



FÜR IMMER SIEGER

ETERNAL WINNERS

Ergebnislisten können verbleichen. Deshalb werden die Handabdrücke der Sieger bei den 24 Stunden von Le Mans in Bronze gegossen. Eine Ehrung für die Ewigkeit

Result sheets can fade. Which is why the hand prints of the 24 Hours of Le Mans winners are cast in bronze. A tribute for eternity

Thomas Arndt



a klar, Sieger müssen so manche Hände drücken. Zumal, wenn es sich um die Gewinner des wohl bedeutendsten Langstreckenrennens der Welt handelt, der 24 Stunden von Le Mans. Doch in der französischen Stadt kommt nach Zieldurchfahrt und Siegerehrung auf das erfolgreiche Team noch ein Händedruck der besonderen Art dazu. Die Hände sind noch nass vom Schweiß und vom gerade verspritzten Champagner, da müssen die Helden des Tages diese in einen Karton mit Modelliermasse pressen. Ein Händedruck für die Ewigkeit sozusagen, denn aus diesem Negativ entsteht ein 72 mal 72 Zentimeter großer und rund 90 Kilogramm schwerer Bronzeabguss, der in der Innenstadt von Le Mans auf und rund um den Place Saint-Nicolas in den Boden eingelassen und in der Woche vor dem Rennen des Folgejahres feierlich präsentiert wird.

Bernard Warain und sein Partner Alain Loxq, Inhaber einer kleinen Manufaktur für kunstvolle Metallverarbeitung, dachten darüber nach, wie das Rennen auch nach der Zieldurchfahrt in Le Mans eine Rolle spielen könnte. „Wir wollten etwas Bleibendes

Of course, winners must shake many a hand, press the flesh as they say. Especially when it involves the winners of probably the world's most important endurance race – the 24 Hours of Le Mans. However, in the French city after crossing the finish line and savouring the presentation ceremony, there remains a rather pressing appointment for the victorious team. Their hands still soaking from sweat and freshly sprayed Champagne, the heroes of the day must press them into a cardboard box filled with modelling clay. Pressing the flesh for eternity so to speak, because from this negative mould arises a 72 x 72 centimetre bronze cast weighing about 90 kilograms, which is subsequently embedded into the ground in the Le Mans city centre and around the Place Saint-Nicolas and unveiled ceremoniously in the week before the race the following year.

Bernard Warain and his partner Alain Loxq, owners of a small factory for artistic metalworking, thought about how the race could still play a role long after the chequered flag had fallen. "We wanted to create something permanent, for the people in Le Mans who feel so strongly about this race. But obviously also to provide an attraction

schaffen, für die Leute in Le Mans, die sich so sehr mit diesem Rennen identifizieren. Aber natürlich auch, um den vielen Touristen und Motorsport-Fans, die Le Mans besuchen, eine Attraktion zu bieten“, erinnert sich Warain. Rennveranstalter ACO und die damaligen Stadtväter von Le Mans waren begeistert. Die erste Idee, nämlich von den siegreichen Fahrern jeweils Hand- und Fußabdruck zu nehmen, wurde allerdings schnell verworfen. Viel zu kompliziert im Siegertrubel nach dem Rennen. Es blieb beim schnell zu erledigenden Handabdruck.

Die ersten Fahrer, die für diese besondere Drucksache ihre Hände vorzeigen durften, waren 1991 Bertrand Gachot, Johnny Herbert und der ehemalige deutsche Formel-1-Pilot Volker Weidler. Seit mehr als einem Jahrzehnt sind es vor allem Audi-Piloten, die in den Genuss dieser Ehrung kommen. Seit dem ersten Erfolg im Jahr 2000 haben die verschiedenen Sportprototypen mit den vier Ringen zwölf Gesamtsiege eingefahren und ihre Fahrer Spuren in Le Mans hinterlassen. Frank Biela, Tom Kristensen und Emanuele Pirro, damals Sieger in einem Audi R8, waren die ersten Ingolstädter Werksfahrer, die ihre Hände in die Tonmasse pressen mussten. „Sicher hatte ich schon davon gehört, als dann aber plötzlich mitten im dicksten Siegestaumel die Leute mit der Kiste auf uns zukamen, um den Abdruck zu nehmen, waren wir alle drei erstaunt. Man macht das dann quasi so im Vorbeigehen, weil man eigentlich nur zu seinem Team gehen und feiern will. 20 Sekunden hat die ganze Aktion vielleicht gedauert“, erinnert sich Frank Biela. „Erst als unsere Plakette dann im kommenden Jahr enthüllt wurde, war es wirklich feierlich. Erst da wurde mir richtig klar, dass ich jetzt zu einem Kreis von Fahrern gehöre, die ich früher als junger Nachwuchspilot selber bewundert habe. Es ist einfach etwas besonderes, als Sieger dieses großen Rennens auf diese Art und Weise gewürdigt zu werden. Eine wirklich schöne Tradition.“

Schon drei Jahre früher hatte sich Tom Kristensen den ersten seiner inzwischen neun Gesamtsiege in Le Mans geholt. „Ich bin damals in der Nacht einen Vierfach-Stint gefahren – ohne Servolenkung und mit gebrochenem Schaltknüppel. Meine Hände waren voller Blasen und blutig. Die sahen aus wie mit einem Hammer bearbeitet“, erzählt der Däne. „Natürlich war auch die weiße Modellmasse nach dem Abdruck total blutig, aber auf der Bronzeplakette sieht man das ja Gott sei Dank nicht“, grinst der Le-Mans-Rekordsieger, der im Jahr 2014 bei seinem 18. Start den zehnten Sieg an der Sarthe anpeilt. Außer bei der jeweiligen Präsentation hat Kristensen „seine“ Plaketten noch nicht in Augenschein genommen. „Wenn ich meine Karriere beendet habe, werde ich sicher mit

for the many tourists and motorsport fans who visit Le Mans,” remembers Warain. Race organiser ACO and the former Le Mans city fathers were enthusiastic. The first idea, to take the handprints and footprints from the triumphant drivers, was however quickly rejected. Much too complicated in the commotion after the race. It remained with the rapidly made handprints.

The first drivers to raise their hands for this special print were Bertrand Gachot, Johnny Herbert and former Formula 1 driver Volker Weidler in 1991. For more than a decade now, it is primarily Audi drivers who receive this pleasurable honour. Since the first win in 2000, the various sport prototypes with the four rings have recorded twelve overall victories and the drivers their marks in Le Mans. Frank Biela, Tom Kristensen and Emanuele Pirro, winners in an Audi R8 at that time, were the first Ingolstadt factory drivers to have to press their flesh into the clay mass. “Of course I’d heard of it before, but all three of us were taken by surprise when the people with the box suddenly appeared through the thriving masses to take our prints. You almost do it in passing because you actually just want to see your team and celebrate. The whole thing took maybe 20 seconds,” remembers Frank Biela. “Only when our plaque was unveiled the following year was it in anyway ceremonious. It was only then that I realised that I actually belonged to a group of drivers who I had admired myself as a young driver. It’s just something very special to be honoured in this way as winner of this great race. A really wonderful tradition.”

Three years earlier, Tom Kristensen took the first of his now nine overall victories at Le Mans. “I drove a quadruple stint during the night back then – without servo steering and with a broken gear lever. My hands were covered in blood and blisters. It looked as if they’d been hit by a hammer,” recounts the Dane. “Obviously, the white modelling clay was covered in blood after making the prints, thankfully you don’t see this on the bronze plaque,” grins the Le Mans record winner, who targets his tenth win in 2014 on his 18th start at Le Mans. Except during the respective presentation, Kristensen has yet to take a closer look at ‘his’ plaques. “When I’ve finished my career, I will certainly come here with the whole family and take time to have a good look at everything.”

Loïc Duval, who won his home race for the first time in 2013 alongside Kristensen and Allan McNish in an Audi R18 e-tron quattro, looked forward to the ceremony in the Le Mans city centre for almost a year. “I will be very proud to see my name and handprints within the immediate vicinity of so many famous and magnificent racing drivers. This

Tom Kristensen, Loïc Duval und Allan McNish, Sieger 2013, beim obligatorischen Händeabdruck direkt nach dem Rennen

Tom Kristensen, Loïc Duval and Allan McNish, 2013 winners, making the obligatory handprint directly after the race

Marc Gené, Alex Wurz und David Brabham begutachten die Plakette zu ihrem Sieg 2009

Marc Gené, Alex Wurz and David Brabham examine the plaque commemorating their win in 2009



Marcel Fässler, Benoît Tréluyer und André Lotterer sind zweimal im Quartier Saint-Nicolas verewigt

Marcel Fässler, Benoît Tréluyer und André Lotterer are immortalised twice in Quartier Saint-Nicolas



Tom Kristensen, Loïc Duval und Allan McNish, Sieger 2013, beim obligatorischen Händeabdruck direkt nach dem Rennen

Tom Kristensen, Loïc Duval and Allan McNish, 2013 winners, making the obligatory handprint directly after the race

meiner Familie mal hierherkommen und mir das alles ganz in Ruhe anschauen.“

Loïc Duval, der 2013 an der Seite von Kristensen und Allan McNish in einem Audi R18 e-tron quattro erstmals sein Heimrennen gewinnen konnte, freute sich fast ein Jahr lang auf die Zeremonie in der Innenstadt von Le Mans. „Meinen Namen und meinen Handabdruck in unmittelbarer Nachbarschaft zu so vielen berühmten und großartigen Rennfahrern zu sehen, darauf werde ich sehr stolz sein. Diese Würdigung erinnert einen auch lange nach der sportlichen Karriere immer wieder daran, dass man in jenem Jahr etwas Besonderes geleistet hat.“

„Spätestens bei der Präsentation der Bronzeplatte wurde mir bewusst, dass ich jetzt ein Teil der Motorsportgeschichte bin. Das machte diesen Moment für mich so emotional“, beschreibt Marcel Fässler seine Gefühle. 2011 und 2012 hat der Audi-Werksfahrer mit einem Audi R18 TDI und einem Audi R18 e-tron quattro das Rennen gemeinsam mit seinen Teamkollegen André Lotterer und Benoît Tréluyer für sich entschieden.

Nicht ganz so einfach war die Sache mit dem Handabdruck für Tréluyer nach dem Erfolg 2011. „Ich war von dem Rennen so fertig und die Masse so fest, dass ich einfach nicht die Kraft hatte, meine Hände tief genug in den Ton zu drücken. Die Leute von der Herstellerfirma mussten mir helfen und haben meine Hände so eingedrückt, dass dennoch ein brauchbarer Abdruck entstand.“

Stolz, das ist klar, sind alle Sieger auf ihre Bronzeplakette. André Lotterer findet gar, dass „diese Bronzeplakette für mich als Auszeichnung im Sport nur noch mit einer olympischen Goldmedaille vergleichbar ist“. Dieser eine Händedruck ist für Le-Mans-Sieger nur ein Termin von vielen – aber mit keinem anderen vergleichbar. ☺

honour will be a frequent reminder long after the end of your sporting career that you achieved something very special that year.”

“It was only during the presentation of the bronze plaque that I was finally aware that I am now a part of motorsport history. This made the moment very emotional for me,” describes Marcel Fässler of his feelings. In 2011 and 2012, the Audi factory driver won the race together with team mates André Lotterer and Benoît Tréluyer in an Audi R18 TDI and an Audi R18 e-tron quattro.

After victory in 2011, the thing with the handprints wasn’t as easy as it seems for Tréluyer. “I was so knackered after the race and the clay so dense that I just didn’t have enough power to press my hands deep enough into the clays. The people from the manufacturing company had to help and pushed my hands in such a way that there was a useable imprint.”

Every winner is proud, obviously, of their bronze plaques. André Lotterer even considers that “this bronze plaque is, as sports award, only comparable with an Olympic gold medal.” This single ‘press the flesh’ is just one of many appointments for Le Mans winners – but comparable with no other. ☺



Der Journalist **Thomas Arndt** (im Bild mit Tom Kristensen) ist seit 30 Jahren als Berichterstatter im Motorsport zu Hause. Zunächst Reporter in der Formel 1, spezialisierte er sich ab 1994 unter dem Eindruck der tödlichen Unfälle von Ayrton Senna und Roland Ratzenberger auf Sport- und Tourenwagen.

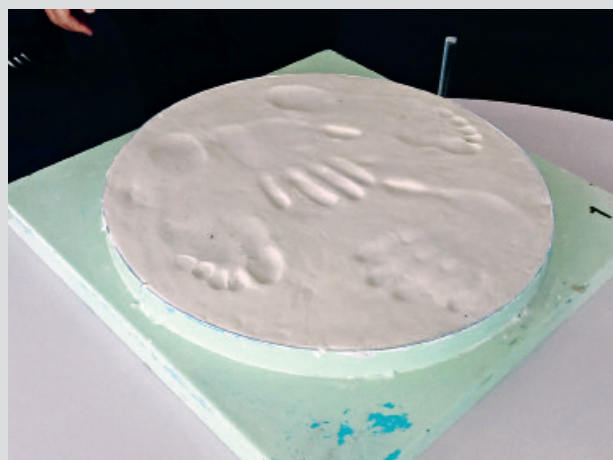
The journalist **Thomas Arndt** (pictured with Tom Kristensen) has plied his trade as a motorsport reporter for 30 years beginning in Formula 1. As a result of the fatal accidents involving Ayrton Senna and Roland Ratzenberger in 1994 he specialised in sportscars and touring cars.



DIE HERSTELLUNG DER 90 KG SCHWEREN BRONZEPLATTE IST ECHTE HANDARBEIT **MANUFACTURING THE HEAVY 90 KG BRONZE PLATE IS THE WORK OF CRAFTSMEN**

Der Handabdruck dient zur Herstellung einer Negativform aus Metall (im Bild rechts gezeigt von Plaketteninitiator Bernard Warain), die wiederum Grundlage für die Fertigung der endgültigen Bronzeplatte ist

The handprint is used to produce a negative mould from metal (pictured right, shown by plaque initiator Bernard Warain), which is in turn the base for the final bronze plaque



BOB WOLLEK UND DER UNERFÜLLTE TRAUM VOM LE-MANS-SIEG **BOB WOLLEK AND THE UNFULFILLED DREAM OF LE MANS VICTORY**

Die Geschichten gehören den Siegern, aber es gibt auch Legenden in Le Mans, deren Handabdrücke man im Quartier Saint-Nicolas vergebens sucht. Der tragische Held des 24-Stunden-Rennens ist wohl Bob Wollek (4.11.1943–16.3.2001). Zwischen 1968 und 2000 startete der Franzose 30 Mal bei dem Langstreckenklassiker. Gewinnen konnte er nie. Vier zweite Plätze (1978, 1995, 1996 und 1998) stehen in den Annalen. Besonders tragisch verlief für Wollek das Rennen 1997. Am Morgen des Sonntags leistete er sich in Führung liegend einen seiner seltenen Fehler. Er fuhr zu schnell in die enge Arnage-Kurve. Sein Auto drehte sich und schlug in die Leitplanken ein. Das Aus. 2001 verunglückte Wollek tödlich – im Straßenverkehr. Er hatte gerade das Qualifying zum 12h-Rennen in Sebring absolviert und war per Fahrrad auf dem Weg zum Hotel, als er von einem Wohnmobil angefahren wurde.

To the victors the spoils. However, there are also Le Mans legends whose handprints cannot be found in the Quartier Saint-Nicolas. The tragic hero of the 24-hour race is probably Bob Wollek (4.11.1943–16.3.2001). The Frenchman contested the endurance classic 30 times between 1968 and 2000. He never won it. Four second places (1978, 1995, 1996 and 1998) stand in the annals. The 1997 race was particularly tragic for Wollek. On Sunday morning he made a rare mistake while leading. He entered the tight Arnage corner too fast. His car spun and slammed into the barriers. Out. In 2001, Wollek was fatally injured in a road accident. He had just finished qualifying for the Sebring 12-hour race and was cycling to his hotel when he was hit by a motorhome.

