

<p style="text-align: center;"><b>Rennsaison 1972</b> <b>World Championship for Makes (Manufacturers)</b> <b>Markenweltmeisterschaft</b></p>
--

## Verlauf der Saison im Überblick

Ähnlich wie schon 1967 wurde ab 1972 wieder eine höchst attraktive Meisterschaft durch eine Reglementänderung für die kommenden Jahre beeinträchtigt – spätestens ab 1974 war dies offenkundig. Eine neue „Sportwagen“-Kategorie löste 1972 die bisherigen Klassen (Prototypen, Sportwagen) ab. Es galt nunmehr einheitlich ein Hubraumlimit von drei Litern und ein Mindestgewicht von 650 kg. Die schnellsten Sportwagen rückten nun näher an die Formel 1 heran: Es waren zweisitzige, offene Fahrzeuge mit Motoren, die ähnlich auch in der Formel 1 eingesetzt wurden – Beispiele: Matra, Ferrari, Lola Ford (Cosworth) und Mirage Ford (Cosworth).

Die neue Dreiliter-Formel für Sportwagen wurde bereits im Frühjahr 1971 angekündigt und führte dazu, dass sich das Porsche Werk von der Sportwagenklasse verabschiedete und erst 1976 mit dem Typ 936 zurückkehrte: Der bewährte 908/03 erreichte mit dem Achtzylinder-Boxermotor nicht die Leistung der aus der Formel 1 stammenden Aggregate von Ferrari, Matra oder Ford Cosworth, und sein Gewichtsvorteil (der 908/03 blieb mit 550 kg deutlich unter dem neuen Mindestgewicht) konnte nun nicht mehr ausgespielt werden. Es verblieben nur ein paar 908 in Privathand in den Startaufstellungen.

Als Hauptkonkurrenten der Saison 1972 wurden Alfa Romeo, Ferrari und Matra genannt. **Alfa Romeo** verfügte mit seinem 33.3 im Vorjahr über ein schnelles und standfestes Fahrzeug, das immerhin drei Gesamtsiege einfahren konnte, zweimal sogar gegen die großen Fünfliter-Boliden. Der bewährte V8-Motor wurde für 1972 übernommen und in ein neues Chassis eingebaut. Mit dem neuen Rohrrahmen (statt wie bisher Monocoque) und einer kompakten neuen Karosserie folgte der 33TT3 (TT für „Telaio Tubolare“) dem Vorbild 908/03. Der Neue wurde bereits 1971 getestet, daher hätten die Alfas eigentlich schnell und ausgereift sein sollen, zumal ein vorzügliches Fahrerteam rund um die Endurance-Experten Stommelen und Elford zur Verfügung stand. Am Ende war die Jahresbilanz des Einsatzteams Autodelta jedoch ernüchternd: Bei 21 Einsätzen lag die Ausfallquote bei knapp 50%, und man erreichte dabei 30% Podiumsplätze (6 von 21), allerdings keinen einzigen Gesamtsieg und nur einen zweiten Platz (Targa Florio). Nach Saisonmitte konzentrierte sich Alfa daher bereits auf die Entwicklung des neuen V12-Motors für 1973. Der am Ende erzielte zweite Platz in der WM-Wertung war da nur ein schwacher Trost.

Ganz anders die Jahresbilanz von **Ferrari**: Bei 29 Einsätzen erreichte der 312 PB fast 70% Podiumsplätze (20), darunter zehn Gesamtsiege bei nur fünf Ausfällen (17% der Einsätze). Ferrari holte sich alle zehn Rennen, an denen Maranello teilnahm. Es fehlte nur der Le Mans-Sieg, weil man dort auf einen Start verzichtete (Anmerkung: Der Startverzicht wurde bei Ferrari damit begründet, dass der Antriebsstrang des 312 PB nicht für einen 24 Stunden-Einsatz geeignet wäre. Immerhin war man aber Ende 1971 bei den 9 Stunden von Kyalami und Anfang 1972 bei den 12 Stunden von Sebring erfolgreich).

Der 312 PB wurde bereits 1971 in der Sportwagen-WM eingesetzt. Mit dem aus der Formel 1 (Typ 312 B) übernommenen 180<sup>0</sup>-V12-Motor war er der schnellste Dreiliter-Prototyp, der allerdings häufig

ausfiel. Außerdem wurde über die Saison immer nur ein einziges Fahrzeug (0878) eingesetzt, nachdem die Nummer 0874 beim Eröffnungsrennen in Buenos Aires durch den tödlichen Unfall von Ignazio Giunti völlig zerstört wurde. So kamen übers Jahr nur acht Einsätze zustande, darunter sechs Ausfälle und nur ein einziger Podiumsplatz (Zweiter in Brands Hatch). Der Schweizer Rennleiter Peter Schetty konnte dann 1972 aber auf über Winter weiter entwickelte und nun standfeste Fahrzeuge setzen: Insgesamt kamen sieben 312 PB zum Einsatz (0882 bis 0890, 0894, 0896), meist waren es drei Wagen pro Rennen, und die Phalanx der Piloten war beeindruckend: u.a. Ickx, Andretti, Regazzoni, Peterson, Redman, Schenken, Merzario, Pace – viele aktuelle Formel 1-Piloten. Sie wurden mit dem überlegenen Gewinn des Titels belohnt, und Jacky Ickx wurde mit sechs Siegen der erfolgreichste Pilot des Jahres. Viermal gewann er zusammen mit Mario Andretti – das Sportwagen-Traumpaar 1972.

**Matra (Mécanique Avion TRAction)** verzichtete 1972 auf die Teilnahme an allen WM-Läufen mit Ausnahme von Le Mans – das war ein Dämpfer für die Meisterschaft unter neuem Reglement: Auf ein direktes Duell mit Ferrari musste man also bis 1973 warten. Die Mission Le Mans wurde allerdings erfüllt: Ohne die Konkurrenz aus Maranello hatten es die vier gemeldeten Matra – drei neue 670 und ein 660 des Vorjahres – leicht, einen Doppelsieg herauszufahren.

Neben den Matra- und Ferrari-Zwölfzylindern kam mit dem Ford Cosworth DFV Achtzylinder ein weiterer Formel 1-Motor zum Einsatz: Der Schweizer Rennstall „Ecurie Bonnier“ sowie das John Wyer Team „Gulf Racing“ verbauten den Ford V8 in zwei neue Fahrzeuge: den **Lola T280** bzw. den **Mirage M6**. Beide bereicherten die Startfelder (vor allem der kompakte und leichte Lola war überraschend schnell), in den Ergebnislisten kamen sie aber kaum vor. Ex-Formel 1-Fahrer Joakim Bonnier war mit zwei Lolas am Start, einen davon fuhr er selbst, am Ende gab es aber bei insgesamt 14 WM-Einsätzen nur drei hintere Platzierungen und ansonsten Ausfälle. Immerhin konnte man zwei Rennen gewinnen, allerdings keine WM-Läufe und bei relativ schwacher Konkurrenz: Die 4 Stunden von Le Mans und die 1000 km von Paris. Trauriger Tiefpunkt der Saison war der tödliche Unfall von Bonnier in Le Mans. John Wyer brachte seinen neuen Mirage M6 erstmals in Sebring an die Startlinie. Das Jahr 1972 war aber eher als Testsaion zu sehen, es gab lediglich sieben Einsätze, immerhin bei einem dritten und einem vierten Platz mit etwas besserer Bilanz als bei Lola. Gelegentlich, z.B. am Nürburgring und in Watkins Glen, war man durchaus konkurrenzfähig.

Die besten Platzierungen der Außenseiter erreichten ältere, von Privatteams eingesetzte **Porsche 908**. Am schnellsten war der 908/03 (008) von Joest Racing, Höhepunkt war sein zweiter Platz in Monza. Und in Le Mans trat noch einmal ein älterer 908 Langheck des Schweizer „Siffert Racing“ Teams an und erreichte Platz 3 hinter zwei Matra. Hinter den Dreiliter-Sportwagen füllten die kleinen Sportwagen der Zweiliter-Klasse (Lola, Chevron) und die GT-Fahrzeuge (Porsche 911S, Ferrari 365 GTB, Corvette) das Starterfeld auf, zusätzlich kamen als neue Kategorie die Tourenwagen hinzu (Ford Capri, BMW 2800CS), die z.T. als Werkseinsätze am Start waren und eine Plattform für zukünftige Endurance-Stars boten (z.B. Hans Stuck und Jochen Mass).

Gemessen an den Erwartungen der Motorsport-Hoheit (CSI) und der Endurance-Anhänger verlief die Saison 1972 enttäuschend, sofern man nicht gerade auf Ferrari oder einen Le Mans-Sieg von Matra setzte. Matras Fokus lag allein auf Le Mans, und die im Verlauf der Saison immer schwächeren Vorstellungen der Alfas ließen nur selten spannende Rennen zu, die Dominanz Maranellos war am Ende erdrückend.

## Rennergebnisse im Überblick

Markenweltmeisterschaft für Sportwagen bis 3000ccm Hubraum (Buenos Aires, Daytona, Sebring, Brands Hatch, Monza, Spa, Targa Florio, Nürburgring, Le Mans, Zeltweg, Watkins Glen)

Gesamtwertung: Ferrari 160 Pkt., Alfa Romeo 85 Pkt., Porsche 66 Pkt.

(Wertungspunkte 20 – 15 – 12 – 10 – 8 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1, es zählen die acht besten Resultate.)

Eigene Markenwertung: 11 Endurance-Rennen der Markenweltmeisterschaft. Für meine eigene Wertung habe ich für Le Mans den Faktor 2 und sonst den Faktor 1 angewendet. Punkte für die ersten sechs Plätze: 10 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1 (mal Faktor). Es zählt immer nur die beste Platzierung einer Marke in einem Rennen.

Eigene Fahrerwertung (11 Endurance-Rennen der Markenweltmeisterschaft): Punkte und Gewichte wie bei der eigenen Markenwertung, es zählen aber alle Platzierungen unter den ersten 6. Die Punkte für das Fahrzeug werden zu gleichen Teilen auf die Fahrer aufgeteilt.

Die folgende Tabelle zeigt nur die Sieger (Fahrzeug, Fahrer) der 11 Rennen und die Fahrzeuge, die den 2. und 3. Platz belegten. Die ausführlichen Resultate können z.B. den folgenden Internetseiten entnommen werden: „Racingsportscars“ oder „wsrp.ic.cz“.

### Die Sieger der 11 Meisterschaftsrennen (sowie 2. und 3. Platz)

Rennen	1., 2., 3. Platz (Fahrzeug)	Fahrer des Siegerfahrzeugs
Buenos Aires 1000 km (Argentinien)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Alfa Romeo 33.3-71	Peterson – Schenken
Daytona 6 Stunden (USA)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Alfa Romeo 33TT3	Andretti – Ickx
Sebring 12 Stunden (USA)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Alfa Romeo 33TT3	Andretti – Ickx
Brands Hatch 1000 km (GB)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Alfa Romeo 33TT3	Andretti – Ickx
Monza 1000 km (Italien)	1. Ferrari 312 PB 2. Porsche 908/03 Joest 3. Ferrari 312 PB	Ickx – Regazzoni
Spa 1000 km (Belgien)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Chevron Ford B21	Redman – Merzario
Targa Florio 720 km (Italien)	1. Ferrari 312 PB 2. Alfa Romeo 33TT3 3. Alfa Romeo 33TT3	Merzario – Munari
Nürburgring 1000 km (Deutschland)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Alfa Romeo 33TT3	Peterson – Schenken

Le Mans 24 Stunden (Frankreich)	1. Matra-Simca MS 670 2. Matra-Simca MS 670 3. Porsche 908 L	Pescarolo – Gr.Hill
Zeltweg 1000 km (Österreich)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Ferrari 312 PB	Ickx – Redman
Watkins Glen 6 Stunden (USA)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Mirage Ford M6	Andretti – Ickx

### Die Sieger weiterer wichtiger Langstreckenrennen mit Beteiligung von Prototypen

Rennen	1. Platz (Fahrzeug)	Fahrer
Paris 1000 km (Rouen) (Fr)	Lola Ford T280	Larrousse – Beltoise
Kyalami 9 Hours (Südafrika)	Ferrari 312 PB	Regazzoni – Merzario

### Eigene Markenwertung

1. Ferrari      **104 P.**
2. Alfa Romeo    32 P.
3. Porsche        22 P.
4. Matra          20 P.

### Eigene Fahrerwertung

1. J. Ickx (Belg)      **33 P.**
2. R. Peterson (Schw)    26 P.
2. T. Schenken (NL)    26 P.
4. M. Andretti (USA)    20 P.
5. B. Redman (GB)      18,5
6. A. Merzario (It)      14,5