höherer Zuverlässigkeit.“

Die Präsenz des Konzerns aus Dearborn prägte das 66er-Rennen nicht nur durch die hohe Zahl der gemeldeten Fahrzeuge, auch der Gaststarter machte die Wettfahrt zu einem besonderen Ereignis. Es war Henry Ford II selbst, der vom Veranstalter ACO die Erlaubnis bekommen hatte, die Teilnehmer auf die Strecke zu schicken. Zwei wesentliche Merkmale unterscheiden das Rennen von vor 50 Jahren vom heutigen: Es wurde noch der so genannte Le-Mans-Start zelebriert, wonach sich die Fahrer gegenüber ihren schräg zur Strecke geparkten Wagen aufzustellen hatten. Nach dem Startsignal sprinteten sie über den Asphalt, warfen sich ins Auto und preschten los. Zum zweiten war die sieben Kilometer lange Hunaudières-Gerade noch nicht von Schikanen unterbrochen. Beides wurde später aus Sicherheitsgründen abgeschafft.

Chris Amon und sein Copilot Bruce McLaren erreichten mit ihrem Siebenliter-Mk II rund 350 km/h auf der Hunaudières. Die Intermediates von Firestone, die sie wegen der feuchten Strecke hatten aufziehen lassen, erreichten bei diesem Tempo jedoch ihre Belastungsgrenze. Erst der Wechsel auf Goodyear-Pneus brachte die nötige Sicherheit, um auf dem Gas bleiben zu können. Doch bis es soweit war, hatte das Team bereits einen Rückstand auf die führenden Fahrzeuge, was Bruce McLaren zu einem besonderen Ratschlag veranlasste, als Chris Amon das Steuer übernahm: „Go like hell!“

Der heute 73-jährige Amon tat, wie ihm geheißen, Runde um Runde holte das Team auf. Nach 23 Stunden lag der Wagen mit der Startnummer 1, gefahren von Ken Miles und Dennis Hulme, in Front, in der gleichen Runde, aber fast vier Minuten dahinter, Aman und McLaren in der Startnummer 2. Wenn nicht noch ein Ausfall den Triumph zunichte machen sollte, war das Rennen für Ford gelaufen. Dass von den 13 gestarteten Ami-Rennern nur noch drei auf der Strecke waren, interessierte so gut wie niemanden mehr.

Doch dann sorgte die Stallregie für Verwirrung, denn dort, möglicherweise sogar auf Geheiß von Henry Ford persönlich, wurde die Parole ausgegeben, ein „totes Rennen“ zu fahren – das heißt, beide Wagen sollten gleichzeitig die Ziellinie überqueren und abgewunken werden.

Für den führenden Miles bedeutete dies, Tempo heraus zu nehmen und McLaren die Chance zu geben, aufzuschließen. Doch die Rennleitung des ACO bekam Wind von der Sache und ließ mitteilen, dass man ein bewusst herbeigeführtes totes Rennen nicht dulden würde. Die Fahrer jedoch erfuhren von dieser Wendung nichts und so kam es, dass die GT40 in der Reihenfolge der Startnummern 1 und 2 im Abstand von 13,7 Metern die Ziellinie überqueren. Ronnie Bucknum und Dick Hutcherson hatten sich mit ihrem Mk.II dem Duo angeschlossen, befanden sich jedoch zwölf Runden hinter den Siegern. Von den vier Fahrern in den Erstplatzierten Wagen hielt sich eine Zeitlang jeder für einen Sieger, bis das offizielle Endergebnis bekannt wurde.

Für Ford war dies der Beginn einer vier Jahre währenden Dominanz beim 24-Stunden-Rennen. Auch die drei folgenden Wettfahrten wurden jeweils von einem GT40 gewonnen. Die in den folgenden Jahrzehnten vorgenommenen Änderungen im technischen Reglement treiben dann die Prototypen und die GT-Fahrzeuge immer weiter auseinander. Aus Serienmodellen abgeleitete Rennwagen waren nicht mehr gesamtsiegefähig. Während die Sieger vor fünf Jahrzehnten ein Durchschnittstempo von etwa 230 km/h erreichten, fahren die LMP-Prototypen heute in Schnitt etwa 245 km/h. Der Ruhm von 1966 verblasste für Ford allerdings nicht. Das Einlauffoto von damals wurde 2006 zur 40-jährigen Wiederkehr des Dreifach-Sieges mit den Original-Autos auf der Start-Ziel-Geraden nachgestellt.

Ein halbes Jahrhundert nach dem Ereignis ist eines unverändert: Ford und Ferrari liefern sich ein beinhartes Rennen. Nach dem ersten Qualifying lagen der Führende aus Dearborn und der Konkurrent aus Maranello nur vier Zehntelsekunden auseinander. Aston Martin und Chevrolet Corvette sowie eine ganze Armada von Porsche-911-Rennern wollen den beiden die Plätze auf dem Podium streitig machen. Zwar lehrt die Erfahrung aus 83 Jahren Le Mans, dass für eine Neukonstruktion der Ausfall während des Rennens sehr viel wahrscheinlicher ist als der Sieg, doch vielleicht zahlt sich für Ford aus, dass sie beim Bau ihres Renners einen grundsätzlich anderen Weg beschritten haben, als es üblich ist.

Die Autos der GT-Klassen sind von ihrem Ursprung her Serienautos mit Straßenzulassung, aus denen anschließend wettbewerbsfähige Rennwagen gemacht werden. Ford hat den GT für Le Mans parallel zum Straßenauto entwickeln lassen und

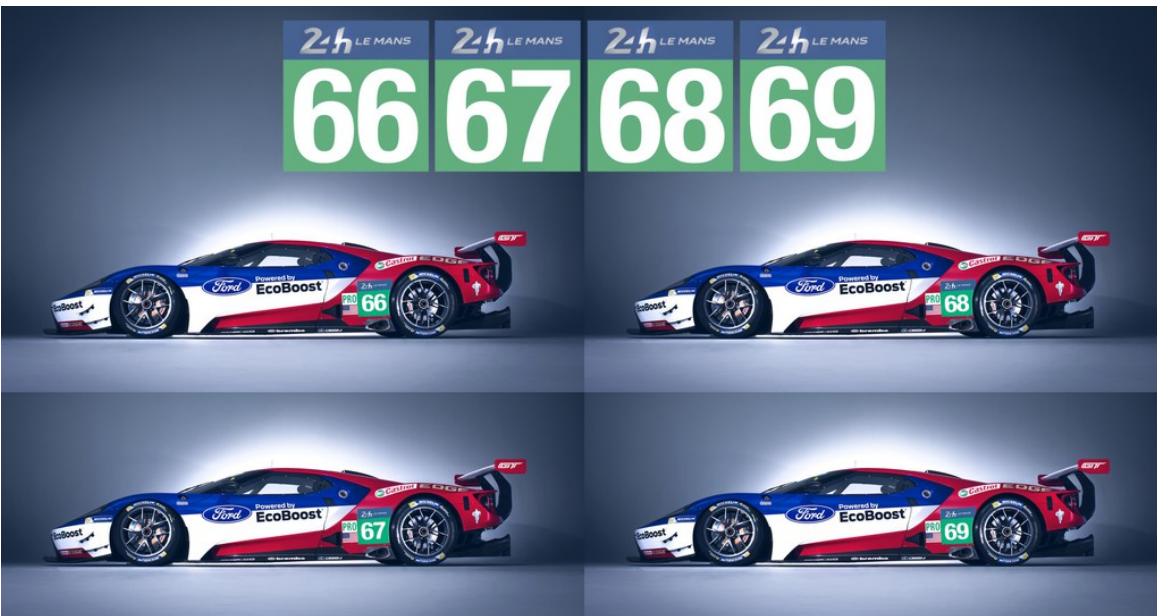
konnte deshalb die speziellen Anforderungen des Einsatzes mit berücksichtigen. In anderen Fällen müssen technische Gegebenheiten des Serienmodells oft mit hohem Aufwand wieder geändert und angepasst werden. Der ultraflache GT mit seiner ausgeklügelten Aerodynamik dürfte auf den vielen langen und geraden Teilstücken der 13,6 Kilometer langen Strecke gewisse Vorteile haben.

Unter den in Le Mans erwarteten 250 000 Live-Zuschauern und einigen Millionen am TV-Gerät werden am Wochenende gewiss auch jene 6500 Deutschen sein, die sich Hoffnungen auf einen eigenen GT machen. Sie haben sich bei Ford als Kauf-Interessenten registrieren lassen und um eine Zuteilung beworben. Sie wissen zwar, dass die weltweite Stückzahl auf 250 Exemplare pro Jahr limitiert ist, aber sie wissen nicht, was das Auto kosten soll. Einen offiziellen Preis gibt es noch nicht. (ampnet/afb)

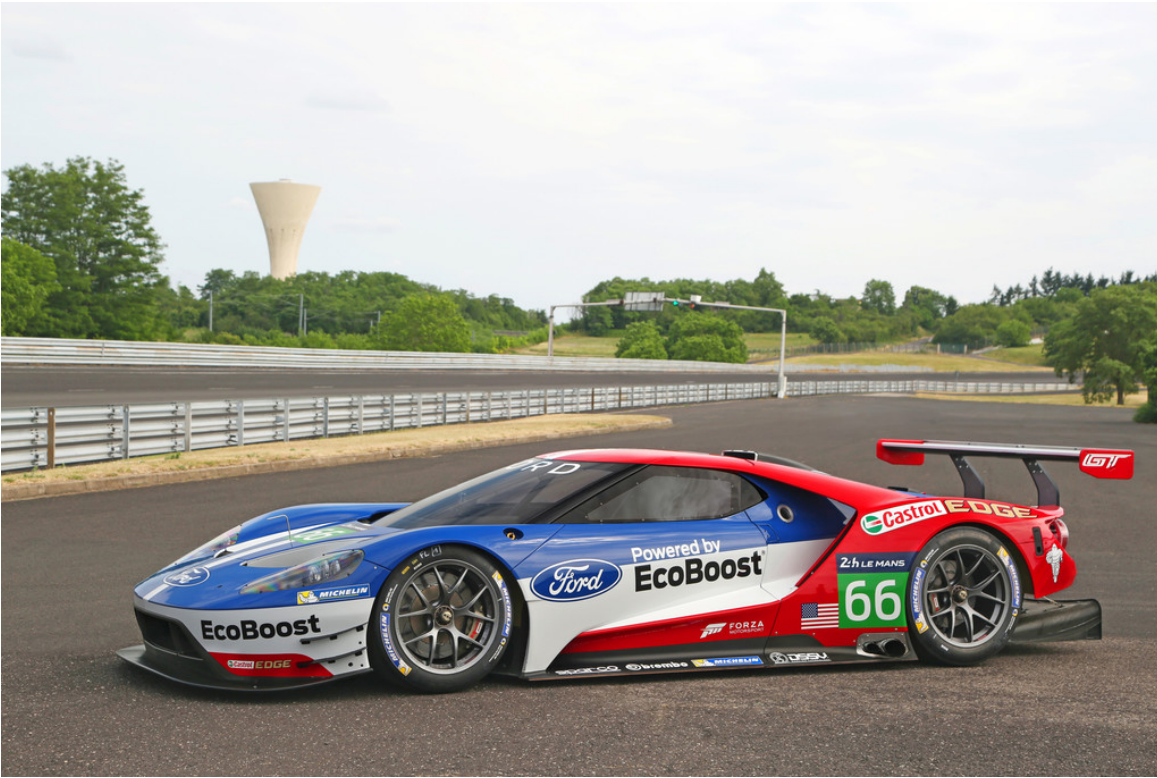
Bilder zum Artikel



Die vier Ford GT Race für Le Mans 2016.



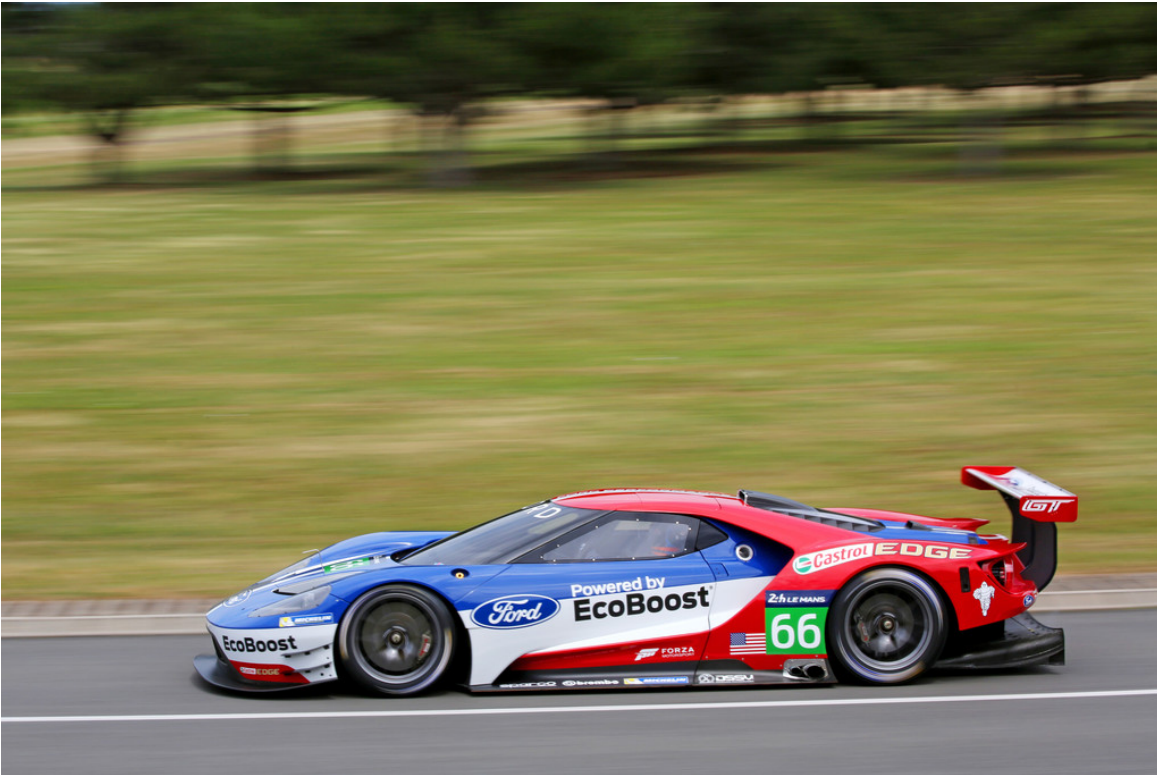
Ford startet mit vier GT in Le Mans.



Ford GT FIA World Endurance Championship.



Ford GT FIA World Endurance Championship.



Ford GT FIA World Endurance Championship.



Ford GT Race.



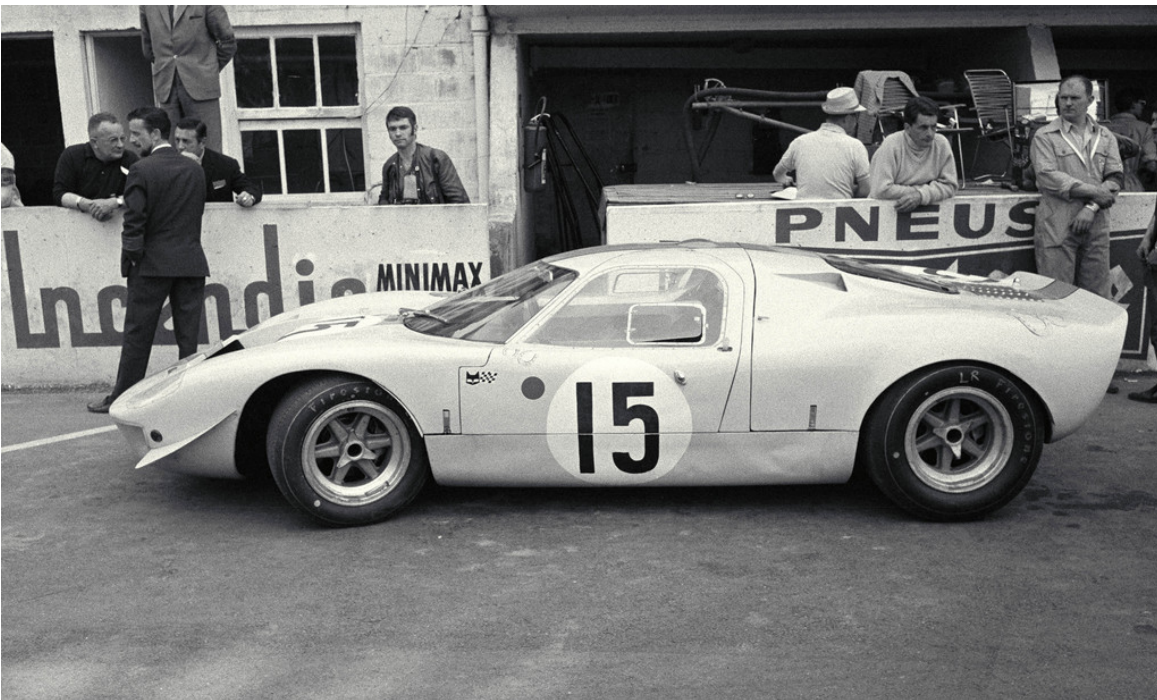
Ford GT Race.



Ford GT: Verwandtschaft mit dem ersten GT erkennbar.



Ford GT 40, Le Mans (1966).



Ford GT 40, Le Mans (1967).