

Durch die Nacht

24 Stunden am Limit

«Don't panic and finish the job!»



Eine Reportage über die 24 Stunden von Le Mans

Schule: Kantonsschule Enge

Verfasser: David Ghirardi, W22d

Betreuung: Jürg Dreifuss

Abgabe: 16.12.2025



1 Inhalt

1 Inhalt	2
2 Danksagung	4
3 Fotografien	4
4 Einleitung.....	5
5 Für das Leseverständnis.....	6
5.1 Rennstrecke	6
5.2 Klassifizierungen	7
5.2.1 Le Mans Hypercar (LMH) / Le Mans Daytona hybrid (LMDh)	7
5.2.2 Le Mans Prototype 2 (LMP2)	8
5.2.3 Le Mans Grand-Tourismo 3 (LMGT3).....	9
5.3 Fahrerteams	10
6 Einleitung «Durch die Nacht»	11
6.1 Vorbereitung ist alles	12
6.2 14:00 Uhr: Die Spannung steigt.....	13
6.3 15:00 Uhr: Pole Position	14
6.4 16:00: Achtung, fertig, los!	15
6.5 17:00 Uhr: Organisation in Perfektion	16
6.6 18:00 Uhr: Die Fahrer.....	17
6.7 19:00 Uhr: Box now! Box!.....	18
6.8 20:00 Uhr: Attraktionen, soweit das Auge reicht	19
6.9 21:00 Uhr: Fotografieren	20
6.10 22:00 Uhr: Die Besucher.....	21
6.11 23:00 Uhr: Das Inferno von Le Mans	22
6.12 00:00 Uhr: 102 Jahre Le Mans	24
6.13 01:00 Uhr: Innovationstreiber Le Mans	26
6.14 02:00 Uhr: Die Boxengasse	28
6.15 03:00 Uhr: Ruhe kehrt ein	30
6.16 04:00 Uhr: Auf halber Strecke	31
6.17 05:00 Uhr: «No, non ci siamo!».....	32
6.18 06:00 Uhr: Erwachen.....	34



6.19 07:00 Uhr: Hinter den Kulissen.....	35
6.20 08:00 Uhr: Flaggen.....	36
6.21 09:00 Uhr: Mulsanne.....	38
6.22 10:00 Uhr: Maturastress	39
6.23 11:00 Uhr: Einmal Le Mans, immer Le Mans.....	40
6.24 12:00 Uhr: Faszination Porsche.....	42
6.25 13:00 Uhr: Nachhaltigkeit und Diversität.....	44
6.26 14:00 Uhr: Vater und Sohn	46
6.27 15:00 Uhr: Strategie	47
6.28 16:00 Uhr: The Winner takes it all!	48
6.29 17:00 Uhr: Heimreise	49
7 Glossar	50
8 Nachwort	52
8.1 Planungsphase.....	52
8.2 Rennwoche	54
8.3 Bearbeitungsphase.....	55
8.4 Fazit	55
9 Eigenständigkeitserklärung.....	56
10 Literaturverzeichnis.....	57
11 Abbildungsverzeichnis.....	62
12 Anhang.....	63

2 Danksagung

Diese Arbeit wäre nicht möglich gewesen ohne die Hilfe meines Vaters und die Interviews und Einblicke, die mir zwei verschiedene Fahrer, Besucher und Mitarbeiter gaben. Sie haben mir ermöglicht, nahe an das Renngeschehen zu gelangen und den Sport noch genauer zu verstehen. Mein Vater hat mir bei der Planung, sowie während der Rennwoche immens geholfen, zudem half mir meine Mutter beim Korrekturlesen und der Verfassung von E-Mails und Interviewfragen.

Ich möchte mich speziell bedanken bei: meinem Betreuer Jürg Dreifuss, meinen Eltern Hans Peter Häberli Ghirardi und Marisa Ghirardi, dem Fahrer von AO by TF Louis Delétraz, Fahrer von Proton Competition Neel Jani, dem Vater von Finn Gehrsitz Andreas Gehrsitz, allen Besuchern und Mitarbeitern, mit denen ich ein Interview machen durfte und allen anderen, die in irgendwelcher Weise etwas zur Arbeit beigetragen und mich unterstützt hatten.

3 Fotografien

Die Fotos in der Arbeit wurden grösstenteils vom Verfasser dieser Arbeit, also von mir selbst, angefertigt. Bei allen weiteren Fotos ist die Quelle in der Fussnote und im Abbildungsverzeichnis angegeben. Da nur ein kleiner Teil der Aufnahmen in dieser Reportage sind, befindet sich im Anhang ein E-Book, wo noch mehr Fotos abgebildet sind. Für eine bessere Visualisierung und ein Eintauchen in die nachfolgend beschriebene Rennwoche ist es sehr empfehlenswert, als Ergänzung das Fotobuch anzusehen.

4 Einleitung

Im Juni 2025 konnte ich etwas Einzigartiges erleben. Im Rahmen meiner Maturitätsarbeit konnte ich in Begleitung meines Vaters für eine Woche das 24-Stunden-Rennen von Le Mans in Frankreich live vor Ort besuchen. In den Tagen vor dem Rennen durfte ich spannende Interviews mit Schweizer Fahrern machen, die Rennstrecke inspizieren und die Rennwagen aus nächster Nähe in den Boxen sehen. Zudem hatten wir auch Zeit, die Stadt Le Mans etwas besser kennenzulernen. Die gute und entspannte Stimmung war vorherrschend und wir konnten uns etwas treiben lassen. Der Zufall wollte es, dass wir noch einen Vater von einem deutschen Fahrer kennenlernten. Auch wenn uns kleine Missgeschicke passierten, verlief die Woche reibungslos und ich konnte mich voll auf meine Reportage und das Fotografieren konzentrieren.

Vier Monate vor dem Rennen startete ich mit den Vorbereitungen. Für die Anfrage von Interview-Partnern schrieb ich so viele E-Mails wie noch nie zuvor. Es war eine mental zermürbende und teilweise sehr frustrierende Arbeit, denn viele Absagen oder keine Antworten machten einen fertig. Von Porsche erhielt ich zuerst eine Zusage für einen Besuch in der Nähe Stuttgarts, der dann wieder abgesagt wurde. Das war enttäuschend und damit hatte ich zu kämpfen. Immerhin konnte ich jedoch vor dem Rennen noch ein online-Interview durchführen und ein anderes im Voraus abmachen. Nach dutzenden E-Mails, keinen Antworten und Zweifel an der ganzen Arbeit, hatte ich auch etwas Glück: Mit Neel Jani, einem bekannten indisch-schweizerischen Rennfahrer aus Rorschach, konnte ich ein spannendes Interview durchführen. Die Gespräche und Termine waren aber nicht das Einzige, das ich vorbereiten musste. Ich hatte mir vorgenommen, in der Reportage ausschliesslich selbstgemachte Fotos zu nutzen. Jedoch musste ich mich auch noch mit der Kamera vertraut machen und viel üben, da das Rennen auch in der Nacht stattfindet und das Wetter unberechenbar ist. Mehrmals stand ich am Strassenrand einer Autobahn, einmal auch in strömenden Regen, um die verschiedensten Funktionen der Kamera zu erlernen und auszuprobieren. Meine zunehmende Begeisterung für das Fotografieren führte dazu, dass ich von Le Mans mit etwas weniger als 11'000 Fotos nach Hause kam. Ursprünglich sollten die Bilder eine zweitrangige Rolle spielen und nur zur Ergänzung fungieren. Jedoch hatte ich so viel Zeit investiert, um das perfekte Foto zu schiessen, dass ich mich nach der Rennwoche entschieden hatte, zusätzlich zur Reportage ein Fotoalbum zu erstellen. Während des Rennens habe ich mir fast jede Stunde immer wieder Notizen gemacht, was sich auch in dem Aufbau der Reportage widerspiegelt. Der Text hat eine reportagentypische Struktur, sprich eine Mischung zwischen persönlichen Erlebnissen und dienlichen Informationen.

5 Für das Leseverständnis

Für die Verständlichkeit der Reportage sollte man vorab ein paar Dinge wissen. Einige Details zur Rennstrecke und die FIA-Klassifizierungen* der Fahrzeuge sollte man kennen und werden zuerst erläutert. Die kursiv geschriebenen Teile basieren auf eigenen Erlebnissen, Gedanken oder Interviews, während die Abschnitte in Normalschrift sich auf Quellen wie z.B. Webseiten stützen. Begriffe, die mit einem Stern markiert sind, werden im Glossar unter Kapitel 7 genauer erklärt.

5.1 Rennstrecke¹

Die aus 18 Links- und 20 Rechtskurven bestehende Strecke vom 24-Stunden-Rennen von Le Mans befindet sich ca. 5 km vom Zentrum der Stadt Le Mans, die etwas östlich von Paris liegt. Das Rennen wird auch als Circuit de la Sarthe bezeichnet, das dem anliegenden Fluss geschuldet ist. Die 14. und aktuelle Streckenvariante ist 13.6 km lang, wobei neun davon auf normalen Landstrassen verlaufen. Es handelt sich somit um eine teilpermanente Rennstrecke. Der Circuit besteht grösstenteils aus Abfolgen von langen Geraden, aber es sind auch langgezogene Hochgeschwindigkeitskurven und enge Schikanen eingebaut. Diese Vielfältigkeit der Strecke führt dazu, dass es für die Teams schwierig ist, ein passendes Setup zu wählen. Die sonst öffentlichen Streckenabschnitte auf normalen Asphalt und Landstrassen werden bei Rennbetrieb gesperrt und haben dazu beigetragen, dass der Circuit einen legendären Status erreicht hat. (Zentner, 2024)

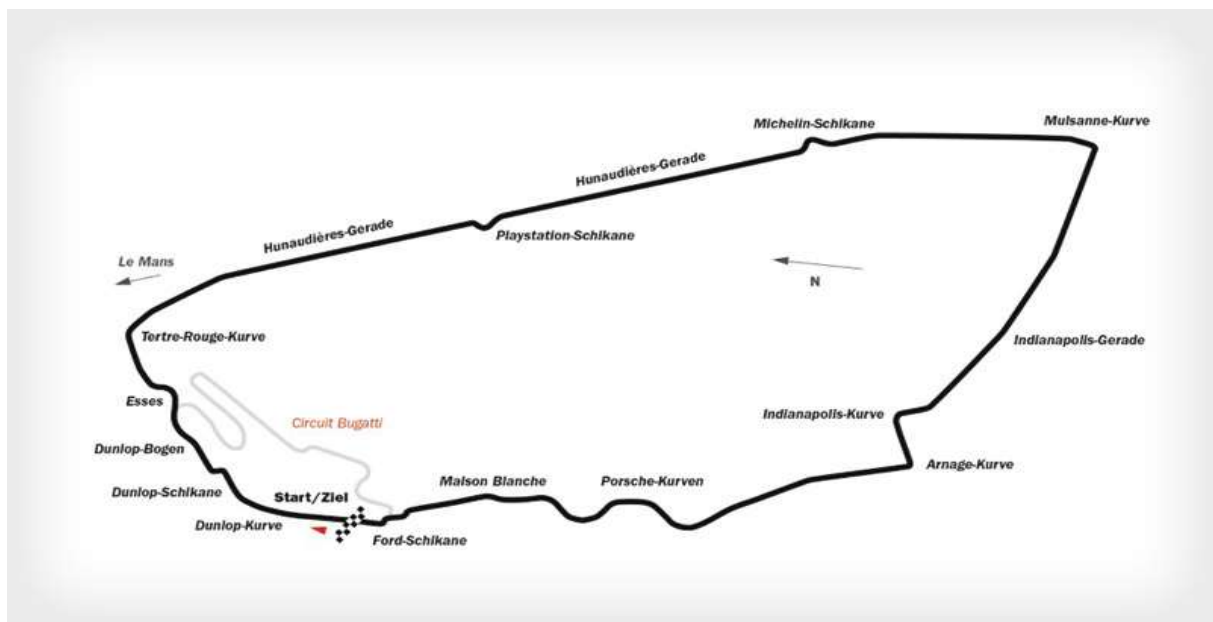


Abbildung 1: Streckenverlauf mit Namen der Streckenabschnitte des Circuit des 24 heures du Mans

¹ Abbildung 1: (Zentner, 2024)

5.2 Klassifizierungen

Die 62 Fahrzeuge im Rennen werden in drei unterschiedliche Klassen unterteilt, welche alle unterschiedlich schnell und verschieden reglementiert sind: Die Hypercar-Klasse, die LMP2-Klasse und LMGT3-Kategorie.

5.2.1 Le Mans Hypercar (LMH) / Le Mans Daytona hybrid (LMDh)



Closed-cockpit prototype

Antrieb:	Hybrid / NA* / TC*
Leistung:	max. 680 PS
Gewicht:	mind. 1030kg
Rundenzeit:	ca. 3'30'00 min
BOP*:	Ja

Abbildung 2: Ferrari 499p Nr. 51 Ferrari AF Corse (LMD)

Die Hypercar-Klasse beinhaltet die schnellsten Fahrzeuge im Rennen und der FIA-Langstreckenweltmeisterschaft. Hauptsächlich grosse Hersteller wie Ferrari, Porsche oder Toyota partizipieren in dieser Klasse. Die Hersteller haben hier die meisten Freiheiten, was die Entwicklung vom Rennwagen anbelangt. (ACO, 2025)

Der Unterschied von LMH (Le Mans Hypercar) und LMDh (Le Mans Daytona hybrid) liegt darin, dass LMDh-Fahrzeuge einem leicht abgeänderten Reglement unterliegen, da sie somit auch in der IMSA* fahren können. Das Chassis muss bei LMDh-Fahrzeugen von einem anerkannten Chassis-Hersteller, wie z.B. Oreca, sein. Bei LMH ist das nicht der Fall und jedes Team kann sein Chassis selbst bauen. Ein Beispiel hierfür wäre das Verbot für ein Hybridsystem an der Vorderachse für LMDh-Autos. (ACO, 2025)

5.2.2 Le Mans Prototype 2 (LMP2)



Closed-cockpit prototype

Antrieb: NA 4.2l V8 (Gibson GK428)

Leistung: 600 PS

Gewicht: mind. 930 kg

Rundenzeit: ca. 3'35'00 Min

BOP: Nein

Abbildung 3: Oreca Gibson 07 Nr.18 IDEC Sport

Die LMP2-Klasse besteht momentan aus komplett identischen Fahrzeugen, nämlich dem Oreca 07 Gibson. Das Reglement würde zwar Autos von 4 verschiedenen Herstellern erlauben, jedoch hat sich aktuell nur der Oreca 07 etabliert. Zudem gibt es nur Gibson als Motorenhersteller. Warum aber alle ursprünglichen Hersteller wie z.B. der französische Hersteller Ligier auf Oreca gewechselt haben, weiss man nicht so genau. Gründe dafür könnten der bessere Kundensupport, die einfacherer Handhabung oder ganz einfach die bessere Performance gewesen sein. Das soll für Chancengleichheit sorgen und ist gleichzeitig auch der Grund, weshalb es keine BOP in dieser Klasse gibt. Die Teams können lediglich kleine Anpassungen am Setup machen, ausserdem dürfen nur Privatteams antreten. Die Teams müssen unter anderem auch dafür sorgen, dass es unter den drei Fahrern mindestens einen Fahrer mit Bronze oder Silber Rang hat. (ACO, 2025)

5.2.3 Le Mans Grand-Tourismo 3 (LMGT3)



Modified street legal (sport) cars

Antrieb: NA 5.0l / TC 4.0l²

Leistung: ~ 520 PS

Gewicht: mind. 1245 kg

Rundenzeit: ca. 4'00'00 Min

BOP: Ja

Abbildung 4: Lexus RC F GT3 Nr. 78 Akkodis ASP

Die langsamste Klasse bildet die LMGT3-Kategorie. Es sind sogenannte reinrassige Rennwagen, die einfach das Aussehen von ihren strassenzugelassenen Varianten übernommen haben. Sie basiert auf der aktuellen FIA-GT3-Plattform und hat 2024 das GTE-Reglement ersetzt. Teilnahmeberechtigt sind nur Hersteller, die pro Jahr mehr als 2500 Fahrzeuge für den Strassenverkehr produzieren. Im 2025 waren es insgesamt neun verschiedene Hersteller, wie unter anderem BMW, Corvette oder Porsche. Die Hersteller können ihre Wagen auch an sogenannte Customer-Rennteam weiterverkaufen, die dann das Rennen mit dem Auto vom entsprechenden Hersteller fahren. Auch hier muss die Fahrer aufstellung mindestens einen Bronze- oder Silberfahrer beinhalten. Dies ermöglicht jüngeren Fahrern mit weniger Erfahrung den Einstieg in die grösseren Teams. (ACO, 2025)

² Die Literzahl bezieht sich auf die maximal zulässige Grösse des Motors.

5.3 Fahrerteams

Ein Team benötigt beim Rennen von Le Mans immer drei Fahrer. Das Reglement gibt vor, dass alle Teams während des Rennens abwechselnd drei Fahrer im Auto rotieren lassen müssen. (ACO, 2024) Die Rotation unterliegt aber ein paar Regeln, z.B. darf ein Fahrer während den 24 Stunden nicht weniger als 6 Stunden und nicht mehr als 14 Stunden am Stück fahren. Zudem darf ein Fahrer in einem Zeitraum von 6 Stunden nicht länger als 4 Stunden fahren. Die Zeit in der Boxengasse wird allerdings nicht miteinberechnet. Wenn die maximal zulässige Temperatur im Cockpit überschritten wird, werden diese Zeiten angepasst. Falls im Auto keine Klimaanlage verbaut ist und die Umgebungstemperatur beispielsweise 32 Grad Celsius beträgt, wird die maximale Fahrzeit am Stück auf 80 Minuten gesenkt. Zwischen den Stints muss zudem eine 30-minütige Mindestruhezeit eingehalten werden. (FIA WEC, 2017) Diese Regeln werden während dem Fahrbetrieb streng von den Stewards überwacht und sollen gegen Übermüdung helfen und die Fahrer vor Unfällen schützen. (ACO, 2024)

6 Einleitung «Durch die Nacht»

Eine schrille Sirene ertönt, ein Marshall hält ein Schild in die Luft mit der Aufschrift «Clear the Grid». Reifenwägelchen und anderes Equipment verlassen die Rennstrecke. Es ist Samstag kurz vor 16:00 Uhr und je ein einziger Mechaniker bleibt bei den 62 Rennautos zurück. Die Tennis-Legende Roger Federer tritt ans Mikrofon und ruft den berühmten Satz: «Start your engines». Gleich darauf dröhnen zwei ohrenbetäubende Rafale* über die Rennstrecke, während man die französische Flagge in der Luft erkennen kann. Wie ein Gewitter ertönen jetzt die Motoren aller Rennautos. Eine Spannung liegt in der Luft, und alle Personen auf der Start-Ziel-Geraden müssen den Platz nun verlassen. Endlich rollen die Fahrzeuge los für die Einführungsrunde*. An der Spitze des Feldes fährt der Cadillac #12, dicht gefolgt vom Cadillac #38 und dem Porsche #5. Es ist erstaunlich ruhig, nachdem alle Autos die Start-Ziel-Gerade verlassen haben. Auf den riesigen Bildschirmen kann man die Autos verfolgen, wie sie hinter dem Safety car* wellenförmig hin- und herfahren, um ihre Reifen aufzuwärmen. Sobald man die Fahrzeuge am Anfang der Ford-Schikane erkennen kann, steigt die Spannung enorm an und dramatische Musik ertönt. Die Leute springen vor Aufregung auf, um einen noch besseren Blick auf die Autos zu haben als die Person nebenan. Mit 60 km/h nähern sich die Autos der Startlinie, Roger Federer schwingt die Startflagge und sobald die Lichter auf Grün schalten, rasen die Autos los in Richtung 24-Stunden-Spannung, Drama und Adrenalin pur.*

6.1 Vorbereitung ist alles

Seit mehreren Wochen laufen die Vorbereitungen für eines der grössten Motorsportevents des Jahres. Des 24-Stunden-Rennen findet in der Regel im Mai oder Juni statt. Schon eine Woche vor der eigentlichen Rennwoche sind die Mechaniker und die Teams vor Ort, wie mir Louis Delétraz, einer der Fahrer vom AO-by TF-LMP2-Team, in einem persönlichen Interview erzählt. Alle Teams wollen vor dem Rennen, das den Höhepunkt der Saison bildet, noch alles Mögliche aus dem Auto herausholen und das Gewicht des Fahrzeuges optimieren. Auch Louis selbst will vor dem Rennen Gewicht verlieren, um möglichst leicht zu sein. Deswegen passt er vor dem Rennen seine Ernährung an und treibt viel Sport. Auch das Kraft- und Ausdauertraining ist sehr wichtig für die Vorbereitung des Fahrers, um den unglaublichen Beschleunigungs- und Bremskräften im Auto standzuhalten. Jedoch laufen nicht nur bei den Teams die Vorbereitungen auf Hochtouren, auch die Veranstalter bemühen sich sehr, dass alles für die 93. Ausgabe des 24-Stunden-Rennens bereitsteht. (Wikipedia, 2025)

6.2 14:00 Uhr: Die Spannung steigt

Als mein Vater und ich kurz nach 13 Uhr bei dem Circuit eintrafen, brannte die Sonne vom Himmel. Wir hatten den vorgängigen Zugang zum Grid*-Walk³ gebucht, um die Autos kurz vor dem Rennen von nächster Nähe anzusehen. Die Tore öffneten zwar erst um 14:30 Uhr, jedoch standen wir schon eine Stunde vorher in der Schlange. Als dann das erste Tor aufging, wurden wir und hunderte andere Leute wie Vieh in einen kleinen Bereich gezwängt. Sobald dann das zweite Tor aufging, sprintete ich auf die Rennstrecke, um noch ein paar Bilder der Autos zu machen, bevor es die Menge an Personen unmöglich machte. Ungefähr



Abbildung 5: Gridwalk

zehn Minuten nach dem Einlass wollte ich noch ein Foto mit Spike⁴ und dem LMP2-Auto von AO by TF machen, ein anderer Fotograf und ich kämpften gegen die Menschenmenge an. Zu meiner Enttäuschung war es nicht mehr möglich, ein Bild ohne fremde Menschen darauf zu machen. Man konnte die Nervosität und Spannung förmlich in der Luft spüren. Während ich und der Rest der Besucher die Autos bestaunen, ändern die Mechaniker noch kleine Dinge am Setup* der Autos. Ein letztes Mal kontrollieren und optimieren sie alles, falls beim Aufwärmen noch ein Problem oder Verbesserungspotenzial gefunden wurde. Sie verstellen die Fahrhöhen, verstellen noch kleinere Dinge an der Aerodynamik oder ändern im letzten Moment noch die Reifenmischung. Die Härte der Reifenmischung gibt an, wie viel Grip die Fahrzeuge haben und wie lange sie damit fahren können. Für schnelle Runden sind die «weichen» Reifen perfekt, jedoch nutzen sie sich sehr schnell ab. Das Gegenteil sind die «harten» Pneus; sie tauschen Bodenhaftung mit Haltbarkeit ab. In der Mitte stehen die «medium» Slick*. Sie bieten die perfekte Balance zwischen Grip und Haltbarkeit. Der vierte im Bunde ist der Pneu für nasse Bedingungen. Im Gegensatz zu den anderen drei Reifen hat er ein Profil und kann Unmengen an Wasser verdrängen, um den Bodenkontakt zu wahren. Man muss hier auch noch beachten, dass die Entscheidung, welche Reifenmischung man wählt, auch stark von der Asphalttemperatur abhängt. Die verschiedenen Reifen werden seit 2012 für die damalige LMP1- und die Hypercar-Klasse von Michelin zur Verfügung gestellt. (Michelin, 2025)

³ Beim Grid-Walk kann man kurz vor dem Rennen die Autos, welche schon in der Startposition stehen, aus der Nähe ansehen.

⁴ Spike ist ein kleiner pinker Dino und das Maskottchen des AO by TF Teams.

6.3 15:00 Uhr: Pole Position

Als ich beim Grid etwas hin- und herschlenderte und in der Menschenmenge probiere, ein paar gute Fotos zu machen, kam ich auch an den zwei Cadillacs an der Spitze vorbei. Nachdem ich meine Interviews geführt hatte, ging ich zu dem vorderen Auto und betrachtete es genauer. Das Auto von Cadillac hat auf den Seiten zwei kleinere Flügel, aus denen ich seit drei Jahren nicht schlau werde. «Weshalb sind die dort?» fragte ich mich, wahrscheinlich schon zum hundertsten Mal. Im nächsten Moment war es mir dann auch schon wieder egal, ich war eher erstaunt, dass Cadillac auf die Startplätze eins und zwei gefahren war, nachdem Ferrari die ersten drei Rennen dominiert hatte. Das vorderste Fer-



Abbildung 6: Ferrari 499p Nr. 50 Ferrari AF Corse

rari-Auto aus Maranello hatte sich jedoch nur für die siebte Startposition qualifiziert. Als Ferrari-Fan war ich enttäuscht von diesem Ergebnis. Die Scuderia⁵ hatte das 24-Stunden-Rennen der beiden Vorjahre nämlich gewonnen. So dachte ich, es wäre auch gut, wenn jemand anders mal gewinnt. Ausserdem war es bisher die erfolgreichste Saison von Ferrari, mit Ausnahme der Formel 1. Innerlich hoffte ich aber trotzdem auf den dritten Sieg in Folge des italienischen Rennstalls. Das Qualifying ist neben dem eigent-

lichen Rennen der wichtigste Punkt in der Rennwoche und bestimmt die Startreihenfolge. Alle Fahrzeuge probieren, die schnellste Runde zu fahren, um sich die Pole Position zu ergattern. In Le Mans funktioniert es so, dass zuerst die LMGT3 und LPM2-Autos die Qualifikation fahren und nachher die Hypercars. Diese Trennung wird gemacht, um den dichten Rennverkehr auf der Strecke zu reduzieren und sicherzustellen, dass möglichst jeder eine freie Strecke hat, sodass die Chancen und Bedingungen fairer sind. Die Teams haben zuerst eine halbe Stunde Zeit, um in die Top 15 zu kommen und sich für die Hyperpole 1 zu qualifizieren. In der Hyperpole 1 probieren sie sich dann nochmals für die Hyperpole 2 zu qualifizieren, in welcher die ersten zehn nochmals gegeneinander antreten. Die Hyperpolesessions dauern beide nochmals 30 Minuten. (ACO, 2022) (FIA WEC, 2025) Das Qualifying wurde im Jahr 1963 eingeführt. Die beschriebene Version der Abfolgen, die heute gefahren wird, aber erst 2020. Man könnte denken, dass bei einem Rennen, das 24 Stunden dauert, die Startposition nicht wirklich entscheidend ist. Jedoch wurde das Rennen von einem Viertel der Polesitter gewonnen, und wenn man die erste Startreihe betrachtet, sogar 40 Prozent. (Greenhalgh, 2025)

⁵ Synonym für Ferrari. Kommt von Scuderia-Ferrari, was so viel wie Ferrari-Team heisst.

6.4 16:00: Achtung, fertig, los!

Nachdem die Marshalls alle Mechaniker und anderen Persönlichkeiten von der Rennstrecke geschickt hatten, standen nur noch die Fahrzeuge auf der Start-Ziel-Geraden. Als die Lichter ausgegangen waren und eine grüne Flagge geschwenkt wurde, startete einer nach dem anderen den Motor und rollte los für die Einführungsrunde. Die Fahrer probierten auf den 13.6 km nochmals alles, um Temperatur in ihre Reifen zu bringen. Nach der Runde schlängeln sich die 62 Rennwagen dann durch die Ford-Schikane, mit konstanten 60 km/h warteten alle, bis das Startsignal kommt und Will Stevens im Cadillac #12 als erster die Startlinie überquert. Mein Herz begann zu rasen, als ich von der Tribüne in der Ferne



Abbildung 7: Hypercarfeld beim Start bei der Dunlop-Schikane

die Wagen sehen konnte. Ich stand auf meine Zehenspitzen, um über den Kopf vor mir sehen zu können, ich richtete meine Kamera aus und wartete. Dann rasen sie alle auf die Dunlop-Schikane zu und laufen für die nächsten 24 Stunden auf Hochtouren. Unter dem Dunlop-Bogen hindurch, biegen alle nach der Tertre-Rouge auf den normalen Strassenasphalt der Hunaudières-Geraden ab. Meine

Gedanken waren schnell bei meiner Maturaarbeit, da ich möglichst alles festhalten wollte. Ich hatte nur diese Chance. Diese 24 Stunden. Die Startphase verlief ruhig. Es gab keine grösseren Unfälle oder Karambolagen. Das einzig Erstaunliche war, dass der Porsche, der von Platz drei gestartet war, in den ersten Kurven schon beide Cadillacs hinter sich gelassen hatte. Der Start war aber nicht immer so gefahrenlos wie heute. Beim legendären Le-Mans-Start, der 1925 eingeführt wurde, mussten die Fahrer zuerst über die Fahrbahn sprinten, sich anschnallen und den Motor starten, wobei der obligatorische Gurt erst 1969 eingeführt wurde. Dieses Startprozedere war ausserordentlich gefährlich, da losfahrende Autos immer wieder gegen noch stehende Wagen oder sogar Fahrer prallten. (Wikipedia, 2025) Im selben Jahr der Gurteinführung protestierte Jacky Ickx gegen die Startregelungen, indem er zum Auto schlenderte und seinen Gurt ganz gemütlich festmachte. Wenige Minuten später bekam seine Protestaktion eine bittere Bestätigung. John Woolfe, ein britischer Amateurfahrer, der einen Porsche 917 pilotierte, verunglückte tödlich. Vermutlich, weil er beim Start Zeit sparen wollte und sich nicht angeschnallt hatte. (Cooper, 2020)

6.5 17:00 Uhr: Organisation in Perfektion

Wir waren jetzt circa eine Stunde auf der Tribüne und sahen einfach zu, wie die Autos ihre Runden drehten. Das Feld teilte sich langsam auf und man konnte bis auf die Leuchtnummer auf der Seite der Rennwagen nicht mehr erkennen, auf welcher Platzierung sie waren. Ich machte ein paar Fotos, war aber nicht ganz zufrieden mit dem Winkel und der Qualität. Die Sicht von der Tribüne war leider nicht so gut. Mein Vater fragte mich, ob wir zum ACO-Club auf der anderen Seite der Strecke etwas essen gehen wollten. Ich bejahte die Frage und wir gingen los in Richtung Dunlop-Bogen, um die Strecke zu überqueren. Dieser Bogen ist ein Nadelöhr und ziemlich der einzige Ort, bei dem man Platzangst hätte bekommen können. Die Organisation und Personenlenkung fielen uns aber grösstenteils sehr



Abbildung 8: Helfer bei dem Road to Le Mans Rennen

positiv auf: Es gab nie lange Schlangen vor Toiletten oder Orten, wo man sein Ticket vorweisen musste. Zudem müssen nicht nur die riesigen Besucherzahlen bewältigt werden, sondern auch die Cateringangebote und der ganze Verkehr, der mit dem tatsächlichen Rennen zu tun hat. Der Organisator ACO muss dafür sorgen, dass das ganze Equipment wie Reifen und Kraftstoff für die Teams bereitsteht, gleichzeitig aber

auch schauen, dass die Besucherlenkung und Hospitality ohne Probleme funktioniert. Dieses Jahr waren gesamthaft 332'000 Zuschauer vor Ort und verfolgten das Geschehen live. (Seiwert, 2025) Deshalb stehen auch überall Freiwillige mit Leuchtwesten und Trillerpfeifen, welche die Menschenmengen in Schach halten sollten. Der Personenfluss wird so gut gehandhabt, dass man sich als Besucher nie bedrängt fühlt oder bei einer Überquerung der Rennstrecke lange warten muss. Als Teilnehmer fühlten wir uns wohl und sicher.

6.6 18:00 Uhr: Die Fahrer

Als wir dann beim ACO-Club angekommen waren, setzten wir uns in zwei Plastiksessel und stahlen einen Tisch von den Leuten nebenan, da sie diesen nicht benötigten. Ein kleiner Hügel trennte den Sitzbereich und erschwerte die Sicht auf die Strecke. Zuerst fand ich das etwas schade, jedoch war es auch angenehm, nicht nur diesem unglaublichen



Abbildung 9: Neel Jani und ich beim Interview

Lärm ausgesetzt zu sein. Klar hörte man die Autos immer noch, aber nicht in dem Ausmass wie auf der Tribüne. Im Schatten der Kiefern notierte ich mir die ersten Eindrücke des Rennens in mein Notizbüchlein und hoffte, dass ich am Ende genug Material habe für die Arbeit. Ich wusste, dass ich immerhin die Interviews mit Louis Delétraz und Neel Jani hatte. Beides waren Persönlichkeiten, die mich sehr beein-

druckten. Beide waren sehr hilfsbereit und nahmen sich auch während der Rennwoche Zeit, um mir die Boxen ihrer Teams zeigen zu können. Normalerweise war es schwierig, so nah an die Autos und generell in eine Box zu kommen. Ich kann nicht genau sagen, was ich von den Fahrern erwartet hatte, aber beide machten einen normalen und bodenständigen Eindruck. Mit Neel konnte ich sogar schweizerdeutsch sprechen. Es klingt etwas eigenartig, aber er ist ein typischer Schweizer und fühlt sich mit seinem Heimatland verbunden. Er sei sehr gerne mit der Familie in den Bergen, erzählt er mir. Von jemanden, der fast sein ganzes Leben umherreist, war das zumindest für mich etwas unerwartet. Von Louis war ich gleichermassen beeindruckt. Zudem war er der Erste, der einem Interview zusagte, was mich nach den zahlreichen Absagen sehr freute. Auch wenn das Interview auf Englisch etwas chaotisch verlief, bekam ich die Informationen, die ich brauchte. Was mich am meisten faszinierte, war der Fakt, dass die Menschen, mit denen ich in den Tagen zuvor noch geredet hatte, jetzt in diesen Boliden sassen und höchstkonzentriert über die Strecke bretterten. Die Fahrer sind Hochleistungssportler und werden im Fahrzeug an ihre physischen Grenzen getrieben. Beim Beschleunigen, Bremsen und in Kurven sind sie die ganze Zeit G-Kräften ausgesetzt. Diese Kräfte können in der LMP2-Klasse circa 3.5g Erdbeschleunigung erreichen, sprich das dreifache der Schwerkraft, aber in horizontale Richtung. In der Hypercar-Klasse sind es noch höhere Werte. Fahrer berichten, dass sie die G-Kräfte auf dem Circuit am meisten nach der Indianapolis-Gerade und der Mulsanne-Kurve verspüren. (ACO, 2021) Dazu kommen noch die Hitze und der Lärm des Motors, das viel zu kleine Cockpit und die Konzentration, die ohne Pause hochgehalten werden muss.*

6.7 19:00 Uhr: Box now! Box!

Langsam dämmerte es und das Licht wurde immer besser, um Fotos zu machen. Ich wollte noch ein paar Bilder beim Dunlop-Bogen schiessen, da wir an den Tagen zuvor eine Stelle ohne Zaun gefunden hatten. Zuerst machten wir uns aber auf den Weg zu einem Konzert, das mein Vater sehen wollte. Es war eine Band, die man aus den 80er-Jahren kennt. Der Name der Band sei noch nicht verraten, aber anscheinend war ich zu jung, denn ich kannte sie nicht. Ich war eher auf die Boxengasse zu meiner Linken fokussiert. Denn das Rennen war so viel mehr als nur Fahren. Es ist wie Schachspielen und man passt seine Züge immer wieder dem Gegner an. Die Boxenstopps spielen in jeder Rennstrategie eine grosse Rolle. Denn innert Sekunden werden die Reifen gewechselt, das Auto aufgetankt und die Scheiben geputzt. Manchmal werden sogar die Bremsen gewechselt oder kaputte Aerodynamikteile ersetzt. Es braucht ein eingespieltes Team, in dem jeder weiss, was zu tun ist. Eine Aussage vom Vater des Lexus-Fahrers Finn Gehrsitz erstaunte mich sehr: Alle Mechaniker, Ingenieure und Analysten arbeiten ohne Unterbruch 24 Stunden am Stück. Für sie gibt anscheinend keine Ablösung. Der Raum, in dem



Abbildung 10: Boxenstopp von dem Vista AF Corse Team

sie auf ihre mit Daten gefüllten Bildschirme starrten, war auch alles andere als gemütlich. Er wirkte wie ein Keller: kalt, langweilig und kaum natürliches Aussenlicht. Sie sassen da wie eingesperrt und gaben Empfehlungen zur Strategie ab. In der Box von Proton Competition, bei denen Neel Jani fuhr, war dieser Keller ein dunkler Lastwagenanhänger ohne Fenster. Die einzige Lichtquelle waren hässliche, weisse LED-Röhren. Über-

all lagen irgendwelche Teile von Chassis herum, die wahrscheinlich alle einen Preis im sechsstelligen Bereich hatten. Aber das Chaos hatte irgendeinen Sinn oder musste genau an diesem Ort sein für das Rennen. Ich fragte mich, wie es wohl bei Rennbetrieb in einer der Akkodis Box von Finn aussah. Auf einmal sah ich, wie ein GT3-Auto auf eine Boxzufuhr und ein Dutzend Mechaniker mit Helm und Schutzanzügen auf das Auto zurannte. Durch die im Auto verbauten Wagenheber schnellte das Auto in die Höhe und der Tankwart füllte das Auto mit Benzin. Kaum war er fertig, sprinteten vier andere mit Reifen und Schlag-schrauben auf den Wagen zu, gleichzeitig öffnete sich die Fahrertür und der wartende und nächste Fahrer ausserhalb des Autos zerzte den anderen aus dem Fahrzeug heraus. Hier gab es somit einen Fahrerwechsel. Hektisch platzierte er seine Sitzschale und sprang selbst in das Auto. Sobald die Fahrertür wieder geschlossen war, zog ein letzter Mechaniker an einem Riemen, um die Druckluft des Wagenhebers abzulassen. Sobald der Gummi den Asphalt berührte, ertönte ein lautes Röhren des Motors und zurück blieben nur eine Rauchwolke und Mechaniker, die sich zufrieden abklatschten.

6.8 20:00 Uhr: Attraktionen, soweit das Auge reicht

Endlich waren wir bei der Bühne angekommen. Ich setzte mich auf die Wiese und wartete, bis mein Vater mit sehr überteuerten Getränken zurückkam. Er meinte nur lakonisch: «Mit den Getränken machen die Veranstalter richtig viel Geld». Ich stimmte ihm zu und schrieb meinen nächsten Eintrag ins Notizbüchlein. Auf einmal roch es verdächtig nach Cannabis und ich drehte mich in die Richtung, aus welcher der Geruch kam. Es waren vier Typen mittleren Alters. Einer davon lag am Boden, ein anderer stand so da, als ob er es dem ersten bald gleichtun würde und die andere zwei sassen gemütlich in ihren Campingstühlen, waren aber offensichtlich auch nicht in besserer Verfassung. Gleichzeitig spielte ein DJ auf der Bühne die schlechtesten Remixes, die ich je gehört hatte. Er sollte uns die Zeit verkürzen, bis "Kool & The Gang" endlich auf die Bühne traten. Von weitem konnte ich einen Bildschirm erspähen, auf dem das Rennen übertragen wurde. Und siehe da: Die Ferraris lagen auf den Plätzen eins bis drei. An der Rennstrecke wird einem nie langweilig, denn immer gibt es etwas zu entdecken. Für den Transport rund um die Rennstrecke ver-



Abbildung 11: Konzertbühne

kehrte ein eigenes Busnetz, mit dem man verschiedene Streckenabschnitte oder Campingplätze erreichen konnte. Am Mittwochabend waren wir schon mit dem Bus an die Indianapolis und Arnaige-Kurve gefahren. Zudem konnte man sich die Fahrerlager der kleineren Rennserien ansehen. Etwas abseits der Piste gab es sogar eine Gokartbahn. Leider war sie aber nicht in Betrieb, dort gab es nur ein paar Essstände, Festbänke

und eine kleine Bühne. Wenn man nicht gewusst hätte, dass man in Le Mans ist, hätte es auch ein Dorffest irgendwo in der Westschweiz sein können. Auch auf dem Hauptgelände konnte man viel machen, aber in erster Linie viel Geld ausgeben. Überall gab es irgendwelchen "Merch" zu kaufen oder Marken warben für ihr Produkt und erklärten, was besser sei als bei der Konkurrenz. Ausserdem gab es noch ein Museum, in das wir später noch gehen wollten. Langweile konnte somit nie aufkommen. Allein beim Nachhaltigkeitsvillage befanden sich mehr als 30 Stände. (ACO, 2025) Im gesamten gab es 34 verschiedenen Tribünen und eine unzählbare Menge an Restaurants, Bars, Läden und anderen Angeboten. Es existierte eine Aufteilung in bestimmte Zonen, in denen sich verschiedene Attraktionen befanden. (ACO, 2025)

6.9 21:00 Uhr: Fotografieren

Irgendwann wurde ich ungeduldig. Ich schnappte mir die Kamera, montierte das grosse Objektiv und verabschiedete mich von meinem Vater. Ich verliess das Konzertgelände und machte mich auf in Richtung der Esses, denn dort war die Stelle ohne Zaun. Das Licht war gerade perfekt, ich musste mich also beeilen. Nachdem ich etwa zwanzig Minuten über das halbe Circuitgelände gerannt war, erreichte ich endlich die besagte Stelle. Aber nicht nur ich hatte diese Idee. Ich quetschte mich zwischen zwei andere Fotografen und konnte loslegen. Eigentlich hatte ich mir vorgenommen, nicht allzu viele Bilder von der Kurve zu machen, gelungen ist es mir aber nicht. Am Ende hatte ich allein von der Esses knapp 900 Bilder, die alle mehr oder weniger gleich aussahen. Ich wollte das perfekte Bild haben, leider kamen mir auf dieser Mission aber immer wieder Leute sprichwörtlich in die Quere. Es gab ignorante Menschen, die ihr Umfeld nicht wahrnahmen oder ohne Rücksicht vor die Kamera standen, damit sie einen noch besseren Winkel hatten. Einmal fragte ich einen Mann, was das solle. Dieser schaute mich nur genervt an, räumte aber seinen Platz. Darauf ging ich wieder etwas in Richtung Dunlop-Schikane und fotografierte noch einige Besucher. Dort traf ich wieder auf meinen Vater und wir gingen zusammen weiter zur Tertre Rouge. Es war bereits dunkel und der Zufall wollte es, dass der Mercedes GT3 in der Kurve Funken sprühte. Ich musste unbedingt ein Foto davon haben. Also standen wir für eine halbe Stunde da und warteten auf einen von den drei Mercedes GT3 Wagen. Es war schwierig, ein scharfes Foto zu machen, da der Fokus mit dem Zaun im Bild nicht zu-rechtkam. Schliesslich bekam ich aber, was sich wollte und wir machten uns auf den Rückweg zum Hauptgelände.



Abbildung 12: Mercedes AMG GT3 in der Tertre Rouge bei Nacht

6.10 22:00 Uhr: Die Besucher

Auf dem Rückweg wurde ich mehrmals angesprochen und gefragt, ob ich nicht ein Foto machen könnte. Das war diese Woche schon mehrmals passiert, und die Kamera schien Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Da wir noch etwas essen wollten, stellten wir uns in eine Warteschlange vor einem Essensstand. Vor uns warteten zwei Briten, und wir kamen ins Gespräch. Die Kommunikation stellte sich aber als ausserordentlich schwierig her-



Abbildung 13: Zwei junge Männer

aus, denn der britische Akzent und der Alkoholpegel bei den zwei waren eine grosse, aber auch amüsante Herausforderung. Sie fragten mich, wen ich gerne zuoberst auf dem Podest sehen würde. «Am liebsten den 51er-Ferrari», sagte ich, «aber irgendwie auch den 83er Ferrari mit Robert Kubica, da dann alle Ferraris einmal das Rennen gewonnen hätten». Glauben tat ich es immer noch nicht, da Ferrari schon zweimal hintereinander gewonnen hatte. Aber die Hoffnung auf ein drittes Mal und auf einen Hattrick blieb intakt. Als wir uns von unseren zwei neuen Kollegen verabschiedet hatten und unser Essen in den Händen hielten, setzten wir uns an einen Tisch. Es war ein guter Moment, um wieder ein paar Notizen zu machen. Langsam wurde ich etwas müde, doch die allgegenwärtige Stimmung war zu gut. Die Menschen feierten mit Lebensfreude und tauschten sich rege aus. Es gab nie einen Moment, bei dem jemand Streit suchte. Die Leute begegneten sich mit



Abbildung 14: Zwei britische Besucher

Respekt und teilten die gleiche Faszination und Freude am Motorsport. Wenn ich zufällige Begegnungen um ein kurzes Interview für meine Arbeit bat, war die Reaktion wider meine Erwartungen immer positiv. Dieses Jahr wurde sogar ein neuer Zuschauerrekord aufgestellt, und durch neue Aufenthaltsbereiche⁶, wie Tribünen und Aussichtspunkte, wurde der Zuschauerandrang besser verteilt.

Dazu gehört auch der zuvor erwähnte Bereich bei der Gokartbahn, und bei den Porschekurven wird eine neue Tribünenfläche geplant. Zusätzlich soll bei der Tertre-Rouge eine neue Fan-Zone mit gastronomischen Angeboten und Grossleinwand entstehen. Dafür muss die Wiese, die bis jetzt für Zelte freigegeben war, in Zukunft weichen. (Brederlow, 2025)

⁶ Mehr Infos zu den Aufenthaltsorten: <https://www.24h-lemans.com/en/new-spectator-area>

6.11 23:00 Uhr: Das Inferno von Le Mans

Nach unserer kurzen Essenspause gingen wir weiter in Richtung des zweiten ACO-Clubs bei der Start-Ziel-Geraden. Der Himmel war nun schwarz und alles wurde von viel zu grellen weissen LED-Scheinwerfern beleuchtet. Ein kurzer Blick auf eine Grossleinwand erklärte die Aufregung vom Kommentator, der etwas auf Französisch ausrief, das wir nicht verstanden. Ein Oreca-Gibson war beim Marshallposten sechs, bei der Tertre Rouge, in die Bande gefahren. Der Schaden sah heftig aus, die Front des Autos war in der Schutzwand aus Pneus versenkt und überall lagen Carboneile herum. Ein paar Marshalls eilten dem Fahrer zu Hilfe, der aber zum Glück schon selbständig ausgestiegen war und davonlief, als ob nichts geschehen wäre. Das Rennen verlief bis jetzt generell problemlos, denn es gab noch keine grösseren Zwischenfälle oder gar tragische Unfälle. Ferrari hatte sich an der Spitze festgesetzt und es sah so aus, als ob niemand etwas dagegen machen könnte. Früher hatten aber nicht alle das Glück, so ganz unversehrt einen Unfall zu überstehen. Vor Allem in den Anfangsjahren des Rennens bedeutete ein Unfall bei solchen Geschwindigkeiten entweder Tod oder ganz sicher schwere Verletzungen. Einer der grössten Unfälle ereignete sich am 11. Juni 1955. Man könnte die Tragödie als die grösste in der gesamten Motorsportgeschichte bezeichnen. Da es damals noch keine Boxengassen gab, mussten die Stopps am Streckenrand durchgeführt werden. Als die Favoriten Mike Hawthorn (Jaguar) und Juan Manuel Fangio (Mercedes) die ersten Wagen überrundeten, kam es zu dem tragischen Ereignis, das die Welt des Motorsports global verändern sollte. Auf dem Weg zur Start-Ziel-Geraden tauchen vor den Favoriten der Silberpfeil von Pierre Levegh und der blaue Austin-Healy von Lance Macklin auf. Hawthorn war für seinen ruppigen Fahrstil bekannt, der im Endeffekt eine tragische Kettenreaktion auslöste. Nachdem er an Macklin vorbeigezogen war, zog er ruckartig an den rechten Streckenrand und bremst abrupt ab. Hinter dem Jaguar von Hawthorn entfesselt sich jetzt das Chaos. Macklin musste nach links ausweichen, dort kam aber schon Levegh mit 240 Stundenkilometern angeschossen. Levegh, der schon ahnte, was gleich passieren würde, konnte Fangio nur noch ein Handzeichen geben. Fangio konnte gerade noch ausweichen, um noch Schlimmeres zu verhindern, die Katastrophe für Levegh aber nicht abwenden. Das abfallende Heck des Austin-Healy wirkte für den Mercedes wie eine Sprungschanze⁷, der Wagen hob ab und krachte gegen einen Schutzwall. Er überschlug sich, die Vorderachse und die Motorhaube rissen ab und flogen in die Zuschauerränge.



Abbildung 15: Hergang des Unfalls am 11. Juni 1955

⁷ Abbildung 15: (Wikipedia, 2025)

Ein loderndes Feuerinferno entstand. Die Feuerwehr, die den Brand mit Wasser unter Kontrolle bringen wollte, machte alles nur noch schlimmer, da die Karosserie des Silberpfeils hauptsächlich aus Magnesium bestand. Gleichzeitig wurde der Wagen von Macklin an den Streckenrand geschleudert und vernichtete alles und jeden, der im Wege stand. (Brümmer, 2025)⁸ Es gab mindestens 84 Todesopfer und zahlreiche Verletzte⁹. Darunter auch Pierre Levegh. Er wurde aus seinem Fahrzeug geschleudert, landete auf dem Asphalt und starb Minuten später noch auf der Unfallstelle. Fangio erzählte später, dass Levegh ihm mit dem Handzeichen wahrscheinlich das Leben gerettet habe. (The Guardian, 1955)

Das Rennen wurde nicht abgebrochen, sondern normal weitergeführt. Die Veranstalter rechtfertigten es mit der Begründung, dass mit einem Abbruch die abreisenden Menschen die Strassen zum Krankenhaus blockiert hätten. Wahrscheinlich hatte man aber auch Angst vor Regressansprüchen. Denn wenn man die Startgelder hätte zurückzahlen müssen, wäre der ACO bankrottgegangen. Um zwei Uhr morgens, also circa sechs Stunden später, bekam der Mercedes Rennleiter Alfred Neubauer den Befehl, die zwei restlichen Silberpfeile aus dem Rennen zu nehmen. Mercedes fuhr die Saison noch zu Ende und kehrte erst mehr als drei Jahrzehnte später mit dem Schweizer Team «Sauber» nach Le Mans zurück. Der Motorsport wurde von da an in der Schweiz als mörderisch verurteilt und als Konsequenz wurde ein generelles Verbot von Rundstreckenrennen eingeführt. (Brümmer, 2025)



Abbildung 16: Foto nach dem Unfall am 11. Juni 1955

⁸ Neue Zürcher Zeitung, Ausgabe vom 10. Juni 2025, S. 15

⁹ Abbildung 16: (Fink, 2017)

6.12 00:00 Uhr: 102 Jahre Le Mans

Ein kleiner Crash, wie der vom Oreca war normal, es brauchte manchmal nur eine kleine Berührung oder ein Missgeschick eines Fahrers. *Wir gingen also weiter in Richtung Museum, vor dem nur noch ein paar Leute standen. Es war generell viel leerer geworden, vereinzelt waren die Läden geschlossen und Zuschauer machten sich auf den Heimweg. Im Museum sah immer noch alles gleich aus wie vor zwei Jahren. Das Einzige, was sich geändert hatte, war eine Spezialausstellung zum Thema McLaren und eine riesige Baustelle neben dem Museumsgebäude. Als mein Vater und ich durch das Drehkreuz gingen, machte ich noch einen dummen Witz, da mein Vater vor zwei Jahren sein Handy im Museum liegen gelassen hatte. Den ersten Teil der Ausstellung mit berühmten Fahrern hatte ich bereits zwei Mal gesehen, wir gingen dementsprechend zügig weiter. Der Raum mit allen Autos in Miniaturform, die jemals am Rennen teilgenommen hatten, wurde langsam zu klein und wir fragten uns, wo sie den Rest unterbringen würden, falls es irgendwann wirklich zu wenig Platz hatte. Die alten Le-Mans-Boliden hatten wir auch schon mehrmals gesehen, aber diese waren jedes Jahr aufs Neue interessant. Speziell der Audi R18 e-tron Quattro¹⁰ und der Bentley Speed 8 hatten es mir angetan.* Der R18 war vor allem technisch



Abbildung 17: Audi R18 e-tron quattro

sehr interessant, da Audi der erste Hersteller war, der ein Hybridantrieb einsetzte. Zudem besass der R18 einen Dieselmotor, was für ein Rennwagen eher untypisch ist. Der Audi gewann 2012 und 2013 die FIA WEC und blieb in Le Mans von 2012-2014 ungeschlagen. (Audi, 2025) Die neue McLaren-Ausstellung war grundsätzlich interessant, es waren aber hauptsächlich nur F1-McLaren ausgestellt. Die Marke hatte auch nicht viel

mehr zu bieten in der Tourenwagengeschichte des Museums. Zudem konnten wir den MP4-23-Wagen von Lewis Hamilton aus 2008 und den MCL35 von Lando Norris aus 2021 mit einer Speziallackierung¹¹ bestaunen. Obwohl das 24-Stunden-Rennen von Le Mans zu den ältesten Rennen der Welt gehört, gab es im ganzen Museum erstaunlich wenig Fakten zur Geschichte des Rennens. Nur die jeweiligen Fahrzeuge und Fahrer waren beschrieben. Das erste 24-Stunden-Rennen wurde vom 26. - 27. Mai 1923 ausgetragen und aus Unzufriedenheit des ACOs gegründet. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war der Gordon Bennett Cup das wichtigste Autorennen der Welt.

¹⁰ Abbildung 17: (Audi Media Center, 2015)

¹¹ Der McLaren F1 ist ein Tourenwagen und hat keine Verbindung mit den Formel 1 Boliden.

Da dort französische Hersteller aber benachteiligt wurden, schuf man sein eigenes Rennen. Jedoch war dies noch kein 24-Stunden-Rennen, sondern einfach ein klassisches Langstreckenrennen. 1922 kam Georges Durand auf die Idee, ein Rennen einzuführen, das 24 Stunden geht. Die Hersteller konnten somit jedes Jahr die Zuverlässigkeit und Robustheit ihrer Autos testen. Meistens gewann auch nicht das schnellste Auto, sondern dasjenige, welches am längsten durchhielt. Damals stellten die Gewinner eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 92km/h auf, nichts im Vergleich, zu den 249.2km/h, die Neel Jani in einer Qualifyingrunde erreichte. (Sarthe Tourisme, 2025) Der erfolgreichste Hersteller ist ohne Zweifel Porsche mit 19 Gesamtsiegen, dann folgen Audi mit 13 und Ferrari mit 12, ausserdem hat Porsche mit sieben Siegen in Folge die längste Siegesserie erzielt. Tom Kristensen ist der Fahrer mit den meisten Siegen, ganze neun Mal stand er ganz oben auf dem Podest. Aber auch andere grosse Fahrer wie Fernando Alonso oder Nico Hülkenberg haben das Rennen schon gewonnen.



Abbildung 18: Helm von Sébastien Buemi

Der Schweizer Sébastien Buemi konnte mit Toyota das Rennen ganze vier Mal gewinnen und von 2018-2020 sogar hintereinander. (Wikipedia, 2025) Die Rivalität von Ford und Ferrari im Jahr 1966 ist auch noch erwähnenswert, jedoch war der Unfall 1955 das ausschlaggebendste Ereignis in der Geschichte des Rennens.

6.13 01:00 Uhr: Innovationstreiber Le Mans

Es störte mich allerdings nicht sehr, dass es fast keinen Beschrieb der Geschichte des Rennens gab, denn ich interessiere mich mehr für die Aerodynamik und Technik der Fahrzeuge. Gerade die Fahrzeuge, bei denen man erste aerodynamische Ansätze umzusetzen versuchte, sahen lustig aus. Die neueren Autos wirken wie Raumschiffe dagegen. Wenn ich solche Autos bestaune, frage ich mich manchmal, wie Ingenieure auf solche Ideen kommen. Jedes Teil muss perfekt sein, alle müssen zusammenpassen und funktionieren. Es gibt Dinge, die kann ich mir auch nicht ganz erklären, weshalb sie genauso gelöst worden waren. Ein Beispiel dafür wären die kleinen Flügel auf der Seite des Cadillacs Hypercar. Nicht nur die Aerodynamik hatte sich verändert, sondern auch die Materialien, denn statt schwererem Blech wird heutzutage fast das ganze Chassis aus Carbonfasern hergestellt. An alternativen Antrieben wurde experimentiert, ein Beispiel dafür wäre der Mazda 787B, der im Jahr 1991 das Rennen mit einem Wankelmotor gewann. (Wikipedia, 2025) Teilweise stammen sogar Dinge, die wir heute an jedem Strassenauto finden, ursprünglich aus Le Mans. Durch die lange Strecke, welche die Fahrzeuge zurücklegen mussten, machte das Rennen zu einem viel grösseren Innovationstreiber wie andere Motorsportevents. Ein Paradebeispiel für einen technischen Durchbruch wäre die Scheibenbremse, die in fast allen Strassenfahrzeugen verbaut wird. Im Jahr 1953 wurde diese Technik von Jaguar das erste Mal verbaut und bescherte dem Hersteller direkt einen Doppelsieg. So gelang der Scheibenbremse den Durchbruch in den Strassenverkehr. Eine ähnliche Ge-



Abbildung 19: Mazda 787B mit revolutionärem Wankelmotor

und zudem gewann Audi 2001 mit einer Benzin-Direkteinspritzung, was zu dieser Zeit noch eine sehr aussergewöhnliche Technologie war. Man konnte auch beobachten, dass die Chassis immer grösser wurden. Mit den Chassis wuchsen auch die Motoren, während die ersten Fahrzeuge noch mit 1.0-3.0 Liter Motoren fuhren, hatte der Cadillac momentan einen 5.5 Liter Motor. Die Zylinderanzahl war auch gestiegen, früher gab es noch viele Fahrzeuge, die mit 4 Zylindern ausgestattet waren, heutzutage ist das eher selten.

geschichte hat Audi mit dem Hybridantrieb geschaffen, denn der Audi R18 e-tron quattro war das erste Fahrzeug, das mit einem Hybridantrieb gewann. Dieser Erfolg verhalf dazu, dass Hybridantriebe auch in modernen Autos implementiert werden. Der Hersteller aus Ingolstadt förderte die Innovation wie kein anderer Hersteller. Audi war der erste Hersteller, der mit einem Dieselmotor siegreich war,



Der Porsche 919 Hybrid tanzte aber etwas aus der Reihe. Das Auto faszinierte mich, da es nur einen 2.0l 4 Zylinder Motor besass, jedoch eines der erfolgreichsten Fahrzeuge in der LMP1 Kategorie war. Ein Motor mit vier Zylindern ist für mich eigentlich ein Antrieb, der hauptsächlich in sparsamen Strassenautos verbaut wurde und auch nicht sehr viel Leistung erzielte. Aber ganz sicher nicht in einem Tourenwagen, der dann noch so erfolgreich war. Es war auch ein Bruch der Porsche-Philosophie, denn der Hersteller baute eigentlich 6-Zylinder-Motoren und manchmal noch einen V8. Es waren diese ungewöhnlichen Entscheidungen, die mich interessierten. Ich konnte mir den Kopf darüber zerbrechen, jedoch kam ich dann nie auf eine wirklich gute Antwort. Vielleicht kann ich mir diese Dinge dann erklären, wenn ich das Maschinenbaustudium abgeschlossen habe, dass ich einmal anstrebe. Es ist ein Traum von mir, später in dieser Branche zu arbeiten und solche spannenden Herleitungen zu machen und Entscheidungen zu treffen, über die ich mir die ganze Zeit Gedanken mache. Momentan kann ich aber nur Vermutungen anstellen und mich in die Materie vertiefen. Klar geht es bei der Entwicklung immer um Leichtbau und darum, möglichst viel Abtrieb zu erzeugen, jedoch finde ich die Frage, wie man das macht, sehr spannend. Beim Leichtbau ist es einfach zu sagen, weshalb bestimmte Entscheidungen getroffen wurden. Durch neue Technologien konnte man neue Materialien herstellen: das, was früher noch aus Aluminium war, ist heute aus Carbon. Man kann durch Algorithmen genau berechnen, wo man Material braucht und diese entsprechende Materialmasse auf ein Minimum beschränken. Beim Abtrieb begibt man sich aber in das komplexe Gebiet der Strömungstheorie. Als Laie hat man kaum eine Chance, irgendetwas zu verstehen.

6.14 02:00 Uhr: Die Boxengasse

Wir verliessen das Museum und mussten feststellen, dass wir nicht wieder auf den Circuit gelangen konnten. Die Helfer trieben die Menschen förmlich vom Gelände. Draussen mussten wir uns wieder in einer Schlange anstellen, um auf das Gelände zu gelangen. Mein Vater wurde zunehmend genervt, da man nur durch ein Drehkreuz wieder zurück zur Rennstrecke gelangen konnte und es dutzende Leute vor uns hatte. Persönlich empfand ich es als nicht so dramatisch, wir hatten schliesslich immer noch 14 Stunden Renn-Action vor uns. Auf dem Gelände war jetzt noch weniger los als vorher. Die verbliebenen Zuschauer strömten in Richtung der Ausgänge, wir jedoch blieben stark. Ich hatte mir vorgenommen, dieses Jahr die ganzen 24 Stunden auf dem Gelände zu bleiben. Ich fühlte mich noch erstaunlich fit für die Uhrzeit und war positiv gestimmt, dass ich es schaffe. Für die Maturaarbeit wollte ich noch Fotos von der Boxengasse machen. Glücklicherweise lag der ACO-Bereich genau gegenüber der Boxengasse und die ACO-Tribüne war etwas erhöht, was eine gute Sicht über die Boxenwand ermöglichte. Die Kamera musste ich aber erst noch aus dem Schliessfach holen, in dem wir sie am Nachmittag deponiert hatten. Nach einer kurzen Pause machte ich mich auf den Weg und nahm die Abkürzung durch das Fahrerlager, da wir mit unserem Ticket auch zu diesem Bereich Zugang hatten. Ich



Abbildung 20: Ferrari 296 GT3 in der Boxengasse

erschrak fast etwas, als ich es betrat, so leer hatte ich es noch nie gesehen. Es wirkte fast so, als ob gar kein Rennen stattfand und alle Mitarbeiter der Teams nach Hause gegangen wären. Nur ein paar Arbeiter mit Leuchtwesten liefen umher. Auf dem Weg zum Schliessfach kaufte ich mir in einem der letzten Läden, der noch offen hatte, einen Energydrink. Ich ging vom Fahrerlager die Treppe hinauf zu dem Ladengelände, keine Menschenseele

war dort, alle Geschäfte waren dunkel, es war fast etwas unheimlich. Als ich beim Schliessfach angekommen war, gab ich den Code ein und ging dann über den Dunlop-Bogen wieder zurück. Zurück im ACO-Bereich fand ich meinen Vater schlafend wieder. Ich setzte mich an denselben Tisch und schraubte das lange Objektiv an die Kamera. Nachdem ich alles an der Kamera nochmals kontrolliert hatte, begab ich mich auf die ACO-Tribüne. Schnell stellte sich die Sache als schwierig heraus, da die Kombination mit der dunklen Strecke und dem grellen Boxengassenlicht schwierig einzufangen war.

Vor allem musste ich schnell sein, da die Boxenstopps in Windeseile durchgeführt wurden und ich die Kameraeinstellungen immer wieder anpassen musste. Ich rannte auf der Tribüne hin und her und probierte wieder, das perfekte Foto zu machen. Leider machte mir die Boxenmauer immer wieder einen Strich durch die Rechnung, da auch dort noch ein Zaun oder eine Glasfront im Weg waren. Die Boxengasse¹² ist, wie der Name schon sagt, der Ort, wo die Teams ihre Boxenstopps durchführen. Sie wird unterteilt in die «Fast Lane» und die «Work Area». Dazwischen liegt meistens noch ein Streifen, der die beiden Bereiche abtrennt. In der «Fast Lane» fahren die Autos mit 60km/h zu ihren Boxen. Falls diese Geschwindigkeit überschritten werden sollte, droht eine Zeit- oder Geldstrafe. In modernen Autos gibt es einen Knopf, der das Auto automatisch auf die Boxengassengeschwindigkeit abbremst und diese limitiert. In der «Work Area» werden Arbeiten am Fahrzeug verrichtet. Im Anschluss an den Arbeitsbereich liegen die jeweiligen Garagen der Teams. Falls es ein grösseres Problem gibt, kommt es nicht selten vor, dass die Crew das Auto in die Garage schiebt und dort Reparaturen vornimmt. Wenn die Fahrzeuge weiterfahren, müssen sie wieder auf die «Fast Lane» wechseln und dabei Rücksicht auf Fahrzeuge nehmen, die bereits darauf sind. Das kann zu knappen Manövern führen, vor allem wenn es um Podestplätze geht. Direkt an der Strecke anliegend ist noch die «Sign Area». Dort sitzen die Ingenieure und Teammanager und kommunizieren via Funk mit den Fahrern über allfällige Strategieänderungen und sie beobachten die Konkurrenz. Auch bei der Ein- und Ausfahrt von der Boxengasse gibt es bestimmte Regeln, welche die Fahrer einhalten müssen, um sich und andere nicht zu gefährden. (*Motorsport Regulations, 2025*)

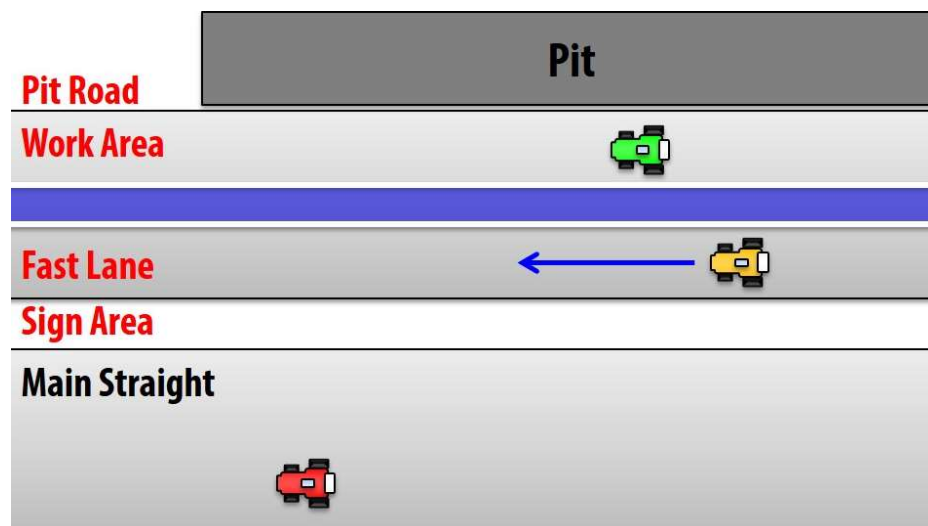


Abbildung 21: Boxengasse

¹² Abbildung 21: (*Motorsport Regulations, 2025*)

6.15 03:00 Uhr: Ruhe kehrt ein

Zurück am Tisch holte ich meinen Laptop hervor und begann, die Fotos von der Kamera zu übertragen. Eine halbe Stunde dauerte dieser Vorgang. Während ich wartete, schaute ich das Rennen auf einem Fernseher und trank mein Monster Energy. Das Rennen war bedauerlicherweise langweilig, Ferrari belegte zwar nicht mehr alle Podestplätze, da der 83 AF Corse Ferrari durch eine Strafe zurückgefallen war. Ich beobachtete, wie er gerade dem 08er Toyota hinterher raste, um ihn zu überholen. Auch ein Porsche mischte langsam mit in den Top 3, jedoch sah es immer noch so aus, als würde Ferrari gewinnen. Auch gab



Abbildung 22: Fahrerlager in der Nacht

es keine besonderen Ereignisse, wie z.B. Regen oder den Einsatz eines Safetycars. Mittlerweile war auch der Grossteil der Leute im Club eingeschlafen; alle in verschiedenen Positionen, eine lustiger als die andere. In solchen Momenten liess ich meine Gedanken etwas fliegen. Ich dachte an die Sommerferien, die schon bald kommen, an die anstehende Vormaturprüfung und daran, dass nächstes Jahr hoffentlich mein letztes sein wird im Gymnasium. Langsam musste auch ich damit kämpfen, die Augen offen zu halten. Ich entschied mich, den Kopf für ein paar Minuten auf den Tisch zu legen. Ich tat meine Kopfhörer in meine Ohren, schaltete Musik ein und probierte etwas zu schlafen, nur konnte ich nicht. Louis hat mir erzählt, dass es ihm während der Rennpausen ähnlich ginge. Er probierte zu schlafen, schaffte es aber nicht, da das Rennen einfach zu spannend war. Als Fahrer ist das Schlafen zwischen den Stints wahrscheinlich eine Sache der Unmöglichkeit. 15 Minuten später war der Download der Bilder dann auch endlich fertig, ich pickte mir ein paar gute heraus und postete sie auf Instagram. Langsam wusste ich nicht mehr, was ich tun sollte, denn auch für den nächsten Tag war schon fast alles vorbereitet.

6.16 04:00 Uhr: Auf halber Strecke

Die Hälfte der Zeit war geschafft! Ich war etwas unschlüssig, ob ich froh oder traurig darüber sein sollte, denn schliesslich musste ich nochmals zwölf Stunden durchhalten und danach noch nach Hause kommen. Um meiner Langeweile entgegenzuwirken, fing ich an, ein paar Fragen für Interviews mit Besuchern und Angestellten vorzubereiten. Gleichzeitig schaute ich immer noch das Rennen, viel mehr gab es nicht zu tun. Auch der Barkeeper war verschwunden, der vor 15 Minuten noch an der Bar gestanden war. Als ich mir vorher ein Getränk geholt hatte, habe ich ihn zuerst auf Englisch angesprochen und dann realisiert, dass er Deutsch kann. Es war ein etwas älterer Mann gewesen, der mich an Walter Röhrl¹³ erinnerte, doch nun war er verschwunden. Also sass ich einfach da und wartete ab. Noch ungefähr drei Stunden, bis die Sonne aufging und die Teams es durch die Nacht geschafft hatten. Für die Teams war die Nacht der Moment, wo am meisten schief laufen kann, denn die Sicht ist schlecht. Aber die Fahrer müssen ihren Skills vertrauen. Das einzige Licht kommt von den eigenen Scheinwerfern und ein paar wenigen Strassenlaternen. Ich war überrascht, als mir Louis erzählt, dass er eigentlich ganz gerne in der Nacht fahre. Es sei friedlich und man fährt in einer Art Tunnelblickmodus. Zudem soll der Verkehr einfacher zu bewältigen sein in der Nacht. Fahren bei Sonnenaufgang sei besonders schön und hoffnungsvoll.



Abbildung 23: Orecar Gibson von AO Racing

¹³ Walter Röhrl ist eine Rallyelegende aus den 1970er und 1980er Jahren.

6.17 05:00 Uhr: «No, non ci siamo!»

Ferrari war immer noch auf den Rängen eins, zwei und drei, jedoch war nicht mehr die 51 ganz vorne, sondern das Ferrari-Privatteam mit der Nummer 83. Es erinnerte stark an die 50er und 60er Jahre, damals war die Scuderia auch eine unaufhaltsame Kraft. Im Jahr 1966 gewann Ford die 24 Stunden und beanspruchte sogar das ganze Podium für sich. Zu dieser Zeit schwächelte diese Marke, aber Henry Ford II wollte der Marke einen PR-Boost verpassen, was er mit dem Sieg von 1966 erreichte. (Flemming, 2021) Damals lag Ford im Bereich Sportwagen weit zurück, in Europa gab es Marken wie Ferrari oder Jaguar und in den USA die Corvettes von General Motors. So entstand die Idee für den Ford GT40, jedoch fehlte Ford einfach das Wissen, um einen Sportwagen zu bauen. Gleichzeitig wollte Enzo Ferrari¹⁴ seine Firma verkaufen. Ferrari hatte eben Le Mans dreimal in Folge gewonnen und hatte somit das Knowhow, um einen erfolgreichen Sportwagen zu bauen. Jedoch platze der Deal zwischen Ford und Ferrari im letzten Moment. Enzo wollte nämlich die Kontrolle über die Rennabteilung behalten, die zukünftig Ferrari-Ford heissen sollte. Doch die Anwälte haben in der Vertragsklausel etwas geändert, was dem "Commendatore" überhaupt nicht passte. Enzo schrieb kurz und knapp neben die Vertragsklausel: «No, non ci siamo.» Was so viel wie «Nein, das passt nicht» bedeutet, beschimpfte die amerikanischen Anwälte und sagte darauf zu seinem Notar «Andiamo a pranzo!»¹⁵ und verliess den Raum. Henry Ford II. gefiel das natürlich gar nicht und sagte Ferrari den Krieg an.



Abbildung 24: Enzo Ferrari

¹⁴ Abbildung 24: (Quaste, 2018)

¹⁵ Italienisch für: Gehen wir Mittagessen!

10 Monate später hatte Ford die erste Variante des GT40s an den Start geschickt. Im gesamten waren es drei Autos, die Ford im Rennen hatte. Zwei fielen jedoch wegen technischer Probleme aus und der dritte fing Feuer. Ferrari gewann das Rennen mit einem Dreifachsieg. Nach dieser Blamage wendete man sich an Carol Shelby, der damals sehr erfolgreiche Sportwagen entwickelte. Shelby setzte eine seiner besten Testfahrer, Ken Miles, in den Ford. Miles beschrieb den GT40 nach der ersten Testfahrt als «bloody awful». 1965 startete Ford mit sechs Autos, die wie im Jahr zuvor schon die schnellsten waren auf der Geraden, jedoch fielen wieder alle wegen technischer Pannen aus und Ferrari gewann das Rennen erneut mit drei Fahrzeugen auf dem Podest. (*Baroni, Die unglaubliche wahre Geschichte hinter «Le Mans 66», 2019*) Die Rivalität zwischen Ford und Ferrari war eine der gnadenlosesten in der Motorsportgeschichte. Während Ford auf das Podium fuhr, brachte Ferrari keinen Wagen ins Ziel. Ford gewann das Rennen nach 1966¹⁶ noch weitere drei Male, bis Porsche den Ford GT40 mit ihrem 917KH ablösten. Ferrari gewann das legendäre Rennen erst im Jahr 2023 wieder. (*Wikipedia, 2025*) Ford hat dieses Jahr angekündigt, 2027 wieder in die WEC, also nach Le Mans zurückzukehren. Vielleicht gelingt es Ford nochmals, Ferrari vom Thron zu stürzen. (*Ford Performance, 2025*)



Abbildung 25: Die drei Gewinner GT40s bei der Zieleinfahrt (1966)

¹⁶ Abbildung 25: (*Baroni, 2019*)

6.18 06:00 Uhr: Erwachen

Langsam wurde es wieder hell. Da ich mich auf mein Handy verliess, das den Sonnenaufgang für 07:00 Uhr angekündigt hatte, wollte ich noch Aufnahmen mit langer Belichtungszeit machen. Ich musste mich also beeilen. Um meinen Vater zu informieren, dass ich auf die Tribüne gehe, weckte ich ihn kurz. Ich erntete nur einen bösen Blick und ein «Okay». Ich nahm dem Rucksack mit Kamera und Stativ und joggte zur Tribüne, damit ich möglichst wenig Zeit verlor. Dort angekommen baute ich alles auf und stellte fest, dass es schon zu hell war, jedoch gab der Winkel von der Tribüne aus auch nicht viel her. Worauf ich noch ein paar Fotos in der morgendlichen Stimmung schoss. Als mir die Fotos genügten, setzte ich mich auf einen Sitz und schaute einfach den Rennwagen zu. Ausser mir waren noch 6-7 andere Leute auf der Tribüne, jedoch waren alle still und genossen die Atmosphäre. Ich holte meine Airpods aus der Hosentasche und hörte etwas Musik dazu. Die Stimmung war unbeschreiblich, es fühlte sich an, als hätte ich das Rennen nur für mich allein. Herrlich - der Moment schien fast unendlich! Im Hintergrund ging langsam die Sonne auf und der Circuit erwachte wieder zum Leben. Ich verbrachte circa eine Stunde auf der Tribüne und ich nutzte die Zeit, um mir nochmals ein paar Notizen zu machen. Irgendwie wirkte dieses Sitzen und Schauen beruhigend auf mich, es hatte etwas Meditatives. Statt die ganze Zeit unter Strom zu stehen, konnte ich meinen Gedanken etwas Raum geben.



Abbildung 26: Dunlop-Bogen am Morgen

6.19 07:00 Uhr: Hinter den Kulissen

Irgendwann musste ich langsam zurück zum ACO-Bereich. Beim Hinuntergehen von der Tribüne kam ich an zwei Freiwilligen vorbei, mit denen ich noch ein spontanes Interview machen wollte. Es kostete mich etwas Überwindung, die beiden anzusprechen, jedoch wollte ich irgendwann diese Interviews noch machen und warum nicht jetzt? Die Überwindung der Sprachbarriere war recht gross. Aber mit Google Translate war diese ziemlich schnell auch aus dem Weg geräumt. Die junge Frau erzählte mir etwas über ihr Leben und weshalb sie hier ist. Das Weshalb klingt bei fast allen Helfern gleich: Entweder wollten sie das schon ihr ganzes Leben lang mal erleben oder sie machen es schon seit Jahren und haben immer noch Freude daran. Beim Gridwalk hatte mir ein Marshall erklärt, dass er diesen Job schon gefühlt sein halbes Leben lang mache. Eine andere sagt mir, dass sie erst circa ein Jahr dort arbeite, sie aber damit ihren Traumjob gefunden habe. Generell ist die Stimmung bei den Helfern sehr fröhlich und entspannt. Eine andere Helferin berichtete mir sogar um 4 Uhr morgens in der Früh, dass sie das immer schon mal machen wollte. Man vergisst schnell, wie viele Leute es braucht, um solch einen Anlass zu bewältigen. Auf dem ganzen Gelände stehen Freiwillige mit Leuchtwesten und Trillerpfeifen, welche die Menschenmengen in Schach halten sollten. Ob Sicherheitspersonal, Verkäufer oder Gruppenführer für VIPs, alle werden gebraucht, damit das Rennen reibungslos

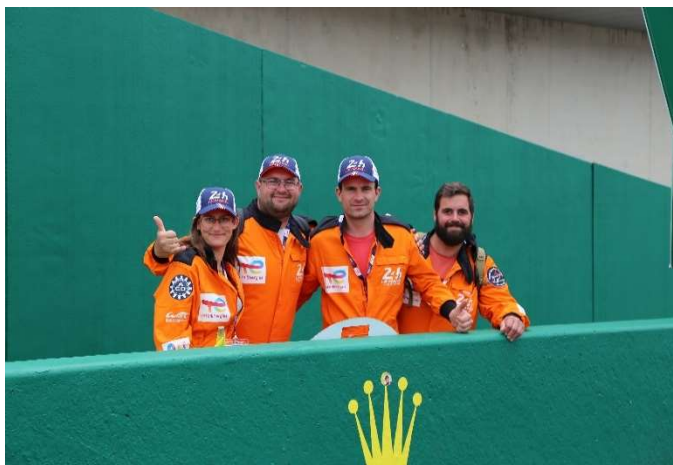


Abbildung 27: Vier Marshalls

ablaufen kann. Jung oder Alt, Frau oder Mann spielte keine Rolle, alle waren daran beteiligt und gut drauf. Die einzigen, die immer wieder etwas grimmig und unfreundlich schienen, waren die Mechaniker der Teams. Schlussendlich wurde es mir zu blöd, mich von unmotivierten Mechanikern anschauen zu lassen und ich strich dieses Interview aus meinem Plan. Klar ist es verständlich, dass man, nachdem man so lange gearbeitet

hatte, keine Lust auf ein Interview hatte. Aber mich störte die konsequente Unfreundlichkeit. Ich liess mich aber nicht ausbremsen und suchte mir einfach andere Menschen, die sich gerne befragen liessen. Fragen hatte ich nämlich genügend vorbereitet.

6.20 08:00 Uhr: Flaggen

Im ACO-Club erwarteten mich ein frisches Croissant und ein Kaffee. Die Leute wurden langsam wach und ich immer müder. Der Kaffee hatte so gut wie keinen Effekt mehr. Ich stützte meinen Kopf auf meinem Arm ab und wachte erst 45 Minuten später wieder auf. Die Müdigkeit hatte mich eingeholt. Nun waren wieder mehr Menschen auf dem Gelände unterwegs und die Busse hatten wieder ihren Betrieb aufgenommen. Deshalb fassten wir den Entschluss, um 09:00 los in Richtung Busstation zu gehen, um an die Mulsanne Kurve zu gelangen. Dadurch, dass ich eine Dreiviertelstunde geschlafen hatte, verpasste ich einen kurzen Teil des Rennens. Das Einzige, was ich links oben im Bildschirm wahrnahm, war die Aufschrift «YELLOW FLAG». Für welchen Streckenabschnitt diese galt, war aber nicht klar. Die nächste Videosequenz gab aber Aufschluss: der Whelen Cadillac blieb am Rand der Dunlop-Schikane einfach stehen. Es gab wahrscheinlich irgendwelche Motorprobleme. Auch die Moderatoren wussten nicht, was los war. Es schien sich aber um etwas Grösseres zu handeln, da der Cadillac ein paar Minuten später mit einem Kran weggebracht wurde. Die gelbe Flagge zeigte eine Slow Zone an, in der die Fahrer nicht mehr als 80 km/h fahren dürfen. Als das Auto hinter der Sicherheitsmauer war, wurden grüne Flaggen geschwenkt, welche das normale Weiterfahren erlaubten.



Abbildung 28: Ein Marshal schwenkt eine gelbe Flagge

Solche Flaggen werden während des ganzen Rennens geschwenkt. Es gibt sie in vielen verschiedenen Farben und sind etwas unverständlich, wenn man die Bedeutung nicht versteht. Die Hauptfarben sind Grün, Gelb und Rot. Die Grüne zeigt an, dass die Strecke freigegeben ist, die gelbe steht für «Achtung Gefahr» und die rote für einen kompletten Rennabbruch. Weil Le Mans so eine lange Strecke

ist, kann es vorkommen, dass nur in einem Sektor die gelbe Flagge gezeigt wird. Die Fahrer müssen dann auf 80 km/h abbremesen und auf allfällige Gefahren Rücksicht nehmen. Die slow Zone ist ähnlich wie die gelbe Flagge, jedoch gilt zusätzlich ein striktes Überholverbot und man muss einen Abstand von zwei Wagenlängen zum vorherfahrenden Auto haben. Falls diese Situation auftritt, dass der ganze Kurs unter einer gelben Flagge steht, müssen die Fahrer die Abstände zwischen den Fahrzeugen halten und dürfen auch nie überholen. Bevor man ein Rennen abbricht, versucht man es mit einem Safety car zu entschärfen. Drei Fahrzeuge mit Warnlichtern auf dem Dach fahren voraus und die Rennwagen müssen sich hinter diesen einreihen. Während dieses Vorgangs dürfte man einen Boxenstopp durchführen.



Falls das auch nichts mehr bringt, z.B. wegen schlechten Wetterbedingungen, kann das Rennen komplett abgebrochen werden. Dann werden rote Flaggen geschwenkt und alle Fahrzeuge müssen mit maximal 80km/h in die Boxengasse fahren. Dieser radikale Entscheid kann aber nur von der Rennleitung getroffen werden. Alle anderen Flaggen und Entscheide fällen die Marshallposten selbst. Die vierte, die man oft sieht, ist die blaue Flagge. Diese zeigt dem Fahrer, dass ein schnelleres Fahrzeug folgt und er es überholen lassen sollte. Falls man sich nicht an die Regeln hält, erhält man eine Strafe. Meistens ist das entweder eine «Drive-through-Penalty», eine Stop-and-Go-Strafe oder eine Zeitstrafe in der Boxengasse. Es gibt noch mehr Flaggen als diese vier, jedoch sieht man diese nur sehr selten und sie sind für das Verständnis des Renngeschehens nicht relevant. (ACO, 2020)

6.21 09:00 Uhr: Mulsanne

Die Busstation, zu der wir wollten, war ausserhalb des eigentlichen Geländes. Sie war bei der Tramstation, wo wir vor etwa 22 Stunden angekommen waren. Leider fuhr uns der Bus gerade vor der Nase weg. Ich setzte mich auf einen Betonblock und bestaunte die Metallgitter hinter uns, die für die Personenlenkung gedacht waren. Es wirkte etwas übertrieben, da maximal zehn Leute warteten und diese Vorrichtung eher für etwa 300 Personen gedacht war. Dann kam auch schon der Bus. Sobald ich mich hingesetzt hatte, lehnte ich mich gegen die Scheibe und schlief ein. Jedes Mal, wenn der Bus eine Kurve machte, rutschte mein Kopf nach vorne und ich wachte auf. Jedoch war der kurze Schlaf, den ich bekam, einer der besten in meinem Leben. Ich hätte liebend gerne noch etwas weitergeschlafen, aber wir hatten unser Ziel erreicht. Man musste noch ein Stückchen der Indianapolis-Geraden entlanglaufen, bis man die Mulsanne-Kurve erreicht hatte. Dort angekommen, mussten wir feststellen, dass wir nicht die Einzigen waren. Der ganze Hü-



Abbildung 29: Bus

gel neben der Kurve war voll mit Zuschauern. Im Jahr 2022 war dieser Hügel praktisch leer. In den letzten drei Jahren hatte das Rennen einen riesigen Aufschwung erlebt. In diesen drei Jahren sind die Besucherzahlen im Vergleich zu 2022 um etwa ein Drittel gestiegen. Vor allem im Jahr 2023 konnte man einen extremen Anstieg beobachten. (Wikipedia, 2025) Die Mulsanne ist die Kurve, die das Ende der Hunaudières-Geraden bildet. Da die Kurve einen Winkel von über 90 Grad aufweist, muss man stark abbremsen. Hier sind die Fahrer immensen G-Kräften ausgesetzt. Durch eine Entschärfung in der Hunaudières-Geraden sind die Geschwindigkeiten und somit die G-Kräfte nicht mehr so hoch, wie sie einmal waren. Ohne die zwei Kurven könnte man für eine Strecke von 5.8 Kilometern Vollgas geben, wobei die Autos bis über 400 km/h erreichen konnten. (Zentner, 2024) Der Rekord liegt dabei bei 405 km/h, welcher am 11. Juni 1988 von einem WM P88 aufgestellt wurde. Die höchste gemessene Geschwindigkeit für das momentane Reglement stellte Antonio Fuoco im Qualifying mit dem Ferrari 499p auf: ganze 343.3 km/h schnell fuhr er. (ACO, 2023)

6.22 10:00 Uhr: Maturastress

Sobald wir einen akzeptablen Platz gefunden hatten, packten wir unsere Campingstühle aus, bauten sie zusammen und setzten uns. Keine fünf Minuten waren vergangen und mein Vater war schon wieder eingeschlafen. Ich konnte aber kein Auge zumachen, denn wieder kam dieser Stress wegen der Maturitätsarbeit in mir auf. Habe ich alle Materialien? Gibt es genug zu erzählen? Kann ich mich später an alles erinnern? Wenn das Rennen fertig ist, gibt es keine Wiederholung, alles Material musste ich jetzt besorgen. Da ich mich etwas ablenken wollte, nahm ich die Kamera hervor und begann Fotos von der Kurve zu machen. Der Zaun vor der Kurve war in diesem Moment noch nerviger als sonst. Er ragte zwar nur knapp ins Bild, es war aber unmöglich, ihn gar nicht auf dem Bild zu haben. Vielleicht lag es an der Müdigkeit, dass mich das Gitter so störte. Genug Fotos hatte ich bereits, deshalb hörte ich recht schnell wieder auf mit dem Fotografieren. Auf der Grossleinwand auf der anderen Streckenseite konnte ich erkennen, dass Ferrari immer noch führte, jedoch einer der Porsche beachtliche Schritte Richtung Podium machte. Oberhalb der Rangliste wurde der Renncountdown angezeigt. Dieser zählte langsam, aber sicher Richtung null. Er zeigte nicht nur an, wie lange das Rennen noch lief, sondern auch, wie viel Zeit mir noch blieb. Ich wollte immer noch Interviews mit Besuchern machen, ich konnte mich aber nicht wirklich überwinden. Also nahm ich mir vor, beim Countdown von 5 Stunden noch drei Opfer auf dem Campingplatz zu suchen, die ich interviewen konnte.



Abbildung 30: Ford Mustang GT3 in der Mulsanne-Kurve

6.23 11:00 Uhr: Einmal Le Mans, immer Le Mans

Nun zeigte der Countdown 5:00 Stunden an. Es war also an der Zeit, die restlichen Interviews durchzuführen. Ich rüttelte meinen Vater wach und machte ein Handzeichen, dass ich gehen wollte. Widerwillig stand ich auf, klappte meinen Stuhl zusammen und verstaute ihn in der Tasche. Nachdem wir von dem kleinen Hügel runtergestiegen waren und die Menschenmenge hinter uns gelassen hatten, schloss ich das Mikrofon an mein Handy an. Das Mikrofon hatte schon die ganze Woche über immer wieder Probleme gemacht, folglich probierte ich es zuerst aus, bevor ich die richtigen Aufnahmen machte. Sobald alles funktionierte, sprach ich die ersten paar Menschen an, auch wenn es mich eine gute Portion Mut kostete. Es war eine Familie von Porsche-Fans, die mit dem Camper von England bis nach Frankreich gefahren war. Plötzlich ging ein Raunen durch die Menge, da der führende Ferrari von der Strecke abgekommen war und knapp den Zusammenstoss mit der Bande vermeiden konnte. Nach dem kleinen Schreckmoment erzählte mir der junge Student, dass er mit seiner Familie jedes Jahr hierherkomme und er sich jedes Jahr aufs Neue darauf freue. Sein Vater kommt anscheinend seit 27 Jahren nach Le Mans. Ich ver-



Abbildung 31: Campingplatz bei Mulsanne

abschiedete mich von ihnen und war erleichtert, dass das so gut von statten ging. Als nächstes sprach ich zwei ältere Männer an, die sich gerade auf einem Gasherd ihr Frühstück zubereiteten. Auch sie waren aus dem Vereinigten Königreich, genauer gesagt aus Bristol. Sie waren zuerst in die Normandie gefahren und dann weiter nach Le Mans. Einer hiess Tom und er war ziemlich lustig. Während des ganzen Gesprächs machte er immer wieder Witze. Auch wenn sie nur teilweise lustig waren, empfand ich Toms Charisma als unglaublich. In der Zeit, in der ich mit ihm redete, verbesserte sich meine Stimmung wie automatisch. Anscheinend sei er 1996 das erste Mal in Le Mans gewesen. Sein Fazit: «If you haven't been to Le Mans before, come and experience it. It's a great weekend.». Nach dieser angenehmen Begegnung mussten wir langsam zurück zum Start-Ziel-Gelände, da wir die Zieleinfahrt und Siegerehrung nicht verpassen wollten. Es fehlte aber immer noch ein drittes Interview. Das konnte ich mit einem Mann mittleren Alters machen, der mit seinem Sohn aus den Niederlanden angereist war. Es war etwa das zehnte Mal, das er hier sei und auch er war ein Porsche-Fan, da ihn die Marke völlig faszinierte. Ihr Camper war recht nahe an der Strecke. Auf die Frage, ob sie trotzdem schlafen könnten, bekam ich die Antwort: «Ich brauche meinen Schlaf, also schlafe ich auch.»

Die Vater-Sohn-Konstellation konnte man generell recht oft sehen. Wir selbst waren ja auch so unterwegs. Es war aber überhaupt nicht so, dass nur Männer das Rennen besuchten. Der Geschlechteranteil empfand ich als sehr ausgeglichen. Klar war es teilweise offensichtlich, dass die Männer ihre Frauen einfach noch mitschleppten, jedoch gab es auch Familien und viele junge Menschen in meinem Alter. Ich fand das sehr schön und angenehm, da diese Durchmischung eine sehr entspannte und fröhliche Stimmung schaffte. Vielleicht würde ich auch irgendwann mit meinen Kindern hierherkommen? Eines stand für mich aber fest. Ich war sicher, dass ich zurückkommen werde.



Abbildung 32: Mutter mit drei Kindern

6.24 12:00 Uhr: Faszination Porsche

Nachdem der Ferrari mit der Nummer 51 durch den Crash ein paar Plätze verloren hatte, gab es nun ein kleines Boxenstoppzeitfenster, wo der Porsche mit der Nummer 6 an der Spitze war. Wenn das Porsche-Team es schaffte, dieses Fenster bis ans Ende durchzuhalten, könnten sie das Rennen noch gewinnen. Kevin Estre, der momentan hinter dem Steuer sass, fuhr, als ob sein Leben davon abhinge. Estre ist wie der Max Verstappen des Langstreckensports und gehörte zu Porsche. Der Hersteller aus Zuffenhausen genoss, wie Ferrari, ein hohes Ansehen im Motorsport. Man könnte sogar behaupten, dass Porsche und Ferrari die zwei grössten und legendärsten Rennställe auf der Welt sind. Beide sind sich ähnlich, beide haben ein sich aufbäumendes Pferd auf dem Wappen und beide haben ähnlich grosse Leistungen im Motorsport erbracht. Man munkelt sogar, dass das Pferd auf den Logos von gleicher Abstammung ist. Sicher ist, dass die Marke Porsche seit fast 100 Jahren für Faszination und Emotionen sorgt.



Abbildung 33: Porsche 917 Kurzheck

1951 ging Porsche das erste Mal mit einem 356 SL in der 1100ccm Klasse an den Start und gewann das Rennen. Nach dem Unfall von 1955 trat Porsche in der mittelgrossen Motorenklasse mit einem Porsche 550 A Coupé erneut an. Der Hersteller siegte erneut in seiner Klasse und erreichte den fünften Gesamtplatz. Nach vielen technischen Meilensteinen in den 60ern holte Porsche 1970

mit dem 917 Kurzheck¹⁷ den ersten Gesamtsieg. In den drei darauffolgenden Jahren gelang dies noch es noch einmal. In die 80er Jahre sollten das Zeitalter der Porsche-Dominanz noch wachsen, denn der Zuffenhausener Autobauer gewann das Rennen von 1981-1987 sieben Mal in Folge. In den 90er Jahren nahm sich Porsche etwas zurück und liess andere Teams zwar die Chassis konstruieren, die brauchten aber einen Porsche-Motor. (Porsche Motorsport, 2024) Einer der bekanntesten Langstrecken-Porsche ist der 911 GT1, jedoch nicht, weil er in Le Mans viel gewann, sondern, weil er 1998 beim Petit Le Mans auf der Road Atlanta in den USA förmlich von der Strecke abhob, einen Rückwärts-salto machte und dann in die Streckenabspernung knallte. Es war jedoch zu der Zeit nicht ungewöhnlich, dass ein Sportwagen fliegen lernte. Dem Mercedes CLR passierte 1999 in Le Mans dasselbe zwei Mal. Von einem Crash gibt es sogar eine Videoaufnahme¹⁸. Da Porsche sich nach 1998 aus der Prototypen-Klasse zurückgezogen hatte, fehlte 2011 ein begabtes Ingenieursteam, das ein Fahrzeug für die Rückkehr in die LMP1-Klasse bauen konnte. Auch wenn dieser Bereich wieder neu aufgebaut wurde, konnte Porsche 2014

¹⁷ Abbildung 33: (Porsche Motorsport, 2024)

¹⁸ Le Mans 99' Mercedes CLR-GT1 Crash Live: <https://www.youtube.com/watch?v=Ow3rxq7U1mA>

keinen Gesamtsieg holen. Von 2015-2017 waren sie zurück an der Spitze. Somit ist Porsche mit 19 Gesamtsiegen der Hersteller mit den meisten Siegen in Le Mans (*Porsche Motorsport*, 2024). Der 919 Hybrid war eine der Ikonen im Langstreckensport. Nach einer Weiterentwicklung zum 919 Hybrid evo, der nicht für die WEC zugelassen war, schaffte man es die schnellste je gefahrene Rundenzeit auf dem Nürburgring zu fahren. Die Zeit von 5:19:546 Minuten aus 2018 bleibt bis heute unübertroffen. (*Nürburgring*, 2018) *Auch wenn ich seit klein auf Fan des roten italienischen Autos bin, ist Porsche für mich nicht weniger bedeutsam. Jedoch würde ich es natürlich bevorzugen, wenn Ferrari das Rennen 2025 gewinnen würde, weil sie die ganze Zeit an der Spitze führen. Das Zeitfenster wurde aber immer kleiner und die Chance, dass der private AF Corse Ferrari mit der 83 gewinnen würde, stieg immer mehr.*



Abbildung 34: Porsche 963 (Porsche Penske Nr. 6) in den Esses Kurven

6.25 13:00 Uhr: Nachhaltigkeit und Diversität

Während mein Vater und ich zurück zu Bushaltestelle gingen, war es beeindruckend, wie schnell die Hypercar die Indianapolis-Gerade herunter beschleunigten. Kaum im Bus schlief ich wieder ein. Plötzlich aber blieb der Bus stehen, und auch nach ein paar Minuten passierte nichts. Es stellte sich heraus, dass sich ein anderer Bus im Gegenverkehr befand und sie sich an dieser Stelle nicht kreuzen konnten. Langsam wurden wir nervös, da wir auf keinen Fall die Siegerehrung verpassen wollten. Und die Distanz war zu weit, um uns zu Fuss auf den Weg zu machen, da wir wirklich genau auf der anderen Seite des Circuits waren. Nachdem sich die Chauffeure gegenseitig auf Französisch etwas Unverständliches zugerufen hatten, konnte das Problem gelöst werden. Als sich die Fahrzeuge endlich kreuzen konnten, hatte es noch ein paar Millimeter Platz dazwischen und man konnte den anderen Fahrgästen in die Augen schauen. Als wir dann endlich wieder beim Eingang waren, liefen wir zum Hauptgelände hoch. Dabei kamen wir am Wasserstoffbereich vorbei, der sich mit der nachhaltigen Weiterentwicklung der Fahrzeuge beschäftigte. An den Tagen zuvor waren wir dort schon einmal und haben uns den Wasserstoffwagen von Toyota angeschaut, den sie kürzlich präsentiert hatten. Zudem gab es noch ein paar kleinere Spielereien wie ferngesteuerte Autos und ein Quiz. Beim Quiz hatten wir erstaun-



Abbildung 35: Das Nachhaltigkeits-/Wasserstoffgelände

lich gut abgeschnitten - dem Chemieunterricht der letzten Jahre sei Dank. Ein Student erklärte uns dann im Anschluss noch genauer, wie man Wasserstofffahrzeuge betreibt. Alles war interessant, jedoch hatten die wenigsten Wasserstoffautos einen wirklichen Motor. Ohne richtigem Motorensound gehen aus meiner Sicht der Charakter des Autos und Emotionen verloren, die so

wichtig sind im Motorsport. Jedenfalls investiert der ACO jedes Jahr mehr Geld, um das Rennen möglichst nachhaltig zu gestalten. Der ACO verfolgt dabei einen Plan, der aus drei Komponenten besteht. Einen grossen Stellenwert hat dabei das «Race to 2030»: Der ACO will bis 2030 komplett erneuerbare Kraftstoffe einsetzen, sowie die Hersteller ermutigen, bis 2028 wasserstoffbetriebene Autos zu bauen. Zudem soll der CO₂-Abdruck bis in 5 Jahren um 30% gesenkt werden. Sie orientieren sich dabei an der «Sustainable Development Goals» der Vereinigten Staaten. Dabei sollen 12 der 17 Ziele erfüllt werden. (ACO, 2021) Im 2022 wurden zudem «green Tickets» eingeführt. Diese können die Besucher erwerben, wenn sie mit nachhaltigen Transportmitteln anreisen, wie z.B. ÖV, Elektroauto oder Fahrrad.

Als Bonus bekommt man Punkte für die «Impact Challenge», zudem werden 5% der Einnahmen in die Reduktion des CO₂-Fussabdrucks gesteckt. Wenn man eine gewisse Anzahl Punkte erreicht hat, kann man sich mit diesen Punkten bestimmte Fanartikel kaufen oder man bekommt Rabatte auf einige Dinge. (ACO, 2025) Es geht aber nicht nur darum, den CO₂-Fussabdruck zu senken, sondern auch soziale Ungerechtigkeiten zu beheben. Der Plan, um diese Ziele zu erreichen, sieht wie folgt aus:

1. Massnahmen zur Bekämpfung der Klimakrise:

Es können Autos mit Wasserstoffantrieb verwendet werden oder herkömmliche Motoren können mit erneuerbarem Bio-Benzin betrieben werden. Es wird auch von Unterstützung von sogenannten «carbon capture projects» gesprochen.

2. Nachhaltigere Veranstaltungsorganisation

Die Cateringorganisationen sollen den Biomüll richtig entsorgen und den Foodwaste minimieren. Ausserdem soll die lokale Wirtschaft mehr miteinbezogen werden und auf dem Gelände mehr recycelt und sortiert werden.

3. Gegenseitige Hilfe und Förderung der Diversität.

Ein Beispiel hierfür sind das «Iron Dames» Team, welches komplett aus Frauen besteht oder das FIA-Forum «Frauen im Motorsport». Zudem sammeln die 24 Stunden von Le Mans seit 15 Jahren Spenden für «Mécénat Chirurgie Caradique». Das ist eine Organisation, die Herzoperationen für Kinder durchführt, deren Familien es sich nicht leisten können. (ACO, 2021)



Abbildung 36: die Schweizerin Rahel Frey mit dem Iron Dames Team an der Fahrerparade

6.26 14:00 Uhr: Vater und Sohn

Sobald wir wieder bei der Start-Ziel-geraden waren, probierten wir auf der überfüllten Stehplatztribüne noch einen Ort zu finden, wo wir unsere Stühle aufstellen und einfach noch etwas das Renngeschehen verfolgen konnten. Ich sank ich in meinen Campingstuhl und beobachtete die Autos. Mein Vater entschied sich dazu zu stehen, schlief aber fast ein. Auf der Grossleinwand gegen-

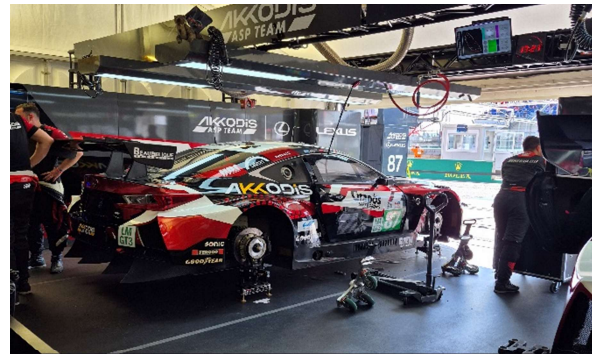


Abbildung 37: Lexus RC F GT3 in der Akkodis ASP Box

über wurde gerade der Zwischenstand in der GT3-Klasse gezeigt, jedoch fehlte etwas oder besser gesagt jemand. Das Auto von Finn Gehrsitz war aus der Wertung verschwunden. Soeben hatten wir noch mit seinem Vater besprochen, dass ein Crash fatal wäre. Er hätte in erster Linie Angst um seinen Sohn, der in dem Fahrzeug sass und zudem musste er die Rechnung übernehmen, wenn Finn das Auto schrottete. Nur schon eine Frontschürze konnte bis zu 300'000 Euro kosten. Ich zückte direkt mein Handy und machte mich auf die Suche, ob beim Unfall der 78 Akkodis ASP Team wirklich Finn hinter dem Steuer sass. Zu meinem Bedauern war aber genau das der Fall. Er hatte nicht nur die gesamte Verkleidung auf der linken Seite zerfetzt, sondern hatte auch gerade noch die hintere Radaufhängung auseinandergenommen. Er brachte das rauchende Auto zurück zur Garage, wo man es leider für den Rest des Rennens abstellen musste, sodass er die 24 Stunden nicht zu Ende fahren konnte. Ich konnte es kaum glauben! Da haben wir an den Tagen zuvor per Zufall mit dem Vater von Finn genau über das geredet, nachdem wir ihn zufällig bei der Proton Hospitality getroffen hatten, als wir auf Neel Jani gewartet hatten. Er hatte meinen Vater angesprochen, da Finn der Markenbotschafter von einem Zürcher Uhrenmacher ist. Zufälligerweise trug mein Vater genau eine solche Uhr. Andreas, der Vater von Finn, hat uns



Abbildung 38: Helm von Finn Gehrsitz

netterweise sogar in die Box vom Akkodis ASP Team mitgenommen. Dort arbeiteten sie gerade am Lexus GT3. Er präsentierte stolz den Helm seines Sohnes, der anscheinend Blattgold auf der Oberfläche hat. Er merkte immer wieder an, dass Finn das aufsteigende Talent in der WEC sei, deshalb sei er auch so jung. Er ist nur vier Jahre älter ich. Irgendwie war das eigenartig, denn er war schon in einer der grössten Rennserien der Welt vertreten und ich steckte im Gymnasium fest.

6.27 15:00 Uhr: Strategie

Nun war die letzte Stunde angebrochen. Das Zeitfenster des Porsche existierte noch, jedoch nicht mehr für lange. Der AF Corse Ferrari mit der Nummer 83 war einfach unglaublich schnell. Ausserdem kam von hinten der Ferrari AF Corse¹⁹ mit der Nummer 50 angetauscht. Die Strategie des 6er-Penske-Porsches schien aber irgendwie zu funktionieren, denn schliesslich waren sie vom hintersten Platz des Feldes gestartet. Eine gute Strategie konnte das Rennen entscheiden, jedoch muss man diese immer wieder dem Renngeschehen anpassen. Vor allem bei solch einem langen Rennen ist es schwer, eine perfekte Rennstrategie zu finden. Die Ingenieure versuchen durchgehend Echtzeitdaten zu verarbeiten und dadurch sinnvolle Entscheidungen zu treffen. Variablen wie Wettervorhersagen, Entscheidungen der Konkurrenz und Reifenabnutzung spielen hier eine Rolle. Generell gilt, dass man mit neuen Reifen und weniger Benzin im Tank die schnellsten Runden fahren kann. Vor allem dieses zwei Variablen sind ausschlaggebend für wichtige Entscheidungen. Es gibt zwei Grundlegende Arten von Boxenstoppstrategien: den Undercut und den Overcut. Beim Undercut stoppt das jagende Fahrzeug, bevor der Gejagte stoppt, um die Reifen zu wechseln und Benzin nachzufüllen. Im Idealfall ist man durch die neuen Reifen jetzt schneller, als das vorherfahrende Fahrzeug und kann überholen, wenn die Konkurrenz ihren Boxenstopp macht. Der Overcut ist die umgekehrte Variante. Man probiert nochmals, alles aus den alten Reifen herauszuholen und den Fahrer möglichst lange draussen zu halten, damit man z.B. nicht so oft in die Box kommen muss oder zumindest nur, um Kraftstoff nachzufüllen²⁰ (Caillebotte, 2023). In der Formel 1 ist es relativ einfach,



Abbildung 39: Ingenieure in der AO by TF Box

diese Entscheidungen zu treffen. Da man in der WEC auch den Tank auffüllen muss, werden diese zwei Strategieprinzipien jedoch schwer anwendbar. Der Vorteil der neuen Reifen wird nämlich wieder ausgeglichen durch das zusätzliche Gewicht des Benzins und umgekehrt. Da jedes Fahrzeug in der Hypercar-Klasse individuell von den Herstellern konstruiert wird, macht es nur noch schwieriger, die richtigen Entscheidungen

zu treffen. Jedes Fahrzeug geht verschieden mit den Reifen um und verschleisst diese unterschiedlich schnell, ausserdem kann der Benzinverbrauch immens variieren.

¹⁹ Das AF Corse Team ist ein Privatteam, das mit dem identischen Fahrzeug wie das Werksteam fährt, deshalb spricht man auch oft von einem Kundenteam, das einfach das Auto kauft. Das Fahrzeug hat die Nummer 83. Man muss es vom Ferrari AF Corse Team unterscheiden, welches das Werksteam von Ferrari bildet, die Fahrzeuge 50 und 51 werden vom Werksteam betrieben.

²⁰ Ein Boxenstopp bei dem nur Kraftstoff nachgefüllt wird, nennt man umgangssprachlich «Splash and Dash»

6.28 16:00 Uhr: The Winner takes it all!

Endlich war es so weit! Das Rennen war durch. Der 83 AF Corse Ferrari holte sich den Sieg. Auf dem zweiten Platz war der Porsche Nr. 6 und den dritten Podestplatz konnte sich der Nr. 51 Ferrari sichern. Ich freute mich über den Ferrari-Sieg, war aber auch etwas traurig, da das Rennen nun durch war. Verschiedene Gefühle vermischten sich, da ich müde und gleichzeitig erleichtert war. Nachdem der Ferrari gewonnen hatte, drehten die drei Fahrer noch eine Ehrenrunde und stellten ihn schliesslich unter dem Podest ab. Nun stürmte eine Armada von Tifosi, Robert-Kubica-Fans und anderen Leuten die Strecke, um möglichst nahe an das Podest zu kommen. Dann standen die drei Ferrari-Fahrer Robert Kubica, Yifei Ye und Philip Hanson auf dem Podest und die in Le Mans erfundene Champagnerdusche nahm ihren Lauf. Es



Abbildung 40: Champagnerdusche bei der Siegerehrung

wurde ohne Ende gefeiert, was nach 24 Stunden Druck und Müdigkeit auch verständlich war. Auch Louis war erfolgreich. In der LMP2 Klasse standen er und sein Team auf dem dritten Platz. Von unserem Platz aus konnten wir sehr gut auf das Podest blicken. So konnte ich einige gute Fotos von der Siegerehrung machen. Nachdem wir alle Siegerehrungen der Klassen gesehen hatten, begaben wir uns mit den tausenden anderen Besuchern auch auf die Strecke. Wir gingen etwas der Strecke entlang und wollten bis zur Tertre Rouge laufen, wie wir es drei Jahre zuvor schon getan hatten. Leider wurden wir von ein paar Polizisten wieder zurück zur Start-Ziel-Geraden gedrängt. Da es für uns aber ziemlich mühsam war, von dort unten wieder zur Tramstation zu gelangen, sprangen wir über die Pneu's der Schutzmauer und nahmen einen anderen Ausgang. Es war eindrücklich, wie schnell man nach dem Rennen mit den Abbau- und Aufräumarbeiten begann. Alle Tribünen waren so gut wie leer. Eigentlich wollten wir als Abschluss nochmals in den ACO-Club



Abbildung 41: Sicht auf die Dunlop-Kurve

beim Dunlop-Bogen, jedoch wurden wir abgewiesen, obwohl online stand, dass er bis 18:00 Uhr offen hätte. Also spazierten wir mit der Menge zum Ausgang bei der Tramhaltestelle. Langsam realisierte ich, dass es jetzt vorbei war. Das fühlt sich jedes Mal eigenartig an, da man sich an die ständig fahrenden Autos, die vielen Menschen gewöhnte und das Rennfeeling gewöhnte.

6.29 17:00 Uhr: Heimreise

Nachdem wir ungefähr eine halbe Stunde gewartet und drei Trams ohne uns losgefahren waren, konnten wir endlich einsteigen. Es war immer noch unglaublich heiss und eingepfercht zwischen den Leuten unglaublich stickig. Ich wollte nur noch nach Hause, etwas essen und schlafen. Die Tramfahrt kam mir ewig vor, und auf einmal bemerkte ich, wie mir unglaublich schlecht wurde. Es drehte sich alles und in meinen Fingern kribbelte es. Ich dachte, ich werde gleich bewusstlos. Ich setzte mich auf den Boden und sah nur noch Beine. Ich hörte, wie das Tram anhielt, die Türen sich öffneten und dann weiterfuhr und das gefühlte tausend Mal. Ab einem gewissen Punkt konnte ich dann wieder stehen und das Tram leerte sich allmählich. Ich sehnte mich nur noch nach dem Bett in unserem Air-BnB. Dort angekommen legte ich mich auf die Couch und war innerhalb einer Sekunde eingeschlafen. Nach einer ausgiebigen Pause und Dusche gingen wir ins Restaurant unterhalb unserer Wohnung essen und liessen den Abend dort gemütlich ausklingen.



Abbildung 42: Restaurantgasse in Le Mans

7 Glossar

BOP: Die «Balance of Performance» beschreibt eine Serie von technischen Anpassungen, welche hauptsächlich die Leistung und das Gewicht der Fahrzeuge über die Saison verändern. Die Aufgabe der BOP ist es, die Fahrzeuge auf ein ähnliches Leistungsniveau zu bringen, um Fairness zwischen den Teams zu bieten. Umso besser das Auto, umso grösser der Einfluss der BOP. (ACO, 2024)

NA: Steht für «naturally aspirated» und heisst auf Deutsch selbstansaugend. Es bezeichnet, bei welchem die Verbrennungsluft nicht noch zusätzlich verdichtet wird. (Autodoc, 2025)

TC: Steht für «turbo charged» und heisst auf Deutsch Turbo aufgeladen. Es bezieht sich auf die Verdichtungsmethode der Verbrennungsluft. Im Gegensatz zu einem Saugmotor wird die Luft durch einen Turbolader noch zusätzlich in den Verbrennungsraum gedrückt, was in einer Leistungssteigerung resultiert. (Hummer, 2023)

IMSA: Abkürzung für «International Motor Sports Association» und ist ein Sportwagen-Rennverband mit Sitz in Nordamerika. Hier ist die IMSA WeatherTech Sportscar Championship gemeint. (Wikipedia, 2025)

FIA-Fahrerkategorisierung: Ist ein Fahrerkategorisierungssystem, um Fahrer nach Alter und Karrierebilanz zu bewerten. Diese Bewertung kann auch im Laufe der Saison entsprechend der Renngeschwindigkeit und Ergebnissen angepasst werden. (FIA, 2025)

Marshall: Ist der umgangssprachliche Begriff für einen *Sportwart der Streckensicherung*. Sie sind für den sicheren Ablauf der Veranstaltung für aller Rennteilnehmer verantwortlich. Sie stehen regelmässig in kleinen Gruppen am Streckenrand. (Wikipedia, 2024)

Rafale: Der Dassault Rafale ist ein zweistrahliges französisches Kampflugzeug, welches multifunktional eingesetzt werden kann. (Dassault Aviation, 2025)

Einführungsrunde: Die Einführungsrunde, auch Formationsrunde genannt, ist die Runde, welche direkt vor dem Rennen hinter dem Safety-Car absolviert wird, um die Startaufstellung der Fahrer herzustellen. (Sky Sport, 2022)

Safety Car: Das Fahrzeug wird bei schwierigen Bedingungen, wie Regen oder schweren Unfällen, auf die Strecke geschickt. Dadurch wird das Feld zu entschärfen, und es sind sichere Aufräumarbeiten möglich. (Sky Sport, 2022)

Grid: «Englischsprachiger Begriff für die Startaufstellung» (Sky Sport, 2022)

Setup: Ist der englische Begriff für die Einstellungsmöglichkeiten am Auto, wie z. B. Heckflügel, Federn, Fahrwerk, Stabilisatoren oder Dämpfer. Auf jeder Strecke wird ein anderes Setup benötigt. (Sky Sport, 2022)



Slick: «Profilloser Rennreifen mit besonders großer Fläche für ideale Haftung bei trockenen Bedingungen.» (Sky Sport, 2022)

G-Kräfte: «Die Kräfte, die durch starke Änderungen der Geschwindigkeit auf den menschlichen Körper einwirken. 1G entspricht der normalen Schwerkraft.» ($1g = 9.81 \frac{m}{s^2}$) (Sky Sport, 2022)

Gordon Bennet Cup: Der Gordon Bennet Cup war eine Motorsportveranstaltung, die von 1900-1905 stattfand. Diese Veranstaltung war die erste, in der sich Autohersteller international messen konnten. (Wikipedia, 2025)

Stint: Als Stint bezeichnet man die Fahrt von einem Boxenstopp bis zum nächsten. (Sky Sport, 2022)

8 Nachwort

Die Rennwoche war eine der coolsten Erfahrungen, die ich in meinem Leben machen durfte. Die Arbeit bot eine einmalige Möglichkeit, die ich meiner Meinung nach gut nutzte. Ich konnte Dinge entdecken, die sonst nur exklusive Gäste oder Mitarbeiter sehen durften. Im Grossen und Ganzen verlief der Prozess der Arbeit flüssig und problemlos ab. Es gab zwar immer wieder ein paar kleinere Dämpfer oder Stolpersteine, jedoch nichts, was die Arbeit beeinträchtigte. Gerade die Planung schien mir sehr gut gelungen zu sein.

8.1 Planungsphase

Bereits im Februar hatte ich die ersten Zusagen für Interviews und Besuche. Leider hat Porsche dann nicht mehr zurückgeschrieben und war somit raus. Ausserdem war es mir nicht gelungen, mit einem Team zu sprechen. Hier wäre es vielleicht besser gewesen, nicht die Hypercarteams anzufragen, sondern die kleineren LMP2- oder GT3-Teams. Zudem hätte man vielleicht hartnäckiger nachhaken müssen. Statt einmal vielleicht zwei bis dreimal und in einem kürzeren Zeitraum, als ich es getan hatte. Vielleicht hätte ich noch mehr Teams anfragen sollen. Das war aber aus Zeitgründen etwas schwierig. Das wenige Nachhaken lag auch daran, dass Porsche eigentlich schon zugesagt hatte und ich mich hauptsächlich darauf verliess. Als klar war, dass das Treffen mit Porsche wegfiel, war es auch schon zu spät, um andere Teams anzuschreiben. Die Kommunikation war generell recht schwierig, da ich oft gar keine oder nur sehr knappe Antworten erhielt. Deshalb war ich denen sehr dankbar, die sich überhaupt die Zeit nahmen zurückzuschreiben. Es kam mehr als einmal vor, dass man mir zuerst zugesagt hatte und dann der Kontakt einfach abgebrochen wurde. Im Fall von Finn Gehrsitz hatte ich sogar mehrere Monate später noch über den Uhrenhersteller probiert, Kontakt aufzunehmen. Aber auch das scheiterte leider. Man muss aber anmerken, dass die Interviews mit den Fahrern viel spannender und persönlicher waren, da zum Thema «Rennteam» im Internet schon viel Material existiert. Zudem war es durch die lange Vorlaufzeit möglich, immer wieder umzuschwenken, Dinge zu streichen oder hinzuzufügen. Das Interview mit Neel Jani war auch etwas Glück, da es dort einfach Zufall war, wer mit ihm sprechen durfte. Schlussendlich hatte ich nur ein Interview, bevor wir die Reise nach Frankreich antraten. Im Notfall lieferte aber diese eine Interview schon genügend Material. Es verlief etwas chaotisch, da ich es vorher nie geübt hatte, jedoch hat die Aufnahme und Transkription einwandfrei funktioniert, da wir auch das am Vorabend noch überprüft hatten.

Der Ablauf der Rennwoche war der Teil, der am meisten Zeit in Anspruch nahm. Jeder Tag war durchgetaktet und es war genau geregelt, wann und wo was gemacht wurde. Mit meinem Vater hatte ich ein Programm zusammengestellt, das grösstenteils so optimiert war, dass alle Dinge für die Arbeit in der Woche vor dem eigentlichen Rennen gemacht wurden. Ausgenommen der Sachen, die zwingend während des Rennens durchgeführt werden mussten. Alle Interviews mit Fahrern, der grösste Teil der Fotos und Besuche den verschiedenen Streckenabschnitten hatten wir von Montag bis Freitag schon gemacht. Das diente dazu, dass wir uns während des Rennens auch etwas entspannen und es geniessen konnten und wir zudem die Kamera nicht immer mit uns herumschleppen mussten. Damit ich etwas Übung im Umgang mit der Kamera hatte, war ich mehrmals bei Tag, Nacht und Regen an der Autobahn beim Sihlcity üben, sodass ich wusste, welche Einstellungen für welche Bedingungen geeignet waren und ich sie im schlimmsten Fall mit ein paar kurzen Handgriffen ändern konnte. Verbesserungspotenzial gab es dann vor allem im Nachhinein bei der Fotosortierung am PC und bei der Auswahl der Bilder. Ich hätte mir im Voraus mehr Gedanken darüber machen müssen, was für Fotomaterial ich überhaupt für die Arbeit benötigte. Dafür hätte ich aber noch genauer festlegen müssen, was alles in die Arbeit kommt. Die Zeit dafür hatte ich damals allerdings nur begrenzt zur Verfügung, da ich gleichzeitig noch die ganze Kommunikation aufrechterhalten musste. Zudem liefen unabhängig von der Maturitätsarbeit noch Vorbereitungen für die Vmaturprüfung. Zusätzlich kamen noch die restlichen Prüfungen für die Vornoten des Maturitätszeugnisses und die Abschlussarbeit im Fach Bildnerisches Gestalten dazu. Ein kleines Problem gab es auch bei dem Reportageequipment, da das ausgeliehene Mikrofon nicht richtig funktionierte. Das Problem konnte zum Glück durch den Kauf eines neuen Adapters gelöst werden.

Gesamthaft lässt sich sagen, dass durch diese intensive Planungsphase die Arbeit während des Rennens wenig Zeit in Anspruch nahm und ich mich grösstenteils auf das Erlebnis konzentrieren konnte.

8.2 Rennwoche

Während der Rennwoche kam es nur am Anfang zu einem Problem, das grössere Folgen hätte haben können. Ich hatte nämlich eine Speicherkarte und das Lesegerät für den Laptop zu Hause vergessen. Kurz vor der Abreise hatte ich es mit der zweiten SD-Karte an meinen PC angeschlossen, um die Qualität der Testfotos zu überprüfen. Am Montag konnten wir zum Glück in der Stadt ein neues Lesegerät sowie eine neue Speicherkarte besorgen. Möglicherweise hätte es auch nur mit einer Speicherkarte und ohne Lesegerät funktioniert, jedoch konnte ich so etwas ruhiger schlafen.

Was auch noch dazu kam, war, dass ich meine eigene Schrift im Notizbüchlein nicht mehr lesen konnte. Zudem waren die Notizen zu ungenau oder schweiften vom Thema ab. Ich notierte hauptsächlich Gedanken, diese waren manchmal aber wieder dieselben oder zu persönlich, sodass ich sie in dieser Arbeit nicht thematisieren wollte. Das hatte zur Folge, dass ich einen grossen Teil meiner Notizen gar nicht gebrauchen konnte und ich mich somit stark auf meine Erinnerungen verlassen musste. Zusätzlich war ich zu inkonsequent, was die Regelmässigkeit der Anfertigung der Notizen anbelangte. Es gab Abschnitte des Rennens, wo Notizen komplett fehlten. Dieses Problem konnte man auch in den Vortagen feststellen. Durch die gute Planung und das Testen des Materials unter verschiedenen Bedingungen lief die Gesamtheit der Rennwoche aber reibungslos ab. Das nächste Mal muss ich aber unbedingt auf meine Gesundheit achten. Durch den Schlafmangel, die Dehydration und die Hitze bin ich auf der Rückfahrt im Tram fast kollabiert. Wir hatten an dem Tag kaum etwas gegessen oder getrunken, dazu kamen noch die unglaubliche Hitze von ca. 30 Grad, die schlechte Luft und das Gedränge im Tram. Wahrscheinlich hätte es geholfen, wenn man sich einen Wecker o.Ä. gestellt hätte, der einen immer daran erinnerte hätte, dass man trinken musste. Ausserdem wäre das Tragen von einem Sonnenhut vorteilhaft gewesen.

Aus meiner Sicht lässt sich aber auch hier sagen, dass der grösste Teil gut funktioniert hat und der Plan umgesetzt wurde. Die lange und intensive Planungsphase hatte sich definitiv gelohnt.

8.3 Bearbeitungsphase

Hier gab es definitiv am meisten Stolpersteine. Nachdem ich alle Inhalte gesammelt hatte, musste ich sie noch verarbeiten. Dadurch, dass mir während des Rennens diese konzeptionelle Themeneingrenzung fehlte, probierte ich einfach, alles zusammenzukriegen, was nützlich erschien. Die Anzahl und Art der Fotos zeigt das sehr schön. Im gesamten hatte ich 11'906 Bilder geschossen. Es waren grösstenteils Fotos von Fahrzeugen, die ich nur begrenzt in der Arbeit verwenden konnte. Deshalb entschied ich mich im Nachhinein, noch ein ergänzendes Fotobuch zusammenzustellen. Um diese fast unbezwingbare Menge an Bildmaterial zu sortieren, benötigte ich ca. 6-7 Stunden. Bei den Interviews war es ähnlich. Erst nach dem Rennen stellte ich fest, dass die Fragen zu allgemein gewesen waren, um wirklich einen Mehrwert generieren zu können. Zudem waren die Aufnahmen teilweise unverständlich, was es für Transkriptionsprogramme schwierig machte, um einen brauchbaren Text zu generieren. An einem gewissen Punkt gab ich es auf, sie selbst zu transkribieren, da es zu viel Zeit in Anspruch nahm und auch keinen wirklichen Vorteil brachte. Mein Zeitmanagement war folglich eher schlecht. Dadurch, dass ich die Arbeit 2 Wochen vor der Rohfassungsabgabe nochmals fundamental umschreiben musste, lief es darauf hinaus, dass ich alle relevante Schreibarbeit in einer intensiven Woche verrichten musste.

Die dünne Datenlage zu den WEC-Prinzipien erwiesen sich auch als Schwierigkeit. Denn vieles wird auf Basis der Formel 1 erklärt. Diese lassen sich aber nicht immer komplett übernehmen, da es sich um zwei fundamental unterschiedliche Rennserien handelt.

8.4 Fazit

Die ersten beiden Teile waren aus meiner Sicht durch intensive Planung ausserordentlich gut verlaufen. Die Bearbeitungsphase hingegen fühlte sich recht chaotisch und planlos an. Im Grossen und Ganzen bin ich trotzdem zufrieden mit meiner Arbeit und den Resultaten. Es hat mir Freude bereitet, mich mit diesem Rennen auseinanderzusetzen und tiefere Einblicke in diese Welt zu bekommen. Als ich vor dreieinhalb Jahren in der Sekundarschule das erste Mal diesen Circuit betreten hatte, hätte ich es mir wohl nie vorstellen können, dass ich eine solche Chance bekommen würde.



9 Eigenständigkeitserklärung

Ich bestätige hiermit, dass ich diese Maturitätsarbeit vollständig selbst verfasst habe. Die Mitwirkung von Bezugspersonen beschränkt sich auf in Interviews vermittelte Informationen und Korrekturlesen. Der persönliche Teil basiert ausschliesslich auf Erlebnissen, die ich selbst erfahren habe. Die Bilder stammen aus meiner eigenen Sammlung, falls nicht, sind die Bildquellen angegeben. Sämtliche Informationsquellen und verwendete Hilfsmittel wurden in der Quellenangabe deklariert.

Ort und Datum:

Unterschrift:

10 Literaturverzeichnis

- ACO. (September . 17 2020). *24 Hours of Le Mans: Flags, safety procedures and penalties explained.* Von <https://www.24h-lemans.com/en/news/24-hours-of-le-mans-flags-safety-procedures-and-penalties-explained-54322> abgerufen
- ACO. (18. August 2021). *How many Gs do drivers take in the 24 Hours of Le Mans?* Von *24h Le Mans:* <https://www.24h-lemans.com/en/news/how-many-gs-do-drivers-take-in-the-24-hours-of-le-mans-55415?> abgerufen
- ACO. (2021). *Sustainable development.* Von <https://www.24h-lemans.com/en/csr> abgerufen
- ACO. (07. 06 2022). *24 Hours of Le Mans – Hyperpole explained.* Von <https://www.24h-lemans.com/en/news/24-hours-of-le-mans-hyperpole-explained-56325> abgerufen
- ACO. (26. 03 2023). *24 Hours Centenary – The Mulsanne Straight, a stage for speed records.* Von <https://www.24h-lemans.com/en/news/24-hours-centenary-the-mulsanne-straight-a-stage-for-speed-records-57142> abgerufen
- ACO. (08. 06 2023). *How fast are Hypercars?* Von <https://www.24h-lemans.com/en/news/how-fast-are-hypercars-57613> abgerufen
- ACO. (10. November 2024). *Can a driver race “single-handed” at the 24 Hours of Le Mans?* Von <https://www.24h-lemans.com/en/news/can-a-driver-race-single-handed-at-the-24-hours-of-le-mans-59124> abgerufen
- ACO. (8. Juni 2024). *What is "Balance of Performance" ?* Von <https://www.24h-lemans.com/en/news/what-is-balance-of-performance-58717> abgerufen
- ACO. (2025). *Engagemans: pour le futur.* Von <https://assets.lemans.org/explorer/pdf/courses/2025/24-heures-du-mans/dossier-de-presse-24-heures-du-mans-2025.pdf> abgerufen
- ACO. (2025). *Practical information 2018 Le Mans 24 hours.* Von <https://assets.lemans.org/explorer/pdf/courses/2018/24-heures-du-mans/press-kit/uk/06-presse-kit-Practical-Information.pdf> abgerufen
- ACO. (27. Oktober 2025). *The 2026 24 Hours of Le Mans Green Ticket Programme.* Von <https://www.24h-lemans.com/en/news/the-2026-24-hours-of-le-mans-green-ticket-programme-60067> abgerufen
- ACO. (2025). *The classes competing in the 24 Hours of Le Mans.* Von *24h-Le Mans:* <https://www.24h-lemans.com/en/lemans/classes> abgerufen
- Audi. (2025). *Audi R18 e-tron quattro.* Von <https://www.audi-mediacycenter.com/de/audi-r18-e-tron-quattro-76> abgerufen

Audi Media Center. (21. März 2015). Neuer Audi R18 e-tron quattro noch effizienter. Von <https://www.audi-mediacenter.com/de/pressemitteilungen/neuer-audi-r18-e-tron-quattro-noch-effizienter-368> abgerufen

Autodoc. (26. Juli 2025). Saugmotor: Was ist das? Von <https://club.autodoc.de/magazin/der-saugmotor-funktionsweise-vorteile-und-die-unterschiede-zum-turbomotor/> abgerufen

Baroni, O. (10. November 2019). Die unglaubliche wahre Geschichte hinter «Le Mans 66». Von <https://www.watson.ch/spass/retro/496032504-le-mans-66-die-wahre-story-ueber-das-epische-motorsport-duell> abgerufen

Baroni, O. (17. Dezember 2019). Die unglaubliche wahre Geschichte hinter «Le Mans 66». Von <https://www.watson.ch/spass/retro/496032504-le-mans-66-die-wahre-story-ueber-das-epische-motorsport-duell> abgerufen

Brederlow, S. (12. November 2025). 24h Le Mans 2025: Ticketverkauf startet, neue Zuschauerbereiche und Tribünen. Von <https://www.motorsport-total.com/24-stunden-von-le-mans/news/24h-le-mans-2025-ticketverkauf-startet-neue-zuschauerbereiche-und-tribuenen-24111201> abgerufen

Brümmer, E. (10. Juni 2025). Als dem Motorsport die Apokalypse drohte. Neue Zürcher Zeitung, S. 15.

Caillebotte, E. (30. Januar 2023). Undercut, Overcut: die Grundlagen der Strategie in der F1. Von <https://www.redbull.com/ch-de/undercut-overcut-formel-1-strategie> abgerufen

Cooper, A. (29. Juni 2020). 24h Le Mans 1969: Als die Wahrheit seltsamer war als die Fiktion. Von https://www.motorsport-total.com/24-stunden-von-le-mans/news/24h-le-mans-1969-als-die-wahrheit-seltsamer-war-als-die-fiktion-20062901#google_vignette abgerufen

Dassault Aviation . (2025). Rafale. Von <https://www.dassault-aviation.com/en/defense/rafale/> abgerufen

Delétraz, L. (2025). Louis Delétraz Homepage. Von <https://www.louisdeletraz.com/#my-journey> abgerufen

FIA. (2025). FIA Driver Categorisation. Von <https://api.fia.com/fia-driver-categorisation> abgerufen

FIA WEC. (6. Juni 2017). An eye on the clock : Maximum driving time allowed. Von <https://www.fiawec.com/en/news/an-eye-on-the-clock/5136> abgerufen

FIA WEC. (Juni 2025). FP 1-4 & Qualifying Results. Von <https://www.fia-wec.com/en/race/show/4933> abgerufen

- FIA WEC. (kein Datum). 24 Hours of Le Mans. Von 2025: <https://www.fia-wec.com/en/race/show/4933> abgerufen
- FIA WEC TV. (2025). Free Practice 4 - 24 hours of Le Mans 2025. Von <https://fia-wec.tv/sportitemset/6798df31226b5375ae2d5690> abgerufen
- FIA WEC TV. (2025). Hyperpole - 24 hours of Le Mans 2025. Von <https://fiawec.tv/sportitemset/6798de03226b5375ae2d5626> abgerufen
- Fink, P. (13. Juni 2017). 24h Le Mans: Die Katastrophe von 1955. Von <https://de.motor-sport.com/lemans/news/lemans-geschichte-katastrophe-mercedes-761202/761202/> abgerufen
- Flemming, C. (16. August 2021). Le Mans 66: Die wahre Geschichte hinter dem Rennsport-Drama. Von <https://www.vodafone.de/featured/tv-entertainment/le-mans-66-wahre-geschichte-ford-v-ferrari/#/> abgerufen
- Ford Performance . (12. Juni 2025). Ford kündigt die wichtigsten Bausteine des WEC-Hypercar-Programms 2027 an. Von <https://www.fordracing.com/articles/series/road-racing/2025/06/2027-wec-hypercar-program> abgerufen
- Greenhalgh, D. (12. Juni 2025). Le Mans 24 Hours: 10 Historical Facts About Qualifying. Von <https://www.dailysportscar.com/2025/06/12/le-mans-24-hours-10-historical-facts-about-qualifying.html> abgerufen
- Hummer, A. (2023). Was ist ein Turbolader und wie funktioniert er? Von <https://www.turboexperte.de/de/turboratgeber/technische-info-was-ist-ein-turbolader-und-wie-funktioniert-er-18/#:~:text=Der%20Turbolader%20bezieht%20seine%20Energie,der%20Effizienz%20resultiert.> abgerufen
- Jani, N. (2025). Neel Jani Homepage . Von <https://www.neel-jani.com/profile/> abgerufen
- Michelin . (2025). Michelin, exclusive tyre supplier for the WEC's Hypercar class. Von <https://www.michelin.de/why-michelin/motorsport/michelin-exclusive-tyre-supplier-for-the-wec-s-hypercar-class> abgerufen
- Motorsport Regulations. (2025). Pit Road / Pit Work. Von <https://motorsports-regulations.com/en/pitroad> abgerufen
- NTV. (12. Juni 2023). Ferrari kehrt triumphal nach Le Mans zurück. Von <https://www.ntv.de/sport/Ferrari-kehrt-triumphal-nach-Le-Mans-zurueck-article24184083.html> abgerufen
- Nürburgring . (2018). Rekordfahrten. Von <https://nuerburgring.de/info/nuerburgring/re-cords?srsId=AfmBOoq4U-8W1LtgeR1fmSXGK2DnBUsgBG20oDgsVNSP7rGE20bL0YwQR> abgerufen

- Porsche Motorsport . (16. Mai 2024). Eine gemeinsame Geschichte: Porsche in Le Mans. Von <https://racing.porsche.com/de-DE/articles/a-shared-history-porsche-in-le-mans> abgerufen
- Quaste, P. (14. August 2018). Enzo Ferrari starb vor 30 Jahren. Von https://www.auto-hebdo.de/Nachrichten/f1/Enzo-Ferrari-verschwand-vor-30-Jahren-196860.html#google_vignette abgerufen
- Sarthe Tourisme. (2025). Die Geschichte der 24 Stunden von Le Mans. Von <https://www.sarthetourism.com/discover/motor-sports/24-hours-of-le-mans/the-history-of-the-24-hours-of-le-mans/> abgerufen
- Seiwert, R. (12. Juni 2022). Le Mans 2022: Toyota spaziert zum fünften Sieg beim 24h-Rennen. Von <https://www.motorsport-magazin.com/24h-stunden-le-mans/news-277679-le-mans-2022-toyota-sieg-24-stunden-rennen-rennbericht-zusammenfassung-highlights/> abgerufen
- Seiwert, R. (17. Juni 2025). 24h Le Mans 2025: Wenige Gewinner und viele Verlierer. Von Motorsport Magazin: <https://www.motorsport-magazin.com/24h-stunden-le-mans/news-294132-24h-le-mans-2025-wenige-gewinner-und-viele-verlierer/> abgerufen
- Sky Sport. (21. 03 2022). Formel 1 News: Das Lexikon mit allen Begriffen zur F1. Von <https://sport.sky.de/formel-1/artikel/formel-1-news-das-lexikon-mit-allen-begriffen-zur-f1/12233868/35311> abgerufen
- Speedweek. (14. Juni 2025). LMGT3 Ergebnisse Le Mans 24h. Von <https://www.speed-week.com/LMGT3/ergebnis/53784/> abgerufen
- The Guardian. (13. Juni 1955). 77 deaths at Le Mans. Von <https://www.theguardian.com/sport/1955/jun/13/motorracing> abgerufen
- Wikipedia. (26. September 2024). Alpine A480. Von https://de.wikipedia.org/wiki/Alpine_A480 abgerufen
- Wikipedia. (12. November 2024). Sportwart. Von <https://de.wikipedia.org/wiki/Sportwart> abgerufen
- Wikipedia. (2025). 24 Stunden von Le Mans 2025. Von https://en.wikipedia.org/wiki/2025_24_Hours_of_Le_Mans abgerufen
- Wikipedia. (9. November 2025). 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2022. Von https://de.wikipedia.org/wiki/24-Stunden-Rennen_von_Le_Mans_2022 abgerufen
- Wikipedia. (24. Oktober 2025). 24-Stunden-Rennen von Le Mans, Le-Mans-Start. Von https://de.wikipedia.org/wiki/24-Stunden-Rennen_von_Le_Mans abgerufen



Wikipedia. (9. Oktober 2025). Gordon-Bennett-Cup (Motorsport). Von [https://de.wikipedia.org/wiki/Gordon-Bennett-Cup_\(Motorsport\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gordon-Bennett-Cup_(Motorsport)) abgerufen

Wikipedia. (14. Mai 2025). IMSA. Von <https://en.wikipedia.org/wiki/IMSA> abgerufen

Wikipedia. (10. April 2025). Jean-Denis Delétraz. Von [https://de.wikipedia.org/wiki/Jean-Denis_Del%C3%A9traz#:~:text=Jean%2DDenis%20Arnold%20Del%C3%A9traz%20\(*,Louis%20Del%C3%A9traz%20ist%20ebenfalls%20Automobilrennfahrer.](https://de.wikipedia.org/wiki/Jean-Denis_Del%C3%A9traz#:~:text=Jean%2DDenis%20Arnold%20Del%C3%A9traz%20(*,Louis%20Del%C3%A9traz%20ist%20ebenfalls%20Automobilrennfahrer.) abgerufen

Wikipedia. (28. November 2025). Le-Mans-Katastrophe 1955. Von https://en.wikipedia.org/wiki/1955_Le_Mans_disaster abgerufen

Wikipedia. (29. September 2025). Liste der Gewinner der 24 Stunden von Le Mans. Von https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_24_Hours_of_Le_Mans_winners abgerufen

Wikipedia. (1. Oktober 2025). Mazda 787B. Von https://en.wikipedia.org/wiki/Mazda_787B abgerufen

Wikipedia. (17. September 2025). Neel Jani . Von [http://de.wikipedia.org/wiki/Neel_Jani#:~:text=Neel%20Jani%20\(*%208.,ist%20ein%20indisch-schweizerischer%20Automobilrennfahrer.](http://de.wikipedia.org/wiki/Neel_Jani#:~:text=Neel%20Jani%20(*%208.,ist%20ein%20indisch-schweizerischer%20Automobilrennfahrer.) abgerufen

Zentner, J. (11. Juni 2024). 10 Fakten zum 24-Stunden-Rennen. Von <https://auto-illustrierte.ch/de/10-fakten-zum-24stundenrennen--3308> abgerufen

11 Abbildungsverzeichnis

Titelblatt: Toyota GR010 Hybrid Nr. 7 Toyota Gazoo Racing.....	1
Abbildung 1: Streckenverlauf mit Namen der Streckenabschnitte des Circuit des 24 heures du Mans.....	6
https://auto-illustrierte.ch/de/10-fakten-zum-24stundenrennen--3308	
Abbildung 2: Ferrari 499p Nr. 51 Ferrari AF Corse (LMD).....	7
Abbildung 3: Oreca Gibson 07 Nr.18 IDEC Sport	8
Abbildung 4: Lexus RC F GT3 Nr. 78 Akkodis ASP.....	9
Abbildung 5: Gridwalk.....	13
Abbildung 6: Ferrari 499p Nr. 50 Ferrari AF Corse	14
Abbildung 7: Hypercarfeld beim Start bei der Dunlop-Schikane	15
Abbildung 8: Helfer bei dem Road to Le Mans Rennen.....	16
Abbildung 9: Neel Jani und ich beim Interview	17
Abbildung 11: Boxenstopp von dem Vista AF Corse Team	18
Abbildung 11: Konzertbühne	19
Abbildung 12: Mercedes AMG GT3 in der Tertre Rouge bei Nacht.....	20
Abbildung 13: Zwei junge Männer	21
Abbildung 14: Zwei Briten.....	21
Abbildung 15: Hergang des Unfalls am 11. Juni 1955	22
Abbildung 16: Foto nach dem Unfall am 11. Juni 1955	23
Abbildung 17: Audi R18 e-tron quattro.....	24
https://www.audi-mediacycenter.com/de/pressemitteilungen/neuer-audi-r18-e-tron-quattro-noch-effizienter-368	
Abbildung 18: Helm von Sébastien Buemi	25
Abbildung 19: Mazda 787B mit revolutionärem Wankelmotor (1991)	26
Abbildung 20: Ferrari 296 GT3 in der Boxengasse	28
Abbildung 21: Boxengasse	29
https://motorsports-regulations.com/en/pitroad	
Abbildung 22: Fahrerlager in der Nacht	30
Abbildung 23: Oreca Gibson von AO Racing.....	31
Abbildung 24: Enzo Ferrari.....	32
https://www.autohebdo.de/Nachrichten/f1/Enzo-Ferrari-verschwand-vor-30-Jahren-196860.html	
Abbildung 25: Die drei Gewinner GT40s bei der Zieleinfahrt (1966)	33
https://www.watson.ch/spass/retro/496032504-le-mans-66-die-wahre-story-ueber-das-epische-motorsport-duell	
Abbildung 26: Dunlop-Bogen am Morgen	34
Abbildung 27: Vier Marshalls	35
Abbildung 28: Ein Marshal schwenkt eine gelbe Flagge	36
Abbildung 29: Bus	38

Abbildung 30: Ford Mustang GT3 in der Mulsanne-Kurve	39
Abbildung 31: Campingplatz bei Mulsanne.....	40
Abbildung 32: Mutter mit drei Kindern	41
Abbildung 33: Porsche 917 Kurzheck	42
https://racing.porsche.com/de-DE/articles/a-shared-history-porsche-in-le-mans	
Abbildung 34: Porsche 963 (Porsche Penske Nr. 6) in den Esses Kurven.....	43
Abbildung 35: Das Nachhaltigkeits-/Wasserstoffgelände	44
Abbildung 36: die Schweizerin Rahel Frey mit dem Iron Dames Team an der Fahrerparade	45
Abbildung 37: Lexus RC F GT3 in der Akkodis ASP Box	46
Abbildung 38: Helm von Finn Gehrsitz.....	46
Abbildung 39: Ingenieure in der AO by TF Box.....	47
Abbildung 40: Champagnerdusche bei der Siegerehrung.....	48
Abbildung 41: Sicht auf die Dunlop-Kurve	48
Abbildung 42: Restaurantgasse in Le Mans.....	49

12 Anhang

Auf der Webseite befinden sich das Foto-E-Book, Videos, Interviews und weitere interessante Dokumente und Links:

www.durchdienacht24h.ch

