



207 km/h Schnitt am alten Österreich-Ring

„Les Bleus“ siegen in der Steiermark

Text: Christian Sandler | Photos: Mayrhofer, Sandler

Die Sportwagen-Weltmeisterschaft war eine von der FIA zwischen 1953 und 1992 ausgetragene Rennserie für Sportwagen, heute vergleichbar mit der FIA WEC. Ursprünglich als reine Meisterschaft für Hersteller gedacht, wurden ab 1981 auch Fahrertitel vergeben. Die Hochblüte dieser spannenden Rennen war vor allem in den 1960er- bis in die 1980er-Jahre. Die Rennen führten über Distanzen von 500 und 1000 Kilometer sowie 6, 12 oder 24 Stunden. Man fuhr auf allen berühmten Rennstrecken dieser Welt wie Targa Florio, Daytona, Nürburgring, Le Mans, Sebring oder Spa. Es entstanden gewaltige Schlachten der großen Werke wie in den 1960er-Jahren, als sich Ferrari und Ford um den Sieg in Le Mans stritten. In dieser Zeit griffen auch die damaligen Stars der Formel 1 in das Geschehen ein und sie trieben Rennwagen eines Kalibers wie Ford GT40, Porsche 917, Ferrari 512S oder Sauber Mercedes mit 400 km/h über die Hunaudières oder mit 300 km/h durch die Eau Rouge. Diese Boliden scheuten keinen Vergleich zur damaligen Formel 1, sie hatten zwar mehr Gewicht, aber durch eine bessere Aerodynamik waren sie in den Rundenzeiten stets gleichauf mit der Königsklasse. Nachdem sich Porsche von 1969–1971, Ferrari 1972 den Titel holten, schaffte es 1973 und 1974 Matra, bevor sich dann bis Ende der Dekade Porsche und Alfa Romeo abwechselten. Selbstverständlich stand auch in dieser spannenden Zeit der legendäre Österreichring regelmäßig auf dem Terminplan dieser weltumfassenden Serie.

1974 fuhr Matra mit ihren französischen Staatsraketen alles in Grund und Boden. Matra-Sports war damals ein Teil des französischen Rüstungskonzerns Matra und die Franzosen setzten damals alles daran, ihr prestigeträchtigstes Rennen, die 24 Stunden von Le Mans, mit allen Mitteln zu gewinnen. Der Gesamtsieg in der Sportwagen-WM war eigentlich nur der berühmte Tupfen am I. 1973 haben sie dieses Ziel erreicht – Sieg in Le Mans und Sportwagen-Weltmeister. Für 1974 galt es, beide Titel quasi als Bestätigung zu verteidigen, in Anlehnung ihres Sponsors traten sie unter dem Namen „Equipe Gitanes“ an. Die Saison hat so gar nicht nach dem Geschmack der Franzosen begonnen. Sieg für Arturo Merzario und Mario Andretti im Alfa Romeo 33TT12 bei den 1000 km von Monza. Dann erwachte das Imperium und siegte in Spa, am Nürburgring, in Imola und in Le Mans in beeindruckender Manier.

Am 30. Juni 1974 stand der sechste Lauf der WM am alten Österreichring im Kalender.

Detail am Rande: Eine Woche zuvor fand in Zandvoort der Formel 1 GP statt; es war Niki Laudas insgesamt zweiter Sieg und davon waren beim Sportwagenrennen elf Fahrer im Einsatz: Ickx, Reutemann, Brambilla, Beltoise, Pescarolo, Jarier, Merzario, Lennep, Schenken, Hailwood und Migault.

Autodelta S.p.A unter der Leitung des legen-

dären Carlo Chiti schickte insgesamt drei Alfa Romeo 33TT12 mit den Fahrerpaarungen Ickx/Merzario, Stommelen/Reutemann und De Adamich/Facetti in die Steiermark. Für Jarier/Beltoise und Pescarolo/Larrousse war von den Franzosen je ein Matra-Simca MS670C vorgesehen. John Wyers Gulf Racing Team setzte einen Gulf Mirage GR7, mit dem bewährten Ford Cosworth Aggregat, für Bell/Hailwood ein und Automobiles-Ligier entsandte zwei Ligier JS2 mit Maserati-Motor für Chasseuil/Serpaggi und Migault/Jassaud. Das inoffizielle Werksteam von Porsche, Martini Racing, war mit zwei Porsche Carrera Turbo für Müller/van Lennep und Koinigg/Schurti vertreten. Der Rest bestand aus Sportwagen bis 2 Liter Hubraum und GT-Fahrzeuge, insgesamt waren 36 Autos am Start. Am Österreichring versuchte Alfa das Unmögliche möglich zu machen. Da Stommelen bei vorangegangenen Testfahrten absolute Superzeiten fuhr und dabei sogar den Formel 1-Rekord von Carlos Pace unterboten hatte, war man sich im Kleeblatt-Team sicher, die Matras in die Schranken zu weisen. Doch der Ärger bei den Italienern begann schon vor dem Training. Bei der Anreise war Merzario in einen Verkehrsunfall verwickelt, bei dem er mit seinem Auto in Kärnten in ein Bachbett stürzte und sich dabei leichte Verletzungen zuzog. Schnell organisierten die Südländer Brambilla als Ersatz, der fuhr dann am Freitag das Training und Merzario war am Samstag wieder fit.

den Bremsen landeten schließlich Ickx/Merzario auf Rang fünf. Somit war der Weg für Pescarolo/Larrousse frei und die beiden sicherten sich damit, nach 170 Runden, ihren dritten Sieg und gleichzeitig Matras fünften in dieser Saison. Beltoise/Jarier im zweiten Matra folgten ihren Teamkollegen auf Tuchfühlung, ehe sie durch einen losen Unterboden 4 Runden verloren. Stommelen/Reutemann schieden nach Unfall in Runde 104 aus und so sicherten sich Adamich/Facetti (167 Runden) im Alfa den zweiten Rang. Eine Runde hinter den beiden konnten sich Jarier/Beltoise doch noch den dritten Platz sichern. Knapp dahinter fuhren Bell/Hailwood in derselben Runde über die Ziellinie. Müller/van Lennep wurden sechste. Weniger glücklich war Helmut Koinigg – Turboschaden! Nach Inanspruchnahme fremder Hilfe bei der versuchten Reparatur an der Strecke, wurde der Porsche aus der Wertung genommen. Die Fahrzeit des Siegerteams betrug 4:51,20 Stunden und sie legten dabei 1004,87 km mit einem Schnitt von 206,95 km/h zurück – inklusive Boxenstopps. Die schnellste Rennrunde gehörte Jacky Ickx mit 1:35,81, Schnitt 222,102 km/h.

Was war mit den anderen Österreichern: Hanno Maurer-Stroh/Werner Ausserhofer im Carrera RSR sahen keine Zielflagge, Kurt Rieder/Otto Stuppacher konnten sich nicht qualifizieren und Loisl Müller kam im Scorpion über die erste Trainingsrunde nicht hinaus.



Serpaggi/Jassaud:
Ausfall in Runde 58!
Unten: Rauf zum
Raiffeisenhügel – Gulf GR7
und Chevron B23.

Vier Trainingseinheiten zu jeweils 90 Minuten wurden gefahren, das Duo Pescarolo/Larrousse erzielte im Matra mit einer Zeit von 1:35,879 die Pole-Position. Dies entsprach einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 221,732 km/h. Der zweite Matra mit Jarier/Beltoise gesellte sich in der ersten Reihe dazu. Die Startplätze drei bis fünf waren den Alfas vorbehalten, dahinter folgte der Gulf Mirage und die beiden Turbo Porsche. Das Wetter am Rennsonntag zeigte sich von seiner besten Seite und etwa 25.000 Zuschauer erlebten, wie Ickx das Startduell gewann, 25 Runden hielt der Belgier die Matras in Schach, ehe den in Führung liegenden Alfa ein Reifenschaden in die Boxen zwang, nach einer grandiosen Aufholjagd und einer weiteren unplanmäßigen Reparatur an



Der Alfa Romeo 33TT12 ist ein Highlight für Augen und Ohren. Unten: van Lennep und Koinigg im Tandem entlang der Boxen.





Noch strahlt Reutemann neben Teamchef Chiti



Französisches Erfolgsduo:
Larrousse und Pescarolo



Startvorbereitung bei Facetti



Bell/Hailwood freuen sich auf Rang vier.
Unten: Stommelen nach seinem Ausfall



Der Matra-Simca MS670C
von Jarier beim Service



Ein nachdenklicher Koinigg



Die Siegermannschaft
während des Trainings



Startphase: noch
können die beiden Matra
Ickx in Schach halten



„Benzingespräche“ bei
Porsche: van Lenep,
Schurti und Koinigg

