

CLASSIC DRIVER

Feiern Sie 100 Jahre Le Mans mit diesen zehn Rennsportlegenden

Lead

Gibt es eine bessere Möglichkeit, 100 Jahre Le Mans zu feiern, als ein Auto zu besitzen, das tatsächlich auf dem Circuit de la Sarthe gefahren ist? Diesen Freitag, am Vorabend des Jubiläumsrennens, verkauft RM Sotheby's eine Reihe von hochdekorierten Le-Mans-Veteranen. Hier ist unsere Top 10.



1932 Aston Martin 1.5 Litre / 950.000 - 1,3 Millionen Euro

Dieses Modell war der erste von drei Werkswagen der „zweiten Serie“, die 1932 in Le Mans an den Start gingen. Der Ingenieur (er war zugleich ein Aston-Martin-Vorstandsmitglied) A.C. „Bert“ Bertelli und sein Beifahrer Patrick Driscoll erreichten damit den siebten Gesamtrang. Zugleich gewannen sie den achten Biennial Cup, Vorläufer des Index of Performance. Nur eine Woche später wurde der Wagen mit Chassisnummer LM8 beim Bergrennen Shelsley Walsh eingesetzt, ehe er zum Ende der Saison verkauft wurde. Danach hatte er drei weitere private Besitzer, bis ihn ein Aston-Enthusiast namens Paul Sykes erwarb und bemerkenswerte 55 Jahre lang behielt. Der 2010 vollständig restaurierte Wagen nahm 2013 an den Feierlichkeiten zum hundertjährigen Bestehen von Aston Martin teil und wurde 2021 in das Registro 1000 Miglia aufgenommen.

[AUTO ANSEHEN](#)





1936 Delahaye 135S / 1,5 - 2 Millionen Euro

Dieser spektakuläre Delahaye war einer der ersten beiden für Rennwettbewerbe aufgebauten 135S. Der Wagen wurde mit einer Karosserie von Portout 1936 für Le Mans gemeldet, aber da das Rennen wegen eines Generalstreiks abgesagt wurde, kam er erst 1938 an der Sarthe zum Einsatz. Es war die größte Stunde für Delahaye: Gaston Serraud und Yves Giraud-Cabantous fuhren in dem hier abgebildeten Auto 233 Runden und sicherten sich damit den zweiten Platz, während Eugene Chamboud und Jean Tremoulet in einem anderen 135S mit 235 Runden als Sieger die Linie überquerten. Der nun zur Versteigerung stehende Wagen wurde in den späten 1940er-Jahren vom späteren französischen Ferrari-Importeur Charles Pozzi ausgiebig gefahren, in den 1950er-Jahren neu aufgebaut und 2005 vollständig nach den ursprünglichen Le-Mans-Spezifikationen restauriert.

[AUTO ANSEHEN](#)



1955 Ferrari 121 LM / 5,5 - 6,5 Millionen Euro

Dieses Auto, das eine wichtige Rolle in der Geschichte des Top-Motorsports der 1950er-Jahre spielt, wurde zunächst als 118LM von Piero Taruffi gefahren. Der – wäre er nicht fünf Stunden nach dem Start mit einem Ölpumpenschaden ausgefallen – Stirling Moss den Sieg bei der Mille Miglia von 1955 hätte abspenstig machen können. Auf die Spezifikation „121“ mit größerem 4,4-Liter-Motor aufgerüstet, spulte er im gleichen Jahr in Le Mans zehn Stunden und 107 Runden ab, ehe erneut mechanische Problemen das Rennen für Maurice Trintignant und Harry Schell beendeten. Traurige Berühmtheit erlangte er aber als jener Ferrari, in dem Ernie McAfee beim Del Monte Trophy Race in Pebble Beach 1956 tödlich verunglückte. Später wurde der Wagen wieder aufgebaut und war in den 1970er-Jahren ein regelmäßiger Gast beim Pebble Beach Concours. Nach einer fünfjährigen „nut-and-bolt“-Restaurierung (2018-2023) nach den ursprünglichen Spezifikationen durch Ferrari Classiche bietet ihn nun RM Sotheby's an.

[AUTO ANSEHEN](#)



1967 Renault Alpine A210 / 1,2 - 1,5 Millionen Euro

Nur wenige Le-Mans-Veteranen haben eine so beeindruckende Bilanz wie dieser Renault Alpine A210. Er nahm zwischen 1967 und 1969 dreimal an dem zermürbenden Rennen teil und erreichte beim ersten Versuch Platz neun im Gesamt und den ersten Platz in der Klasse bis 1,3 Liter Hubraum. 1968 reichte es für die Rallye-Asse Nicolas und Andruet zu P14 in der Gesamtwertung, Platz eins in der Klasse bis 1150 cm3 und zum Sieg im Index of Performance. Der letzter Einsatz in Le Mans war weniger erfolgreich - Ausfall schon nach zwei Stunden mit durchgebrannter Zylinderkopfdichtung. Der an sich schon seltene Wagen - es wurden nur acht 210er gebaut - fuhr auch bei den 12 Stunden von Reims, beim 500-km-Rennen auf dem Nürburgring oder bei den 9 Stunden von Kyalami. Nach seiner aktiven Karriere landete er beim Mechaniker, Motorradrennfahrer und Sammler Gerard „La Gomme“ Gombert, der ihn 1976 kaufte und (unrestauriert) bis zu seinem Tod 40 Jahre später behielt. Kurz darauf ging er für 710.00 Euro an das Auktionshaus Etude Osenat, danach wurde er mechanisch überholt, wobei seine wunderbare Le-Mans-Patina erhalten blieb.

[AUTO ANSEHEN](#)





1969 Ferrari 365 GTB/4 / 4,8 - 5,2 Millionen Euro

Dieser bemerkenswerte 365 GTB/4 ist für Ferrari ebenso historisch bedeutsam wie für Le Mans. Er ist erst der dritte Daytona, der in Serie gebaut wurde und diente zwei Jahre lang als Test- und Entwicklungsfahrzeug. Dann erwarb ihn Luigi Chinetti für sein berühmtes North American Racing Team (NART) und ließ ihn im Werk zum lupenreinen Rennwagen aufbauen. Nach dem Einbau von Plexiglasfenstern, der Verbreiterung der Radkästen, der Montage eines Frontspoilers, eines Überrollkäfts, von seitlich austretenden Auspuffrohren und einem Schnellverschluss für den Tank wurde der Wagen von Maranello direkt nach Le Mans geschickt, wo ihn Bob Grossman und Luigi Chinetti Jnr. beim 24-Stunden-Rennen von 1971 auf den fünften Platz in der Gesamtwertung fuhren (und den Sieg in der Kategorie „Thermische Effizienz“ errangen). Nach Amerika verschifft, belegte er 1972 beim Sechs-Stunden-Rennen von Daytona den dritten Platz in seiner Klasse. Erst vor ein paar Jahren kehrte er nach Europa zurück und wurde vom jetzigen Besitzer in vollem Umfang nach Le Mans-Spezifikationen restauriert.

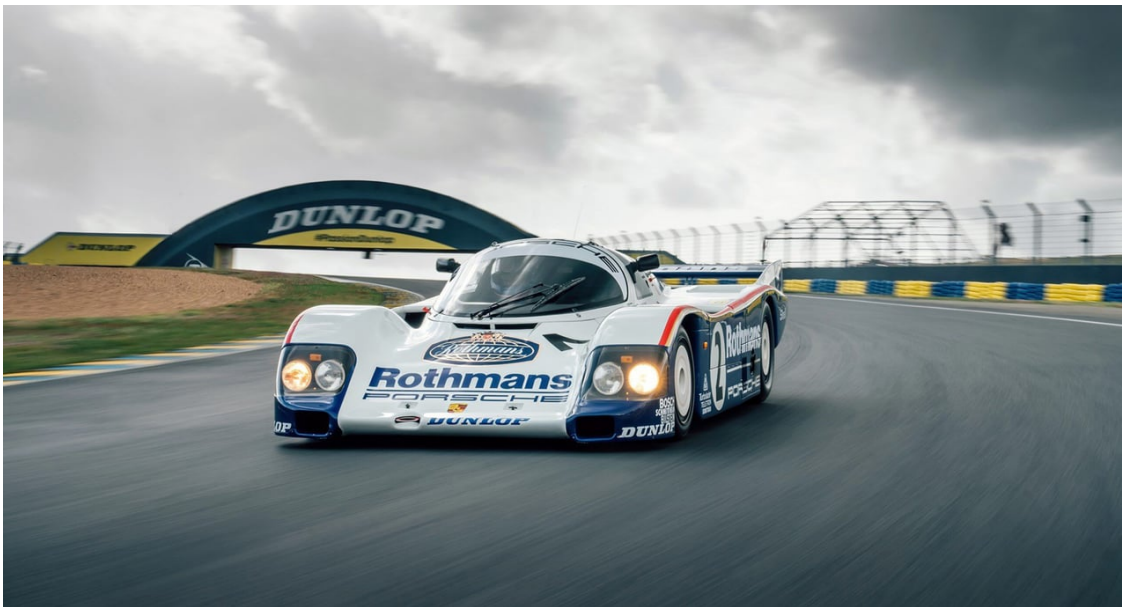
[AUTO ANSEHEN](#)



1984 Lancia LC2 / 2,2 - 2,4 Millionen Euro

Gibt es einen eindrucksvolleren historischen Langstreckenrennwagen als einen Lancia Gruppe C in den Farben von Martini? Dieser Lancia LC2, einer von nur neun bei Dallara gebauten Fahrzeugen, hat eine Rennhistorie, die ihn zu einem der begehrtesten LC2 stempelt. Er qualifizierte sich 1984 in Le Mans für die Pole-Position und belegte mit Bob Wollek und Alessandro Nannini den achten Gesamtrang. Nannini und Riccardo Patrese steuerten das Auto im selben Jahr bei den 1000 km von Kyalami zum Sieg (vor den Teamkollegen Wollek/Barilla) und verhalfen Lancia so zum zweiten Platz in der Teammeisterschaft. 1985 kamen Henri Pescarolo und Mauro Baldi in Le Mans mit dem LC2 mit Chassisnummer 0005 auf Platz sieben; insgesamt setzte ihn Lancia 1984 bei sechs und 1985 bei weiteren drei WSC-Läufen ein; ehe man den Wagen in den Ruhestand versetzte. Der Verkäufer, der das Auto seit 2016 besitzt, hat es vom WEC-Team United Autosports sorgfältig warten lassen.

[AUTO ANSEHEN](#)



1985 Porsche 962 / 6,0 - 9,0 Millionen Euro

Gerade erst haben wir gefragt: „Gibt es einen eindrucksvolleren historischen Langstreckenrennwagen als einen Lancia Gruppe C in den Farben von Martini?“ Wie wäre es dann mit einem Porsche 962 in den Rothmans-Porsche-Werksfarben, der dreimal in Le Mans antrat und 1988 den fünften Platz belegte? Der zu seiner Glanzzeit von insgesamt acht Le-Mans-Siegern gefahren wurde, darunter Derek Bell, Jacky Ickx, Jochen Mass und Hans Stuck? Dies ist das Auto mit Chassisnummer 004 – der erste werksseitig eingesetzte 962C, der jemals öffentlich zum Verkauf angeboten wurde, und wahrscheinlich das Auto, das bei der Le Mans-Auktion von RM Sotheby's allen anderen die Show stehlen wird. Er ist einer von nur drei Rothmans-Werkswagen und war 1987 und 1988 noch zwei Jahre beim Team von Reinhold Joest im Einsatz; in Le Mans zuletzt 1988, wo er – nun in Blaupunkt-Farben – mit David Hobbs, Didier Theys und Franz Konrad einen fabelhaften fünften Platz errang. Er wird nicht nur in voll funktionsfähigem Zustand verkauft (vielleicht haben Sie ihn bei der letztjährigen Demoparade der Gruppe C in Goodwood gesehen), sondern auch mit seinem eingebauten Langheck und einem austauschbaren Kurzheck. Eine einmalige Gelegenheit? Ganz sicher.

[AUTO ANSEHEN](#)

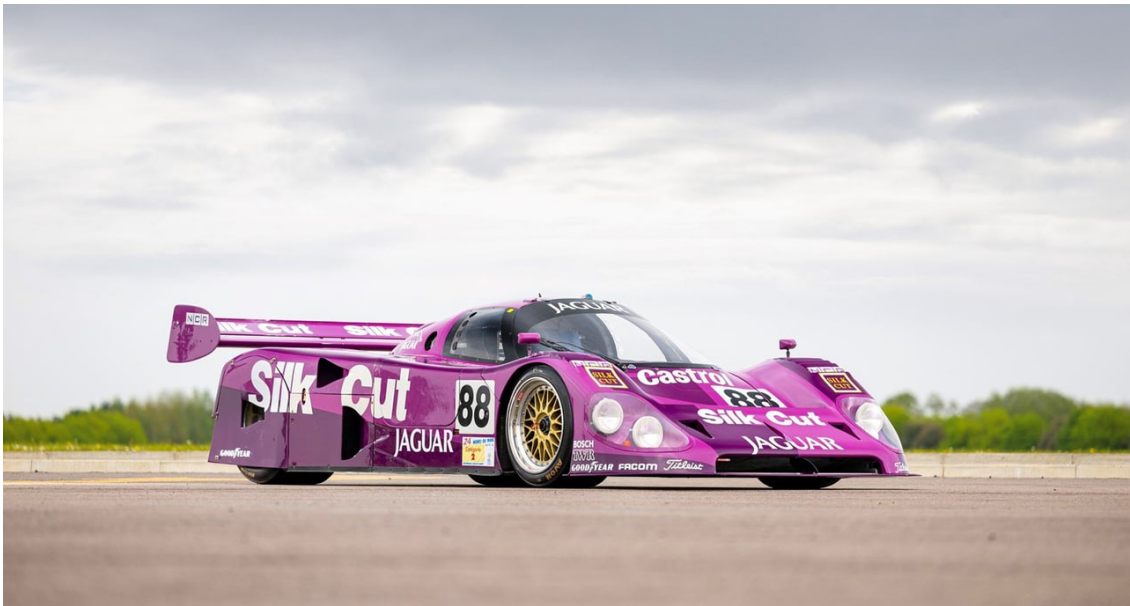




1990 Nissan R90CK / 1,0 - 1,5 Million Euro

Wenn Sie das nächste Mal sechs Minuten Zeit haben, schauen Sie sich das „Nissan R90CK 1990 Le Mans Qualifying“-Video auf You Tube an. Dort sehen Sie dann eine meisterhafte Darbietung von Kurvenfahrten am Limit, mit Mark Blundell, der im hier angebotenen Nissan R90CK eine der legendärsten Pole-Position-Fahrten der Le-Mans-Geschichte unternimmt. Der Nissan war das erste japanische Auto überhaupt, dem das gelang, nachdem das Team von einer Regeländerung profitiert hatte, die den Einsatz eines „T-Cars“ (Ersatzfahrzeugs) für das Qualifying erlaubte. Die Nissan-Ingenieure drehten den Turbo des Chassis R90C/1 auf maximalen Ladedruck, schickten Blundell auf die Strecke – und sahen gebannt zu – wie er mit schätzungsweise 1000 PS 19 Porsche 962 und vier Jaguar XJR-12 in die Flucht schlug und mit einem bemerkenswerten Vorsprung von sechs Sekunden die Pole-Position errang. Der R90 CK ist eines von sechs für die WSC-Saison von 1990 aufgebauten Modelle und belegte als beste Platzierungen einen vierten und fünften Platz bei den Läufen in Montreal und Mexiko City. Er wird aktuell beim Experten für historische Gruppe-C-Typen, Phil Stott Motorsport, gewartet.

[AUTO ANSEHEN](#)



1991 Jaguar XJR-12 / 2,5 -3 Millionen Euro

Le Mans zu gewinnen ist eine wahrhaft bemerkenswerte Leistung, aber dann ist der Druck groß, es noch einmal zu schaffen. Tom Walkinshaw war der Raubkatzen-Dompteur hinter dem spektakulären Doppelsieg des TWR Silk Cut Jaguar Teams im Jahr 1990. 1991 wollte er diesen Erfolg mit drei in den ikonischen Silk Cut-Farben lackierten XJR-12 wiederholen. Zwei wurden von Grund auf neu aufgebaut, der dritte aus einem Chassis (891) umgebaut, das 1990 nach 220 Runden mit einer defekten Wasserpumpe ausgefallen war. Bei dem von RM Sotheby's verkauften Auto handelt es sich um diesen „Neubau“ für Derek Warwick, John Nielsen und Andy Wallace, die vom 24. Startplatz aus ins Rennen gingen und 24 Stunden später die Ziellinie als Gesamtvierte überquerten. 1992 kam das identische Auto bei den 24 Stunden von Daytona auf Platz zwei und kurz darauf bei den 12 Stunden von Sebring auf Platz vier. 2018 fuhr sein jetziger Besitzer bei Le Mans Classic mit ihm die schnellste Runde in der Gruppe-C-Klasse.

[AUTO ANSEHEN](#)



1996 Chrysler Viper / 600.000 - 700.000 Euro

Chrysler Viper waren vielleicht nicht die schnellsten Autos, die jemals für Le Mans gemeldet wurden, aber nicht viele GT2-Konkurrenten konnten es mit dem donnernden Gebrüll ihrer mächtigen, durch offene Seitenrohre ausatmenden 8,3-Liter-V10-Motoren aufnehmen. Dieses Biest wurde bei den Rolex 24 in Daytona 1997 aufgewärmt, wo es den 15. Platz belegte, bevor es unter der Bewerbung Viper Team Oreca nach Le Mans ging, wo sich Justin Bell, John Morton und Pierre Yver das Steuer teilten. Trotz eines 38. Platzes im Qualifying brachte das Trio die Viper auf einen beeindruckenden 14. Platz ins Ziel.

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

