

CLASSIC DRIVER

24 Kaffee in 24 Stunden - Auf Nachtwache mit Porsche in Le Mans

Lead

Die 24-Stunden von Le Mans fordern nicht nur die Rennteams, sondern auch die Zuschauer. J. Philip Rathgen wollte nicht eine Minute des Rennens verpassen, dabei halfen ihm 24 Tassen Kaffee. Lesen Sie, wen unser Autor bei seiner Kaffeinkur in Le Mans getroffen hat.

Das 24-Stunden-Rennen von Le Mans ist eine Legende des Motorsports. Kaum ein Rennteam, das nicht davon träumt, den begehrten Pokal mit nach Hause zu nehmen. Ich habe mir vorgenommen, jede Minute des Rennens zu erleben und herauszufinden, was die Faszination „Le Mans“ ausmacht. Dabei habe ich mit alten Le-Mans-Veteranen und Motorsportfans gesprochen. Um der Müdigkeit zu trotzen, sollte mir ein medizinisch ausgefeilter Plan helfen: stündliche Kaffeinzufuhr, und zwar über 24 Stunden.

Espresso Nummer 1 bis 6 - Durchstarten mit Koffein



Friedrich Enzinger ist gebürtiger Steirer und wirkt erstaunlich entspannt, während ich ihm bei einer ersten Tasse Kaffee von meiner Wachbleiben-Taktik erzähle. Seine Ruhe überrascht insofern, als er Enzinger Teamchef des LMP1-Programms von Porsche ist. Enzinger soll gemeinsam mit einem 200-köpfigen Team den 17. Le-Mans-Sieg von Porsche einfahren. Im letzten Jahr war Porsche nach 16-jähriger Abstinenz wieder in die Königsklasse der Langstreckenrennen zurückgekehrt. Auf die Frage, wie er so kurz vor dem Rennen so gelassen hier einen Kaffee trinken könne, sagt der Motorsport-Manager: „Ich bin schon sehr aufgeregt, nur ist es nicht gut, wenn ich diese Nervosität auf das Team übertrage.“ Beeindruckt von dieser Selbstbeherrschung, möchte ich noch wissen, wie er sich denn wachhält? „Ich bin Steirer und trinke nur Wasser“ ist Enzingers Antwort, dann verschwindet er mit einem Lächeln in Richtung Box.

Fasziniert stehe ich vor einem riesigen Trailer, aus dessen Dach vier Antennen hoch in den Himmel ragen. „Ganz schön beeindruckend, nicht wahr?“, fragt mich ein junger Mann, der augenscheinlich Mitglied des Porsche Motorsport-Teams ist. Ich nicke zustimmend. „Wollen Sie einmal einen Blick hinter die Kulissen werfen?“ Dieses Angebot lasse ich mir nicht entgehen. Der junge Mann heißt Sebastian und ist ein wandelndes Rennsport-Lexikon. Ich folge ihm einige Stahltreppen hinauf in eine Loge direkt über der Box. Es trifft sich gut, dass hier Kaffee serviert wird, denn es ist bereits die vierte Stunde des Rennens und der dritte Kaffee ist schon eine Weile her. Auf einem Bildschirm blinken abwechselnd rote und grüne Linien. „Diese Anzeigen sind Auswertungen von Live-Daten, die von den Rennwagen übermittelt werden und dabei helfen, Fehler in den Fahrzeugen frühzeitig zu entdecken“, erklärt der Fachmann. Um nicht weiter zu stören, trinke ich aus und verabschiede mich, während der Porsche 919 Hybrid mit der Nummer 19 in Windeseile einen Pitstop einlegt.

Der erste Crash zwischen Tasse Sieben und Acht



Unermüdlich drehen die Rennboliden eine Runde nach der anderen - auch, als die Sonne langsam an der Porschekurve untergeht und den Asphalt in Dunkelheit hüllt. Zwischen dem siebten und achten Kaffee passiert es dann: Ein Porsche-GT fängt Feuer und beginnt sich auf der Strecke zu drehen. Immer höher schlagen die Flammen aus dem Heck des Rennwagens. Und es vergeht eine gefühlte Ewigkeit, bis der Pilot seiner vierrädrigen Fackel unverletzt entsteigt. Während ich mir den neunten Espresso an einer kleinen Bude bestelle, komme ich mit einem englischen Motorsport-Fan ins Gespräch. „Für mich ist Le Mans das beste Rennen der Welt“, erklärt er mir. "Vergiss Silverstone oder den Nürburgring. Die Stimmung hier ist einzigartig und bei keinem anderen Rennen teilt sich so die Spreu vom Weizen wie hier.“ Beim Verabschieden gibt mir der bullige Mittfünfziger noch folgenden Rat: „Trinke immer einen Gin zum Kaffee, das hilft am besten gegen die Müdigkeit.“

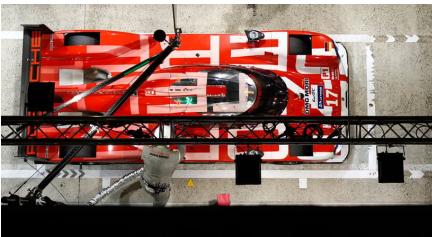
Boxenstopp bei der 12. Tasse



Mittlerweile ist es drei Uhr morgens und erst die Hälfte des Rennens ist geschafft. Ich frage mich, wie die drei Fahrer dieser Belastung standhalten können, denn selbst mit den vielen Kaffees im Blut fällt es mir immer schwerer, wach zu bleiben - und ich jage nicht mit über dreihundert Sachen durch die Nacht. Im Paddock treffe ich Klaus Bischoff, eines der Motorsport-Urgesteine bei Porsche. Als Renningenieur war der Schwabe in den 1970er und 1980er Jahren an den großen Rennerfolgen von Porsche beteiligt. Kurzerhand lädt mich Bischoff zu einem Kaffee in die „heiligen Hallen“ der Porsche LMP1-Box ein. Es herrscht geschäftiges Treiben. Bischoff erklärt mir, dass er als Sechsjähriger stundenlang auf der Autobahnbrücke in der Nähe seines Geburtsortes Asperg darauf gewartet habe, dass wieder einer der Porsche 550 Spyder auf Testfahrt an ihm vorbeifährt: „Von da an war mir klar, dass ich an diesen Rennwagen schrauben möchte!“, erinnert sich der Mechaniker weiter. Für Bischoff war das Le-Mans-Rennen von 1971 das wichtigste seines Lebens: „Bei diesem

Rennen war ich einer von zwei Mechanikern, die sich um den Porsche 917 mit der Startnummer 22 kümmerten – das Auto, mit dem Helmut Marko und Gijs van Lennep gewannen. Für jeden Mechaniker, der einmal ein Le-Mans-Siegerauto betreut ist dies ein prägender Moment.“ Beim Blick in die leuchtenden Augen des Vollblutmechanikers beginne ich zu verstehen, warum von den 13,5 Kilometern von Le Mans etwas Mystisches ausgeht.

Zwischen Vier und Sechs Uhr hilft auch kein Kaffee mehr



Nach sechs weiteren Kaffees habe ich mich in das Porsche-Teamzelt zurückgezogen und ertappe mich dabei, wie mir beim Blick auf den Fernsehschirm, auf dem das Rennen live übertragen wird, immer wieder die Augen zufallen. Während ich mich auf die Suche nach einem Espresso mache, treffe ich Wolfgang Porsche, Sohn von Ferry Porsche und Enkel des legendären Firmengründers Ferdinand Porsche. Wir kommen ins Gespräch und ich erfahre, dass Wolfgang Porsche schon als kleiner Junge das 24-Stunden-Rennen von Le Mans besuchte. „Ich muss zehn oder elf Jahre alt gewesen sein, als ich meine Eltern zum ersten Mal nach Le Mans begleiten durfte.“ Er könne gut verstehen, dass es mich ärgert, während des Rennens weggenickt zu sein. „Bei meinem ersten Le-Mans-Rennen wollte ich auch die ganze Zeit wach bleiben. Als ich immer müder und müder wurde, empfahl mir meine Mutter, ich solle mich doch für zehn Minuten hinlegen. Das habe ich dann auch getan und damit ich ja nicht eine Sekunde länger als die vereinbarten zehn Minuten im hinter der Box geparkten Auto liegen blieb, habe ich angestrengt auf die Uhr geschaut. Ich wachte aber erst nach einer halben Stunde auf und ärgerte mich natürlich sehr darüber.“ Ein Gefühl, das ich nur zu gut verstehen kann.

Die letzten Runden und die letzte Tasse Kaffee



Bei einem so berühmten und geschichtsträchtigen Rennen wie den 24 Stunden von Le Mans ist fast schon unmöglich, nicht einer Rennfahrerlegende über den Weg zu laufen. Einer dieser berühmten Piloten ist Jacky Ickx: Der smarte Belgier, der nicht nur sechsmal in Le Mans den Sieg feiern konnte, sondern auch in jeder Art von Rennwagen oder Motorrad die Motorsportwelt beeindruckt hat. Ich nutze die Chance und spreche Ickx, der dieses Mal gemeinsam mit seiner Tochter vor der Tür steht, an. Von beiden möchte ich erfahren, wann Le Mans zum ersten Mal in ihr Leben trat. „Ich kann das gar nicht so richtig beantworten“, sagt die Le-Mans-Pilotin Vanina Ickx. „Dass es ein furchtbar langes Autorennen in Frankreich gab, habe ich wohl erst so richtig wahrgenommen, als mein Vater hier zum letzten Mal 1985 an den Start ging.“ Jacky lacht und fügt hinzu: „Ich wusste erst von Le Mans, als ich hier zum ersten Mal startete. Vorher hat es für mich keine Rolle gespielt. Da ich mir nie hätte träumen lassen, hier einmal zu fahren.“ Auf jeden Fall gehört ein Sieg in Le Mans zur „Grundausstattung“ einer Rennlegende. „Als Rennfahrer sollte man Monaco, Le Mans und Indianapolis gewonnen haben“, lächelt Jacky Ickx.

24 Kaffee und 17 Siege



Das Rennen geht in die letzten zwei Stunden. Immer mehr füllt sich das Porsche-Zelt, denn der Wagen mit der Nummer 19 liegt vor seinem Teamkollegen mit der 17, gefolgt vom stärksten der drei Audi-Teams. Sollte es Porsche wirklich nach 17 Jahren schaffen, den Titel zu gewinnen? Neben mir – auch mit einer Tasse Kaffee bewaffnet – steht Karl-Friedrich Scheufele, er ist der Präsident der Uhrenmarke Chopard, die gemeinsam mit dem Porsche LMP1-Team an den Start gegangen ist. „Für mich ist dieses Rennen eine Legende. So viele große Namen des Motorsports sind hier schon an den Start gegangen. Es ist einfach herrlich! Schon als kleiner Junge war ich von diesem Rennen fasziniert.“ Fasziniert ist auch Bentley- und Bugatti-Chef Wolfgang Dürheimer: „Wissen Sie, mein Kinderzimmer war tapeziert mit Postern meiner Heroes wie Jacky Ickx und Derek Bell.“ Die Frage, ob nicht auch Bentley nach Le Mans zurückkehren wird, kommentiert der Manager nur mit einem Schmunzeln. Man wird sehen.

Dann konzentriert sich das Publikum nur noch auf das Rennen: Die beiden Porsche führen das Feld an, noch immer dicht gefolgt von Audi. Die Anspannung ist groß. In der Porsche-Box starren alle gespannt auf die Monitore und verfolgen jeden Meter, den Nico Hülkenberg in seinem 919 Hybrid in Richtung Ziellinie wettmacht. Und dann ist das Realität, wovon viele Menschen, die ich während meines 24-Stunden-Kaffee-Marathons gesprochen habe, geträumt haben: Porsche gewinnt nach 17 Jahren wieder ein Rennen in der Königsklasse von Le Mans. Der Freudentaumel ist gewaltig. Für mich ist es Zeit für meinen letzten Kaffee – den vierundzwanzigsten. Gerade als ich bestellen will, klopf mir ein überglücklicher Friedrich Enzinger auf die Schulter. Ich gratuliere dem Teammanager zu seinem Erfolg und wir trinken unser letzten Tassen gemeinsam, bevor die Siegesfeier beginnt. Sie wird bis spät in die Nacht andauern.

Fotos: Porsche, Jörn Kengelbach

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/24-kaffee-24-stunden-auf-nachtwache-mit-porsche-le-mans>
© Classic Driver. All rights reserved.