



Nach Le Mans-Sieg im Zug erwischt -

«Ein Traum ging in Erfüllung»

Der Schwyzer Marcel Fässler (35) gewinnt als erster Schweizer die 24 Stunden von Le Mans – ein historischer Tag für unseren Motorsport.

Daniel Leu

Blick: Herr Fässler, es ist Montag, 12 Uhr. Habe ich Sie soeben geweckt?

Marcel Fässler: Nein, ich sitze im Zug von Le Mans nach Paris. Von dort fliege ich in die Schweiz zurück.

Geschlafen haben Sie letzte Nacht wohl nicht viel.

Das stimmt, nach dem Sieg haben wir noch bis 2 Uhr nachts gefeiert. Heute musste ich um 9 Uhr bereits wieder aufstehen, um den Zug zu erwischen.

Was überwiegt mehr: Die Freude über Ihren Sieg oder die Freude darüber, dass sich Ihre Teamkollegen McNish und Rockenfeller, die in den anderen Audi-Boliden sassen, bei Horror-Unfällen nicht schwer verletzt haben?

Als ich während des Rennens erfuhr, dass es allen Beteiligten gut geht, war die Erleichterung

riesig. So konnte ich später meinen Sieg voll und ganz geniessen.

Wie haben Sie die Unfälle mitgekriegt?

Ich war bei beiden Zwischenfällen selbst nicht am Fahren, sondern lag in der Massage und sah es am Fernseher. Der Schock war natürlich gross.

Sie sind der erste Schweizer, der in Le Mans gewinnen konnte. Wie stolz macht Sie das?

Für mich ging ein Traum in Erfüllung, denn dieses 24-Stunden-Rennen gehört zu den drei Klassikern. Dort zu siegen, ist genial. Dass ich der erste Schweizer bin, macht es noch spezieller.

In wenigen Stunden sind Sie zu Hause. Was tun Sie dort als Erstes?

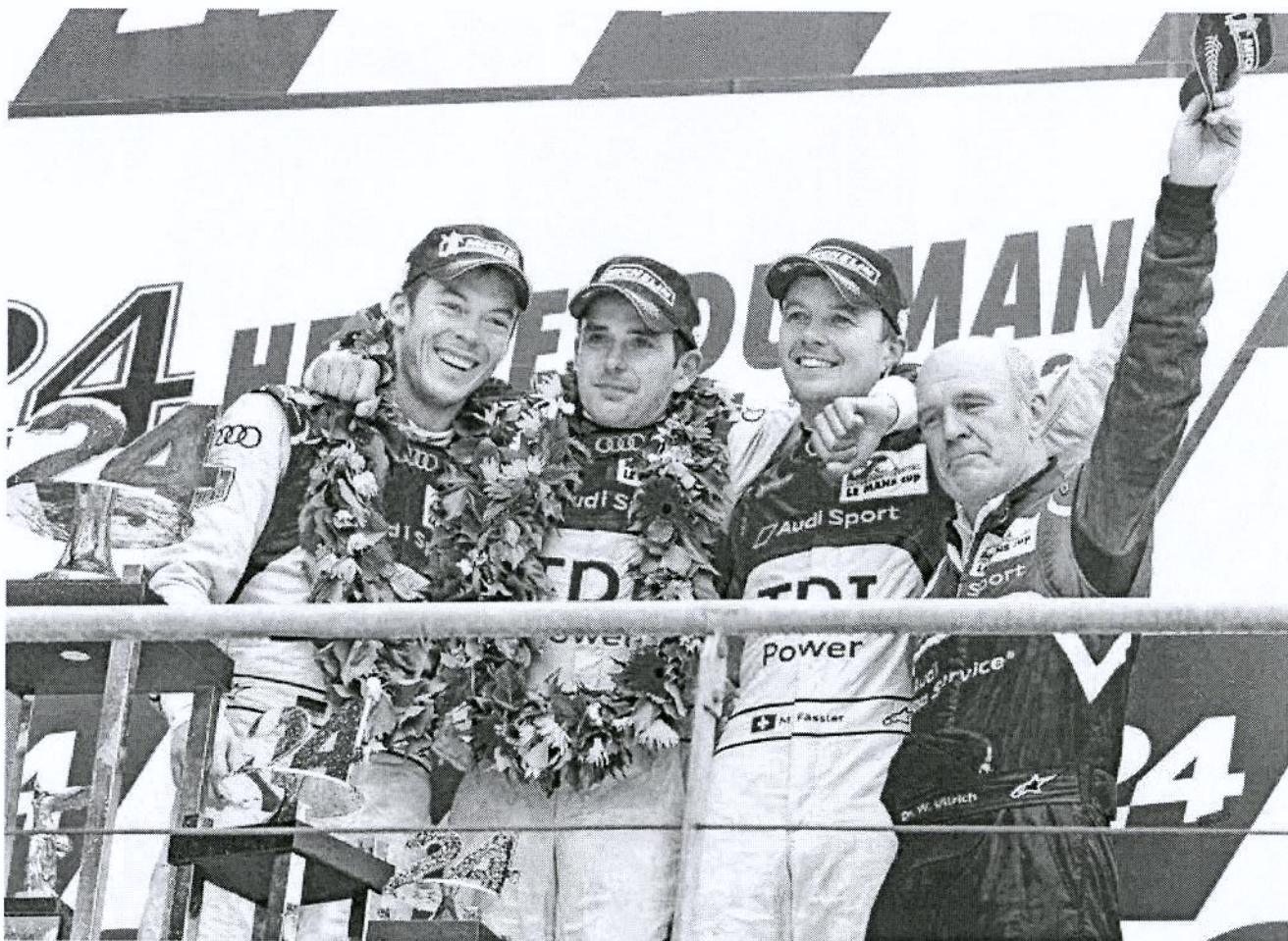
Meine vier Kinder, die zwischen zwei und acht Jahre alt sind, in die Arme nehmen.

Und dann gehts in die Ferien?

Von wegen, in knapp zwei Wochen gibts das nächste 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.



Bis 2 Uhr nachts gefeiert:
Marcel Fässler.



L'Allemand André Lotterer, le Français Benoît Treluyer et le Suisse Marcel Faessler (de gauche à droite) savourent leur succès, sur le podium des 24 Heures du Mans, en compagnie de Wolfgang Ullrich, directeur d'Audi Motorsport. MARIO LUINI

Marcel Faessler entre dans l'histoire pour 14 secondes

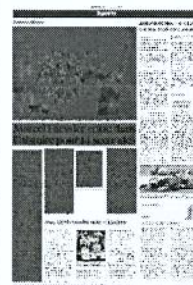
Le Schwytzois de 35 ans devient le premier Suisse à s'imposer aux 24 Heures du Mans, au terme d'une

course fantastique

Mario Luini Le Mans

Herr Dr Wolfgang Ullrich avait les larmes aux yeux et la voix cassée. «C'est la plus belle et la plus dure», a sobrement déclaré le di-

recteur d'Audi Motorsport pour résumer sobrement cette extraordinaire édition des 24 Heures du Mans, que son équipe a remportée pour la 10e fois. Un succès acquis au terme d'une bataille hallucinante marquée par pas moins de 39 changements de leader!



Alors que les gouttes de pluie continuaient de se mêler au champagne sur le podium du Mans, le général en chef de l'armée d'Ingolstadt a tenu des propos élogieux à l'égard de ses trois pilotes. «Nous leur avons demandé énormément, aller le plus vite possible sans prendre le moindre risque. Et ils l'ont fait! Ils ont été sensationnels, dans des conditions extrêmement difficiles, avec une pression énorme. Chapeau...»

Deux miracles

Trouver plus bel hommage sera difficile. Associé au Français Benoît Treluyer (l'homme de la pole position surprise) et à l'Allemand André Lotterer, le Schwytzsois Marcel Faessler savourait le plus grand moment de sa vie professionnelle. «Cette course était incroyable, rayonnait-il. Je ne l'oublierai jamais.»

«Ce sera un GP de 24 Heures», avait émis le Suisse après les essais. Croyait-il si bien dire? Dans son dernier relais, dimanche matin, après 16 heures de course, Faessler s'était livré un duel de chiffonnier avec Anthony Davidson sur une des Peugeot. Les deux hommes se passant et se repassant jusqu'à ce que l'Anglais man-

que un freinage. «Mais c'est toute la course qui était comme ça», souriait le Suisse de 35 ans, marqué par l'effort extrême de concentration.

C'est que la tâche du Schwytzsois et de ses deux équipiers était ardue. Audi avait perdu très tôt ses deux autres voitures. La première, lorsqu'Allan McNish a pris le risque fou d'engager sa R18 No 3 dans un dépassement impossible sur... l'Audi No 1, pulvérisant sa machine dans un accident effroyable qui ne fit par miracle aucun blessé. Le même miracle - mais aussi l'extraordinaire résistance de la cellule de survie de la R18 - permettait, peu avant minuit, à Mike Rockenfeller de sortir seulement fortement choqué d'un crash à 300 km/h. A l'origine de l'accident, il cherchait à éviter une GT plus lente qui s'était rabattue devant lui. Cela

«Gagner Le Mans, c'est déjà extraordinaire en soi.

Mais remporter cette course-là, je crois que c'est

quelque chose de plus»

Marcel Faessler Vainqueur sur l'Audi R18 No 2

laissait la No 2 de Faessler-Lotterer-Treluyer seule contre quatre Peugeot. Condamnée à l'impossible exploit.

Tactique gagnante

Mais, dimanche au Mans, impossible n'était pas plus français qu'allemand ou suisse. Plus rapide, l'Audi No 2 compensait le fait de ravitailler plus souvent que les Peugeot par des séries de 5 relais sans changer de pneus. Sur la ligne, elle précédait la 908 de Pedro Lamy, Sébastien Bourdais et Simon Pagenaud de moins de 14 secondes, un des écarts les plus courts de l'histoire des 24 Heures. Vitesse, calcul, stratégie, résistance, régularité, Faessler, Lotterer et Treluyer pouvaient se tomber dans les bras. «Gagner Le Mans, c'est déjà extraordinaire en soi, relevait le Schwytzsois, avec son accent rocaillieux de Suisse centrale. Mais remporter cette course-là, je crois que c'est quelque chose de plus.»

Datum: 14.06.2011

(24)heures

Lausanne

24 Heures
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
www.24heures.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 37'145
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 1
Fläche: 3'286 mm²

UN SUISSE
GAGNE ENFIN
LES 24 HEURES
DU MANS





Ritterschlag für Marcel Fässler

Marcel Fässler hat den Eintrag in den Geschichtsbüchern des Automobil-Rennsports sicher. Der Schwyzer hat als erster Schweizer das legendäre 24-Stunden-Rennen in Le Mans gewonnen. Im Audi R18 TDI hatte sich Fässler mit dem Deutschen Andre Lotterer und dem Franzosen Benoît Tréluyer abgewechselt. Nach 24 Stunden, rund 4820 Kilometern und 31 Zwischenhalten fürs Nachtanken und Reifenwechseln hatte das Trio 13,8 Sekunden Vorsprung auf die Franzosen Sébastien Bourdais und Simon Pagenaud sowie den Portugiesen Pedro Lamy in einem Peugeot 908. Mit dem gleichen Prototyp belegten die Franzosen auch noch die Plätze 3 und 4. «Das ist ein unglaublich gigantisches Gefühl. Einfach sensationell», sagte Fässler. «Ich bin einfach nur stolz, dieses Ziel erreicht zu haben.»

Die Freude bei Audi wurde durch schlimme Unfälle der anderen zwei Werkteams getrübt. Der Schotte Allan McNish, der schon vor dem Ende der ersten Rennstunde verunglückt war, und Mike Rockenfeller blieben zum Glück vor gravierenden Verletzungen verschont.

16 Jahre nach dem Wechsel ins Profilager, den er als 19-jähriger und vor dem Lehrabschluss als Innendekorateur vollzogen hatte, steht

Fässler ganz oben. Der Vater von vier Töchtern, seit 2010 bei Audi als Werkfahrer, hat wohl zahlreiche Siege in verschiedenen Rennserien stehen. Die Strahlkraft seines jüngsten Erfolges ist aber ungleich grösser als alles Bisherige. Der Triumph in Le Mans kommt einem Langstrecken-Rennfahrer dem Ritterschlag gleich.

Um den Sieg in Le Mans waren Fässler und seine Mitstreiter schon im Vorjahr mitgefahren. Damals mussten die drei aber einem anderen Audi-Team mit den Deutschen Mike Rockenfeller und Timo Bernhard und dem Franzosen Romain Dumas den Vortritt lassen. Mit jener Leistung hatte Fässler die Schweizer Bestwerte in Le Mans egalisiert. Zweite waren Herbert Müller in den Jahren 1971 und 1974 sowie das Duo Dieter Spoerry / Rico Steinemann 1968 geworden. Für den zuvor einzigen Schweizer Sieg hatte das Team von Peter Sauber 1989 gesorgt. Im C9-Cockpit sassen damals die Deutschen Jochen Mass und Manuel Reuter sowie der Schwede Stanley Dickens.

Eine ausgezeichnete Leistung gelang auch Neel Jani. Der Seeländer fuhr im Lola-Toyota mit dem Franzosen Nicolas Prost und dem Holländer Jeroen Bleekemolen auf Platz 6. (SI)



Basellandschaftliche Zeitung AG
 4051 Basel
 061/ 927 26 00
www.basellandschaftlichezeitung.ch

Medienart: Print
 Medientyp: Tages- und Wochenpresse
 Auflage: 20'378
 Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 651.75
 Abo-Nr.: 1071642
 Seite: 14
 Fläche: 14'919 mm²

Ritterschlag für Marcel Fässler

Marcel Fässler hat den Eintrag in den Geschichtsbüchern des Automobilrennsports sicher. Der Schwyzer hat als erster Schweizer das legendäre 24-Stunden-Rennen in Le Mans gewonnen. Im Audi R18 TDI hatte sich Fässler mit dem Deutschen Andre Lotterer und dem Franzosen Benoît Tréluyer abgewechselt. Nach 24 Stunden, rund 4820 Kilometern und 31 Zwischenhalten fürs Nachtanken und Reifenwechseln hatte das Trio 13,8 Sekunden Vorsprung auf die Franzosen Sébastien Bourdais und Simon Pagenaud sowie den Portugiesen Pedro Lamy in einem Peugeot 908. Mit dem gleichen Prototyp belegten die Franzosen auch noch die Plätze 3 und 4. «Das ist ein unglaublich gigantisches Gefühl. Einfach sensationell», sagte Fässler. «Ich bin einfach nur stolz, dieses Ziel erreicht zu haben.»

Die Freude bei Audi wurde durch schlimme Unfälle der anderen zwei Werkteams getrübt. Der Schotte Allan McNish, der schon vor dem Ende der ersten Rennstunde verunglückt war, und Mike Rockenfeller blieben zum Glück vor gravierenden Verletzungen verschont.

16 Jahre nach dem Wechsel ins Profilager, den er als 19-Jähriger und vor dem Lehrabschluss als Innendekorateur vollzogen hatte, steht

Fässler ganz oben. Der Vater von vier Töchtern, seit 2010 bei Audi als Werkfahrer, hat wohl zahlreiche Siege in verschiedenen Rennserien stehen. Die Strahlkraft seines jüngsten Erfolges ist aber ungleich grösser als alles Bisherige. Der Triumph in Le Mans kommt einem Langstrecken-Rennfahrer dem Ritterschlag gleich.

Um den Sieg in Le Mans waren Fässler und seine Mitstreiter schon im Vorjahr mitgefahren. Damals mussten die drei aber einem anderen Audi-Team mit den Deutschen Mike Rockenfeller und Timo Bernhard und dem Franzosen Romain Dumas den Vortritt lassen. Mit jener Leistung hatte Fässler die Schweizer Bestwerte in Le Mans egalisiert. Zweite waren Herbert Müller in den Jahren 1971 und 1974 sowie das Duo Dieter Spoerry / Rico Steinemann 1968 geworden. Für den zuvor einzigen Schweizer Sieg hatte das Team von Peter Sauber 1989 gesorgt. Im C9-Cockpit sassen damals die Deutschen Jochen Mass und Manuel Reuter sowie der Schwede Stanley Dickens.

Eine ausgezeichnete Leistung gelang auch Neel Jani. Der Seeländer fuhr im Lola-Toyota mit dem Franzosen Nicolas Prost und dem Holländer Jeroen Bleekemolen auf Platz 6. (SI)

Datum: 14.06.2011

Basler Zeitung

Die Zeitung der Nordwestschweiz



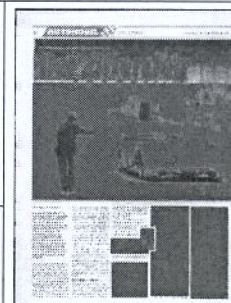
Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
www.baz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 83'773
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

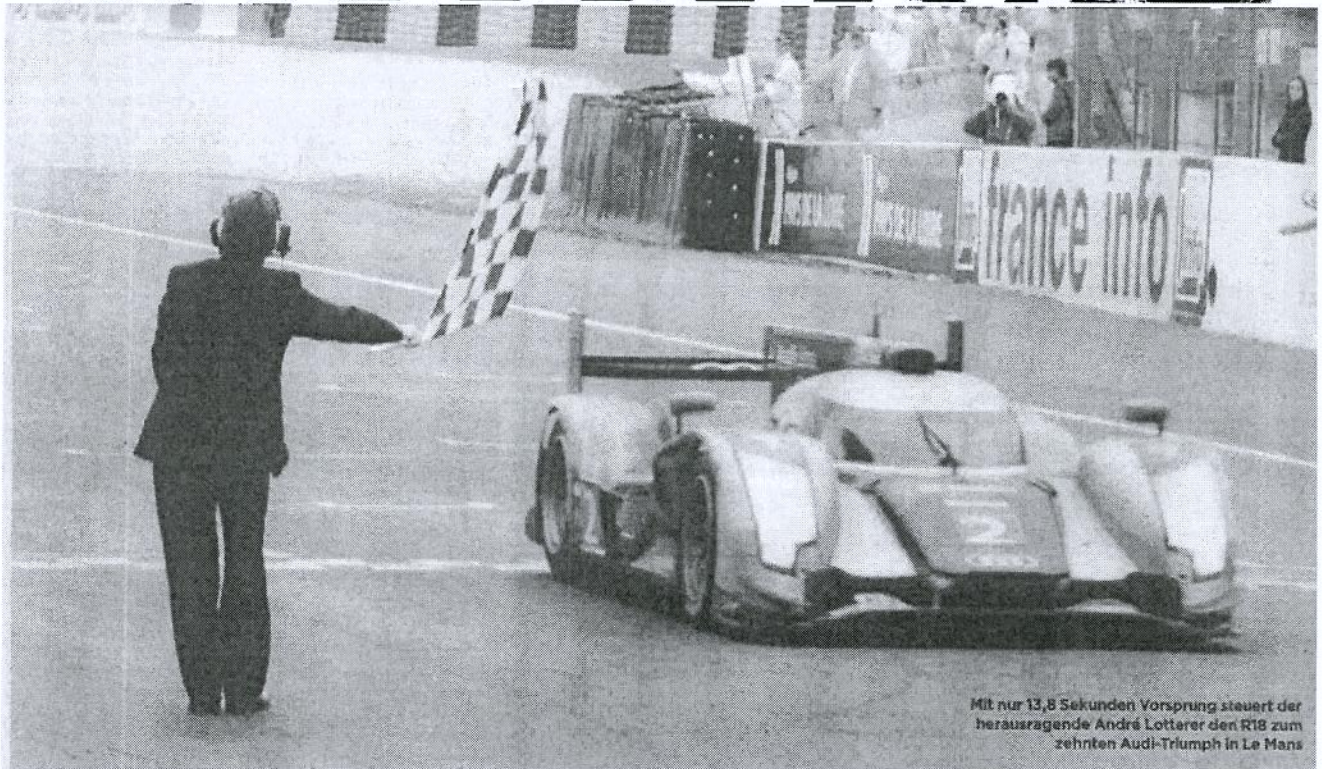
Themen-Nr.: 651.75
Abo-Nr.: 1071642
Seite: 19
Fläche: 2'779 mm²

automobil Sieg für Fässler

LE MANS. Marcel Fässler hat ein Stück Rennsportgeschichte geschrieben. Der Schwyzer gewann als erster Schweizer das 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Fässler, der das Rennen zusammen mit dem Deutschen André Lotterer und dem Franzosen Benoît Tréluyer bestritt, musste sich bis zu den letzten Metern gedulden. Die drei Audi-Piloten wurden mit nur 15 Sekunden Vorsprung abgewinkt. Si


24 Stunden von Le Mans / Report

Der Zittersieg



Mit nur 13,8 Sekunden Vorsprung steuert der herausragende André Lotterer den R18 zum zehnten Audi-Triumph in Le Mans

«Rocky, are you okay?»



LEENA GADE

den R18 unkontrolliert nach links abbiegen – bei mehr als Tempo 300 wird der Audi zerfetzt. Der US-Amerikaner Rob Kauffman, millionenschwerer Hedge-Fund-Manager mit Arbeitsplatz in London und 50-Prozent-Teilhaber am NASCAR-Team von Co-Pilot Michael

Waltrip, kann unbehelligt weiterfahren. «Ich wusste nicht, auf welcher Seite mich der Audi überholen wollte. Ich habe nicht die Tür zugeschlagen», sagt Kauffman. Sicherlich ist er jedoch ein Stück nach rechts gerückt. War das grelle LED-Licht schuld, das Audi in verbesserter Form so stark für die Serienentwicklung propagiert? Für die Konkurrenz auf der Piste schafft es nur Probleme: «Es ist unmöglich einzuschätzen, welchen Abstand ein Audi hinter einem hat – ob 50

oder 400 Meter», sagt Corvette-Pilot Richard Westbrook. «Eine riesige Leuchtkugel – du weisst nicht, wo du hinfahren sollst. Ich bin immer stur am Rand gefahren, bis er vorbei war», so LMP2-Pilot Pierre Kaffer zum Lichtproblem Audi.

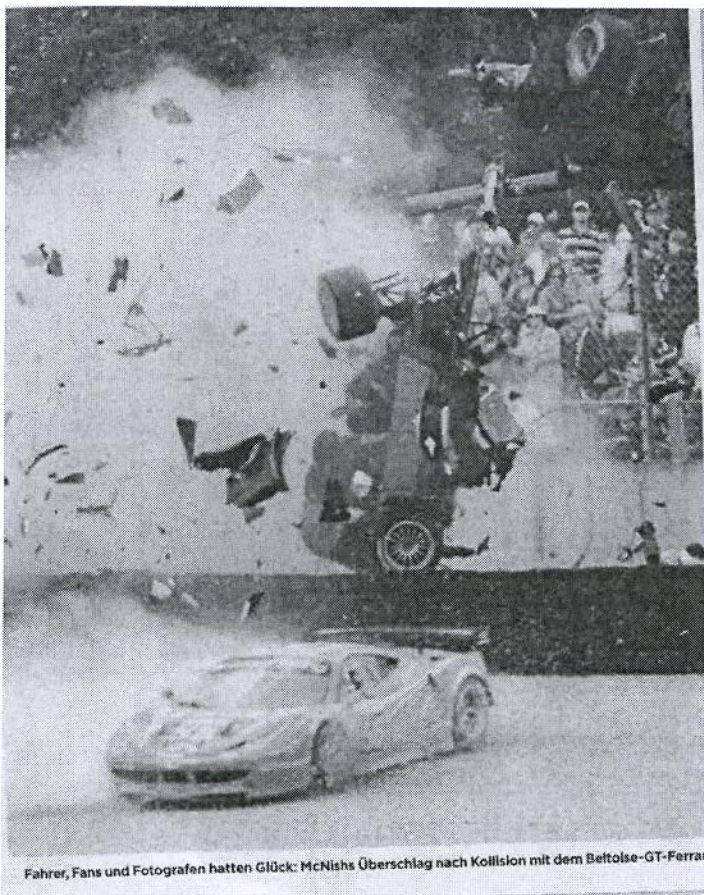
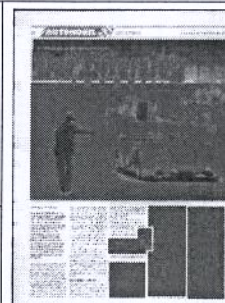
Rockenfeller wird zur Beobachtung ins Krankenhaus gebracht. Aus einer Nacht Beobachtung werden zwei Nächte. «Das Genick tut ihm weh. Und der Kopf. Sonst geht es ihm gut, er weiss alles vom Unfall», berichtet sein Vater. Rockenfellers

DTM am Lausitzring ist äusserst fragwürdig. Audi kennt die Folgen einer Gehirnerschütterung seit dem Unfall Tom Kristensens beim DTM-Auftakt 2007 hinlänglich.

Sprint mit Nullfehler-Job

Bereits der spektakuläre Überschlag von Allan McNish am Nachmittag unterstreicht, was die Sportchefs Ullrich und Quesnel immer wieder runterbeten: Le Mans ist ein Sprint, der nur mit einem Nullfehler-Job gewonnen werden kann.

McNish, der für seine Kaltblütigkeit im Verkehr hohes Anse-



Fahrer, Fans und Fotografen hatten Glück: McNish's Überschlag nach Kollision mit dem Belfiore-GT-Ferrari



Im Wechselbad der Gefühle: Audi-Sportchef Wolfgang Ullrich



Allan McNish



Mike Rockenfeller



Chance verloren: Ausrutscher von Wurz

hen genießt, nutzte einen kleinen Rutscher seines Teamkollegen Timo Bernhard, um vorbeizuziehen – und gleich noch den GT-Ferrari von Anthony Beltoise zu überholen. Dieser aber hat hinter der Kuppe hinter dem Dunlop-Bogen nur Bernhard im Rückspiegel, als ihn McNish überrascht. Auf einer Strecke, die unverrückbar mit der grössten Katastrophe im Motorsport verbunden ist – 88 Tote im Jahr 1955 –, schockieren die Bilder. Sportchef Ullrich stehen die Tränen in den Augen, als er Entwarnung gibt. Mit zwei Audi weniger lastet der ganze Erfolgsdruck umso mehr auf der Nummer 2. Viel Zeit verwendete Audi im freien Training am Donnerstag, um die Reifen auszutesten. Letztlich war klar: Theoretisch hätte man auch sechs Stints mit einem Satz fah-

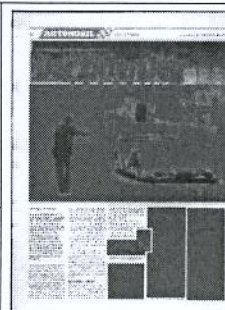
ren können. Dazu kommt es nie.

Erstaunlich: Peugeot, nicht Audi, hat die grössere Reichweite. Meistens können die Franzosen eine Runde länger fahren. Dafür verbucht Audi durchwegs kürzere Stopps. Der Job, den der verbliebene R18 zu erledigen hat, ist kaum zu machen: Sprit sparen und doch fahren, was das Zeug hält. Was nur mit vollem Risiko funktioniert. Zumal die Dieselmengende nicht vollständig aus dem 65-Liter-Tank gefördert wird.

Tréluyer fährt in einem aberwitzigen Duell eine schnelle Runde nach der anderen, sogar eine halbe Sekunde schneller als im Training. Ebenso tun dies Lokalmatador Sébastien Bourdais und der pfeilschnelle Simon Pagenaud. Dass Pedro Lamy als Dritter des Peugeot-

Trios am Samstagabend nur einen Dreifachstint fahren darf, dürfte sein baldiges Karriereende bei den Löwen bedeuten.

Andererseits beweist André Lotterer als Schlussfahrer extreme Coolness. Als ein Reifensensor an der Hinterachse Druckverlust meldet, muss Audi den ungeplanten Reifenwechsel auf den letzten Tankstopp legen. Mit sieben Sekunden Vorsprung auf den gleichzeitig stoppenden Peugeot geht Lotterer in die letzte halbe Stunde – und holt selbstsicher den zehnten Audi-Sieg in Le Mans. Doch nach einem Rennen, das die Rekordzahl von 39 Führungswechseln sah, sagt Audi-Teammanager Ralf Jüttner: «So schön der Sieg auch ist – dass bei den Unfällen niemandem etwas passiert ist, ist viel schöner.» ♦



NACHGEHAKT BEI Ralf Jüttner

(51/D) Der Teammanager und Technikdirektor von Joest Racing über die Entwicklung und den Ausgang der diesjährigen 24 Stunden von Le Mans.



Von GREGOR MESSER

? Was war der Schlüssel zum Erfolg? Ich weiss es nicht. Wenn es in einem Rennen im Sekundentakt so knapp zugeht, kann man das nicht sagen. Aber: Wir wussten, dass wir uns keinen Fehler erlauben durften.

? Wie lautete die Ansage an André Lotterer in der entscheidenden Schlussphase? Wir haben ihm gesagt: Du musst Dinge tun, die du so noch nie getan hast. Und das bitte fehlerfrei.

? Marcel Fässler und Benoît Tréluyer haben ebenfalls ihre volle Leistung abgerufen. Wieso durfte Lotterer die letzten dreieinhalb Stunden fahren, obwohl eigentlich Fässler dran war? André war so gut drauf, da haben wir das gemeinsam beschlossen. Es geht hier um jede Runde.

? Was sagst du dazu, dass Peugeot knapp zwei Stunden vor Rennende mit Marc Gené euer Auto blockierte? Das war kurzfristig sehr blöde und hat uns geärgert. Im kleinen Schriftverkehr habe ich dem Peugeot-Teammanager eine

SMS geschrieben: Machen die beiden das jetzt unter sich aus oder was? Daraufhin wurde der ohnehin überrundete Gené zurückgepfiffen.

? Hast du je daran gedacht, mit nur einem Auto gegen

vier Peugeots nicht gewinnen zu können? Das kann ich so nicht behaupten. Wir wussten nach den Tests, dass wir ein

extrem zuverlässiges Auto haben, und entdeckten, dass wir auch ein sehr schnelles Auto haben. Wenn nichts schiefgeht, fährt man dann vorne mit.

? Zwei R18 sind Totalschäden, das Siegerauto kommt ins Museum. Wie wollt ihr in drei Wochen in Imola zum ILMC-Lauf antreten? Es gibt weitere Chassis, die wir aufbauen werden. Das geht relativ schnell und wird bei Audi Sport in Ingolstadt gemacht. Danach bleiben die Autos für den Rest der Saison bei uns.

HÖHEPUNKTE DES RENNENS

15.00: FIA-Präsident Jean Todt gibt das Rennen frei und schickt 56 Mannschaften aus 12 Nationen auf die lange Reise zweimal rund um die Uhr. Tréluyer (Audi) behauptet die Führung vor Bernhard (Audi).
15.09: Desaster bei Aston Martin: Turner in #007 und Fernandez in #009 sind schon aus dem Rennen.
15.17: In Runde 5 beginnen bereits die ersten Überrundungen.
15.22: McNish (Audi) bremst sich nach zahlreichen vergeblichen Versuchen in einem Gewaltakt an Montagny (Peugeot) vorbei auf P3.
15.35: Reifenschaden bei LMP2-Leader Maillieux (Nissan/Oreca).
15.50: Beim Versuch, einen Ferrari in Runde 15 zu überholen, kollidiert McNish, in Führung liegend, in Runde 15 mit Beltoise. Wegen des schweren Unfalls und der damit verbundenen Rettungsmaßnahmen, Aufräumarbeiten und Reparaturen an der Streckengrenzung wird das Rennen mit drei Safety Cars neutralisiert. Während der Ferrari das Rennen fort-

setzen kann, ist der Audi R18 TDI mit der Startnummer 3 ein Totalschaden. Damit endet auch die Hoffnung von Rekordsieger Tom Kristensen auf seinen neunten Gesamtsieg in Le Mans.
16.35: Meldung aus dem Medical-Center: McNish ist unverletzt, wird auf Wunsch von Audi-Teamarzt Christian John aber in einem Krankenhaus vorsorglich untersucht.
17.04: Nach insgesamt 74 Minuten Safety-Car-Phase wird das Rennen wieder freigegeben.
18.00: Peugeot kann am Stück 12 Runden fahren, Audi dagegen offenbar nur 11. Dafür schaffen die Ingolstädter etwas schnellere Rundenzeiten. Tréluyer hält seit der dritten Runde die Bestzeit (3:28,263 Minuten).
18.50: Jörg Müller fällt nach Reifenschaden am Schnitzer-BMW aus den Top 10.
19.12: Dumas-Dreher in Tertre Rouge nach einer Überrundung.
20.09: Vilander, der knapp vier Sekunden hinter dem Führenden auf P3 der GTE PRO liegt, rutscht bei

Mulsanne ins Kiesbett und verliert wertvolle Zeit (mehr als 50 Sekunden).

22.07: Priaux klagt im auf Platz 2 liegenden GTE-PRO-BMW über Fehlzündungen und fällt nach ausserplanmässigem Stopp auf Rang 9 zurück.

22.41: Das Rennen wird erneut neutralisiert: Ferrari-Pilot Kauffman touchiert den zum Überrunden ansetzenden Audi von Rockenfeller und sorgt für den zweiten Horror-Crash des Tages.

22.57: Ein Krankenwagen fährt mit Rockenfeller zum Medical-Center.

23.11: Audi meldet: Rockenfeller konnte nach dem Unfall selbstständig aussteigen.

01.05: Restart nach 144 Minuten Neutralisation. Der verbliebene Audi #2 sucht die Flucht nach vorn. Der Vorsprung vor den drei Peugeot 908 beträgt mehr als zwei Minuten.

01.44: Audi meldet: Rockenfeller ist nach dem Unfall okay, bleibt aber über Nacht im Krankenhaus.

01.57: Für Kaffer (Lola) ist das Rennen nach einem

Unfall seines Teamkollegen Russo beendet.

03.00: Fässler im Audi #2 hat die Anweisung erhalten, nichts zu riskieren. Sein Vorsprung schmilzt dadurch langsam, aber sicher.

03.49: Führungswechsel in der LMP2: Kraihamer (Oreca) nun vor Ojijeh (Greaves).

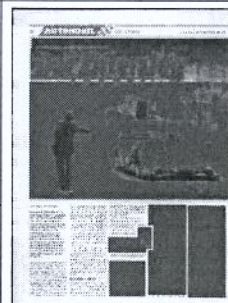
04.00: In der GTE-Kategorie liegen mit Westbrook (Corvette), Bruni (Ferrari) und van Lagen (Porsche) Fahrer von drei Herstellern auf den besten Plätzen.

04.17: Davidson (Peugeot) fährt in Runde 188 in 3:27,713 Minuten eine neue Bestzeit.

04.59: Boullion-Unfall im Rebellion-Lola in den Porsche-Kurven. Erneut rücken die Safety Cars aus. Auch der Franzose ist okay.

05.22: Das Rennen, das für 23 Minuten neutralisiert war, wird wieder freigegeben. Die Top 3 mit Fässler an der Spitze liegen immer noch dicht beieinander.

05.27: F-Corse-Pilot Kauffman wird von der Rennleitung für schuldig befunden, die schwerwiegende Kollision mit Rockenfeller verursacht

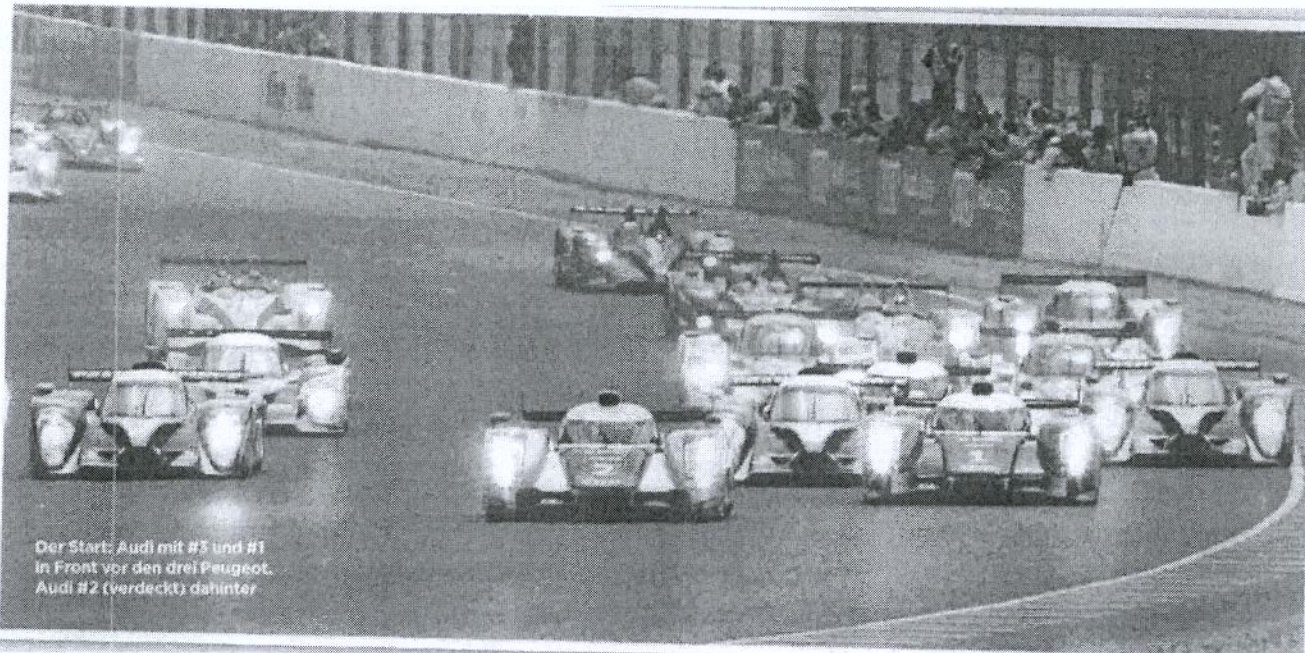


zu haben. Der Amerikaner wird von der Veranstaltung wegen «gefährlicher Fahrweise» ausgeschlossen.
05.52: Peugeot-Pilot Davidson neben der Strecke.
06.06: Vierte Safety-Car-Phase: Der Luxury-Ferrari der Mitfavoriten Makowiecki/Melo/Ortelli strandet auf der Strecke mit einem technischen Defekt.
06.13: Mögliche Vorentscheidung: Die beiden bestplatzierten Peugeot verlieren an der roten Ampel am Ende der Boxengasse mit rund 90 Sekunden wertvolle Zeit.
06.25: Hallyday gibt, auf P2 liegend, wegen eines Aufhängungsschadens am LMP2-Oreca auf.
06.28: Das Rennen wird nach 22 Minuten Neutralisation wieder freigegeben.
07.10: Lotterer fährt im Audi #2 im 229. Umlauf die schnellste Rennrunde (3:25,289 min).

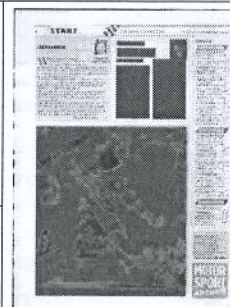
07.37: Erneut ein schwerer Unfall: Magnussen verliert die Kontrolle über seine Corvette und rast mit grosser Wucht in die Fahrerseite des Proton-Porsche von Horst Felbermayr senior. Der Österreicher hat sich dabei offenbar verletzt und wird in ein Krankenhaus gebracht. Die Rennleitung schickt erneut die drei Safety Cars auf die Strecke.
08.07: 30 Minuten später ist auch die fünfte und letzte Neutralisation während dieser 24 Stunden von Le Mans beendet. Insgesamt wurde das Rennen wegen der fünf Unfälle für 4:53 Stunden neutralisiert.
08.30: Treluyer bremst sich bravourös an Pagenaud vorbei in Front – grosser Jubel im Lager der Audianer. Nach fast drei Vierteln der Distanz besagen Hochrechnungen, dass Audi bei einem normalen Rennverlauf bis ins Ziel knapp vorn liegen dürfte.

09.47: Wurz beschädigt sich nach einem Abflug mit Peugeot #7 in einen Reifenstapel der Indianapolis-Kurve die Front. In der Box muss eine Radaufhängung ersetzt werden.
10.00: Fünf Stunden vor Rennende deutet alles auf einen Zweikampf zwischen dem Audi #2 und dem Peugeot #9 hin.
11.00: Erste Tropfen des angekündigten Regens.
11.53: Als Lotterer in Runde 304 den drittplatzierten Peugeot-Piloten Montagny ausbremst, klatscht Audi-Chef Rupert Stadler in der Box anerkennend Beifall.
11.57: Garcia übernimmt die Führung in der GTE-Klasse.
12.20: Peugeot rüstet seine #8 mit Intermediates aus.
12.21: Kimber-Smith leistet sich einen Ausflug ins Kiesbett, denn er hat in der LMP2-Kategorie 8 Runden Vorsprung.

12.37: Jörg Müller muss den Schnitzer-BMW ohne Vortrieb auf der Strecke abstellen.
12.47: Colliard landet, auf P5 liegend, in den Porsche-Kurven in den Reifenstapeln.
12.50: Milner übernimmt in der GTE-Klasse die Führung von Vilander.
13.16: Lotterer und Gené berühren sich ohne Folgen.
14.22: Lotterer und Pagenaud kommen zum letzten Stopp in die Box. Beim Audi werden noch die Reifen gewechselt, Lotterer soll damit den knappen Vorsprung von rund sieben Sekunden über die Zeit retten.
14.40: Lotterer nutzt den Vorteil der neuen Reifen perfekt und baut den Vorsprung mit schnellen Zeiten wieder aus.
15.02: Lotterer fährt unter grossem Jubel als Erster über die Ziellinie. ♦ AW



Der Start: Audi mit #5 und #1
 in Front vor den drei Peugeot.
 Audi #2 (verdeckt) dahinter



KOMMENTAR

Wunder gibt es nicht immer wieder

Von GREGOR MESSER

Dass Allan McNish und viel mehr noch Mike Rockenfeller in Le Mans ihrem zerstörten Audi nahezu unverletzt entsteigen konnten, grenzt – wie immer bei solchen Monumental-Unfällen heutiger Zeit – an ein Wunder. Ein arg strapaziertes Wort. Das Verbessern der Sicherheit ist ein unendliches Feld. Das Kiesbett, durch das McNish pflügte, ist so weit wie ein Sandstrand. Eigentlich sicher genug, oder? Dennoch wurde das Limit jetzt in dramatischer Weise offenbart. Im nächsten Jahr wird der Le-Mans-Veranstalter schon dafür sorgen, dass ein weiterer Zaun an dieser Stelle Fotografen und Publikum

schützt.

Aber was ist gegen die unsicher agierenden Amateure wie im Fall von Rockenellers Unfall zu unternehmen? Sie gehören zum Sport und haben ihre Berechtigung. Doch es muss endlich dafür gesorgt werden, dass diese Privatis fahrerisch gut genug sind, um teilnehmen zu dürfen. Das konsequente Einhalten einer Mindestqualifikationszeit ist das Minimum für mehr Sicherheit auf der Piste.



WER? Allan McNish (GB)
WO? Le Mans (F)

WAS? Schwerer Unfall beim 24-Stunden-Rennen nach Kollision mit einem Nachzügler. McNish entstieg dem Wrack unverletzt.