

Spa Resort

Text: Ralf Kelleners
Fotos:

Um 7.30 klingelt mein Wecker. Normalerweise keine Zeit, die mich in helles Verzücken versetzt. Doch heute wache ich sogar schon vor der eigentlichen Weckzeit mit einem Lächeln auf. Denn heute geht ein kleiner Traum in Erfüllung. Endlich werde ich einen Ford GT 40 aus dem Jahre 1965 fahren, und dies auch noch auf einer der schönsten Rennstrecken der Welt, in Spa-Francorchamps.

Die Flunder gehört Christian Gläsel, einem historischen Motorsportler und Rennautosammler aus Detmold. Im Jahr 2000 teilten wir uns einen Lola-Ford Roush für Kremer Racing in der Sportwagenmeisterschaft ISRS teilten. Seitdem hat er eine Menge geschichtsträchtiger Autos zusammengetragen. Nicht nur den GT40, sondern auch einen McLaren F1 GTR-BMW in Langheck-Le Mans Version aus dem Jahre 1997. Beide Autos will Gläsel bei einem Sechs Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps ausführen – und lädt mich ein, sein Co-Pilot zu sein.

Ich kann ihn zu dieser Erkenntnis nur beglückwünschen und sage zu.

Erinnerungen über Generationen

Den McLaren kenne ich aus jener Zeit, als ich für Porsche die 24 Stunden von Le Mans bestritt. Damals war McLaren der Vorreiter einer Invasion der Sportwagenhersteller in den GT-Sport und nach Le Mans. Porsche nahm als erster die Feder auf und konterte mit dem Porsche 911 GT1. Die Schwaben legten damit den Grundstein für den in den Jahren danach folgenden Kampf der Werke in Le Mans – ausgelöst vom seinerzeit revolutionären McLaren, der die GT1 auf eine neue High Tech-Ebene führte. Und genau dieser McLaren war es der mich und Stefan Ortelli damals beim Weltmeisterschaftslauf in Helsinki schlug. Wir fuhren eine Porsche GT1 und kamen hinter dem siegreichen McLaren als 2 te in Ziel.



Der langjährige Sportwagen-Werksfahrer Ralf Kelleners bestritt in Spa-Francorchamps ein Sechs Stunden-Rennen für historische Sportwagen in einem Ford GT40 von 1965. Ein Erlebnisbericht aus der Sicht eines Profis, der zeigt, wie es im historischen Motorsport wirklich zugeht.



1

Der GT40 hat eine viel längere Karriere hinter sich. Die ersten 1964 gefertigten Boliden wurden für Le Mans entwickelt. Nur 106 Autos total und davon 36 für die Rennstrecke konstruiert rückten damals aus, um Le Mans zu gewinnen. Das wurde dann auch 1966 erfolgreich umgesetzt, nach einem dramatischen Prestige- und Rüstungswettstreit mit Ferrari. Der GT40 war damals eine Chefsache von Henry Ford himself.

Da mein Vater Helmut als Teamkollege von Reinhold Joest, dem heutigen Audi-Teamchef, in Le Mans 1969 einen GT 40 fuhr, schließt sich für mich 42 Jahre später ein familiärer Kreis.

Wir treffen uns im oberen Teil der Box, in dem auch die Formel 1 residiert, wenn der Grand Prix von Belgien stattfindet. In Box 11 finde ich das Team Lanzante Motorsport. Die Engländer genießen im historischen Motorsport einen ausgezeichneten Ruf.

In der Box angekommen, finde ich wie im historischen Sport üblich nicht nur ein Fahrzeug – sondern gleich sechs. In erster Reihe stehen der McLaren und der GT 40 mit der Nummer 3.

Pedaltanz mit Hüftschwung

Zwischen meinen Sportwagen liegen 32 Jahre, und inzwischen sind weitere 14 Jahre vergangen. Beim McLaren tritt man auf Karbon-Bremsscheiben, die so effektiv und feinfühlig sind, wie man es besser wohl kaum konstruieren kann. Der Gegensatz dazu sind ungelochte Stahlscheiben am GT 40: Man muss alle Kraft aufwenden, um einigermaßen Bremswirkung zu erzielen. Es ist soviel Kraft nötig, dass ich mich sogar im Sitz leicht drehe, um Kraft aus der Hüfte zu holen. Manchmal denke ich, ob es nicht die gleiche Verzögerung bringen würde, wenn ich nur lupfe, statt auf die

1: So detailgetreu erleben die Fahrer die Strecken im Simulator. Williams war neben McLaren eines der ersten Teams, das sich solch einen fahrdynamischen Simulator anschaffte. Inzwischen haben ihn fast alle Teams.

2:

3:



2



3



4



5

In den Autoklaven werden verschiedene Kohlefaser-Schichten unter Hochdruck zu den jeweiligen Bauteilen laminiert, Monocoque-Strukturen istehen können.

Bremse zu gehen. Also die Verzögerung eines Rennfahrzeugs von 1965 lässt etwas zu wünschen übrig.

Die Beschleunigung dagegen geht in Ordnung. Gerade mal 980 Kilogramm wiegt der GT40. Dazu hat er 420 PS, die aus 4.2 Litern schöpfen. Nur ganz wenig Gas mag er nicht. Am liebsten haben es die Vergaser, wenn sie auf ganz offen stehen und das Benzin aus vollen Kübeln in sie hinein läuft.

Bei 6800/min liegt unser Drehzahllimit. Im Rennen werden wir, um die Maschine und den Spritverbrauch zu schonen, mit 6500/min vorlieb nehmen müssen.

Beim McLaren brauchen wir nicht viel über den motor zu sagen: 12 Zylinder, fünf Liter Hubraum und 650 von BMW engineerete PS gehen natürlich wie Hölle.

Das Fahrverhalten des GT40 ist gewöhnungsbedürftig: Nach dem Anbremsen stellt sich sofort ein Untersteuern ein. Damit man aus einem Loch im Ansprechverhalten kommt, muss man viel Gas geben. Das resultiert aber darin, dass der Le Mans-Gewinner ins Übersteuern trudelt. Nun gilt es herauszufinden, wieviel Drift so ein Auto mag, bevor das Limit überschritten ist und die Zeiten langsamer werden.

Muscle Cars in den Ardennen

Der McLaren liegt dagegen so gut, dass ich bis zur Abreise nicht an die Grenze in Eau Rouge und der 230 km/h schnellen Blanchimont komme.



1



2

Er fährt in einem recht bunten Feld mit Kontrahenten, die vor Kraft nur so strotzen. Allein 2 McLaren M8F aus den Jahren 1972 und 1973 treten hier an. Beeindruckende 8,2 Liter Hubraum liefern ihnen 850 PS. Dazu ein Heckflügel, auf dem man schlafen könnte, und Reifen von einer Größe, die 400 Millimeter misst, geben ausreichend Grip für die schnelle Strecke in Belgien. Das Zeittraining läuft gut für uns. Ich kann den GTR F1 auf Pole fürs 40minütige Rennen stellen.

Zum Training des Sechs Stunden-Rennens gehen neben unserem Ford noch 106 Fahrzeuge an den Start. Unsere Marschroute ist klar definiert: Wir müssen den Spritverbrauch ermitteln, noch mal checken, ob auch die letzten Tropfen von der Pumpe erfasst werden – und mindestens unter die ersten Fünf fahren. Da insgesamt acht GT40, die schnellsten Fahrzeuge in dem Rennen, starten, sollte das möglich sein.

Doch nach fünf Runden komme ich entnervt rein: Der Verkehr ist der schiere Wahnsinn. Da tummeln sich Fahrzeuge, die gefühlte 100 km/h langsamer sind als wir. Manchmal hatte ich gezählte 15 Autos vor mir, die sich alle irgendwie nicht über die Vorfahrt einigen konnten. manche erkunden die Ideallinie zum ersten Mal und haben überhaupt keine Zeit, in den Spiegel zu schauen. Bevor ich mich und unser Auto in diesem Getümmel aufarbeite, übergebe ich lieber an Christian. Der stellt es auf Startplatz 3.

Das Rennen wird im Hellen gestartet und in der Dunkelheit beendet. Etwa zwei Stunden werden wir im Dunklen fahren. Wie gut mag das Licht des GT40 wohl sein? „Na ja“, antwortet Christian, „wie das Licht

halt vor 40 Jahren so war.“ Mir schwant nichts Gutes. Aber da müssen wir jetzt durch.

Die Sache mit der Tanke

Das Rennen wird in 3 Törns unterteilt. Der Tank bringt einen ungefähr zwei Stunden weit, das heißt: Ein Pilot fährt zwei Törns, der andere den dritten. Da mein Kollege so lieb fragt, ob ich nicht die beiden Stints fahren könnte, und weil ich schon immer einen GT40 im Dunkeln fahren wollte, sage ich mit einem leicht schmerzverzerrtem Lächeln zu.

Vor dem Start schauen wir uns noch die Tankstelle an.

Ja – genau das Gleiche habe ich mich auch gefragt: „Wieso soll ich mir den eine Tankstelle im Fahrerlager angucken?“ Es stellt sich eine fragwürdige Praxis heraus: Der Pilot muss die Tankstelle anfahren, aussteigen, tanken und wieder zurück auf die Strecke. Es gibt ganze vier Tanksäulen. Wieder schwant mir nichts Gutes: Was, wenn gerade zehn Autos zum Tanken anstehen und ich fünf Minuten warten muss?

Mir fährt spontan durch den Kopf, dass ich einen Tobsuchtsanfall bekommen würde. Doch das Team versichert, dass der GT40 eines jener Fahrzeuge ist, das am spätesten tankt – und dass sie eine ausgeklügelte Boxenmannschaft haben, die mein Tankzeitfenster und den Verkehr an den Zapfsäulen im Auge behalten.

Unsere Strategie ist klar umrissen. Wir gehen unsere eigene Pace und strapazieren das Auto nicht über

Menschlich & sportlich Ralf Kelleners

Geboren 18. Mai 1968 in Dinslaken
Lebt mit Gattin Yvonne und Tochter Gene May in Düsseldorf

1986 Kart-EM, Platz 2 vor Michael Schumacher
1988 Deutsche Formel 3-Meisterschaft
1990 DTM in Zakspeed-BMW M3
1996 Gesamtsieger Porsche Super- und Carrera-Cup
1997 Porsche-Werksfahrer in Le Mans und FIA-GT
1998 Toyota-Werksfahrer in Le Mans
1999 Toyota-Werksfahrer in Le Mans
2000 Grand-Am-Serie im Ferrari 333SP
2001 24 Stunden von Le Mans im Audi R8 LMP1
2002 Klassensieger SRP2 der 24 Stunden von Daytona
bis 2008 Le Mans und ALMS in Ferrari GT-Sportwagen
seit 2009 Experte bei Eurosport für Langstreckenrennen





1



2



3

Maß, nur um einen Schnelleren zu halten. Wir achten auf den Verbrauch, schonen die Reifen und vor allem die Bremsen. Denn bei denen ist von vornherein klar, dass sie überhitzen. Eine weitere Schwachstelle könnte das Getriebe sein. Also langsam schalten und großzügig Zwischengas geben.

Der Start verläuft gut. Ich setze mich an die zweite Stelle hinter einen anderen GT40. Dessen Pilot lässt keine gefährliche Situation aus. Er sticht in Lücken, die zu klein sind, bremst so spät als gebe es kein Morgen. Kurzum: Der Mann lässt es fliegen, als ginge es darum, Le Mans von 1965 noch Mal zu gewinnen.

Muskeln wie Popeye

Muss ich ihn also wie abgesprochen ziehen lassen? Je länger ich mich in der nächsten halben Stunde ins Auto eingewöhne, desto problemloser kann ich ihm plötzlich wie ein Schatten folgen.

Nach einer Rennstunde folgt eine Safety Car-Phase. Dadurch steige ich erst nach zweieinhalb Stunden aus – und bin restlos fertig. Der GT40 hat mir alles abverlangt. Die zwei Wochen Fitnessvorbereitung waren nicht ausreichend. Nicht, dass ich ansonsten nicht auch Fitness mache – aber dieser Stint war wirklich hart. Das Auto ist ständig in Bewegung, die Belüftung im Inneren ist bestenfalls na ja, es gibt keine Servo



4

an Lenkung und Bremse. „Ein echter Rennwagen“, denke ich, und bin ein bisschen stolz auf meinen Stint.

Christian Gläsel übernimmt. Er muss auch das Tanken erledigen. Alles klappt prima, wir gewinnen einen Platz und damit die Führung an der Box. Nach knapp zwei Stunden kommt erneut das Pacecar heraus, Christian übergibt als Spitzenreiter an mich.

Auch mein Tankstopp verläuft fast gut. Allerdings kleckere ich mit dem Rüssel. Trotz Bezingeruchs im Cockpit gehe ich frohen Mutes in die letzten 90 Rennminuten.

Inzwischen sind gut und gern 30 Fahrzeuge längs der Strecke verteilt gestrandet. Die Hälfte der Ausfälle geht auf technische Problem zurück – der Rest auf Unfälle.

Ich bin mehr als überrascht, wie die Jungs es hier fliegen lassen. Als gebe es Ersatzteile irgendwo am Fließband. Ein großer Crash in Eau Rouge mit vier Fahrzeugen führt zu einer weiteren Safety Car-Phase. Inzwischen liegt in jeder zweiten Ecke Öl oder Kühlwasser. Die Distanz zerrt an der Haltbarkeit der geschichtsträchtigen Autos.

Thriller am Ende

Auch unser GT40 scheint ein Kupplungsproblem zu bekommen. Am Ende der langen Geraden bekomme ich nur noch durch gutes Zureden die Gänge heruntergeschaltet. Die Kupplung hat anscheinend genug für heute, der Druck laesst nach. Also noch Mal etwas Tempo raus. Unser Vorsprung beträgt ja eh' zirka zwei Minuten.

Alles geht gut. Noch drei Runden, und die sechs Stunden sind vorbei. Bloß keinen Fehler machen, kein Öl auf der Strecke übersehen.

Dann kommt doch noch Mal Spannung auf. Ein Fahrzeug verunfallt. Schon drei Kurven vorher wird Gelb



5

In den Autoklaven werden verschiedene Kohlefaser-Schichten unter Hochdruck zu den jeweiligen Bauteilen laminiert, Monocoque-Strukturen istehen können.

zeigt. Der Mini vor mir, ganz Gentleman, fährt extra langsam, um mich vorbei zu lassen, und erkennt die Flaggen am Streckenrand nicht. 15 Sekunden verloren. Eine Runde später das Gleiche. Wieder 15 Sekunden weg, denn bei Gelb darf ich weder überholen noch überrunden, auch wenn der Vordermann es noch so gut meint.

Als ich bei Start/Ziel vorbeikomme, zieht der Rennleiter die karierte Flagge und hält sie ohne sie zu schwenken über die Leitplanke. Mein Team steht nicht mehr an der Boxenmauer. War das wirklich die Zieldurchfahrt? Funk an Bord gibt es nicht. Also was tun – und winken und eventuell von meinem Verfolger überholt werden? Ich fahre lieber noch eine Runde im Renntempo und sehe diesmal die geschwenkte Flagge.

Als ich das Auto im Fahrerlager abstelle, erklärt man mir, dass der Rennleiter unseren Wagen zu spät gesehen habe, dass wir aber dennoch das Rennen gewonnen haben.

Was für ein Abenteuer.

Gerne immer wieder.