

<p style="text-align: center;">Rennsaison 1973 World Championship for Makes (Manufacturers) Markenweltmeisterschaft</p>
--

Verlauf der Saison im Überblick

Das Jahr 1973 bot deutlich mehr als 1972: Ein über die gesamte Saison anhaltendes Duell zwischen Ferrari und Matra. Die Franzosen setzten den neuen 670B in allen Rennen (außer der Targa Florio) ein, und Ferrari trat nun auch in Le Mans an, fehlte nur beim Eröffnungsrennen in Daytona, das 1973 wieder über 24 Stunden ging und nicht wie im Vorjahr über 6 Stunden. Am Ende gewann Matra die Meisterschaft, die Entscheidung fiel aber erst im letzten Saisondrittel mit dem Sieg in Le Mans und den Erfolgen in den beiden letzten Rennen. Nach Siegen hieß die Jahresbilanz schließlich 5:2 für Matra, bei der Zahl der Podiumsplätze (1-2-3) hatte allerdings Ferrari knapp die Nase vorn (11:10).

Matra erreichte in 9 der 10 Rennen insgesamt 19 Starts (Ausfallquote 42%). Die Equipe Matra Simca setzte dabei übers Jahr sechs Fahrzeuge ein: Die drei 670 der Vorjahressaison wurden überarbeitet, die meisten Quellen bezeichnen sie ebenso als „670B“ wie die drei Neubauten für 1973, allerdings sind die Informationen in diesem Punkt nicht immer einheitlich. In Le Mans wurden spezielle „Langhecks“ eingesetzt. **Ferrari** veränderte seine 1972 eingesetzten 312 PB in mehreren Punkten (u.a. Position des Kühlers, längerer Radstand) zugunsten ihrer Performance auf schnellen Kursen (Monza, Spa, Le Mans), allerdings geriet man dabei auf kurvigen Strecken gegenüber Matra etwas ins Hintertreffen – der 670B hatte dort das bessere Handling. Auf den genannten Highspeed-Kursen trat Ferrari mit einer Langheck-Version an. Über die Saison wurden fünf Fahrzeuge eingesetzt (0888 bis 0896, nur gerade Nummern), dabei gab es 22 Einsätze in den neun Rennen, an denen Ferrari teilnahm. Die Ausfallquote lag bei 32%, Ferrari war also etwas zuverlässiger als Matra. Das überragende Fahrerteam des Jahres waren die Matra-Piloten Pescarolo und Larrousse, die fünf Rennen (einschließlich Le Mans) gewannen, die Ferrari-Stars Ickx und Redman waren dagegen nur zweimal siegreich.

Ferraris Abschied von der Sportwagenwelt kam für viele überraschend, zumal bereits ein neuer 312 PB für die Saison 1974 getestet wurde. Aber Ferraris schlechte Formel 1-Bilanz der Jahre 1972 und 1973 führten wohl zu der Erkenntnis, dass ein erfolgreicher Tanz auf zwei Hochzeiten – Formel 1 und Sportwagen – in modernen Zeiten nicht mehr möglich sein würde. Mit Ausnahme des WSC-Sportwagens 333 SP Mitte der 1990er Jahre blieb Ferrari bis heute (2018) dieser Entscheidung treu.

Zum Saisonstart ging man davon aus, dass Alfa Romeo oder Mirage die dritte Kraft hinter den beiden Titelanwärtern Ferrari und Matra darstellen würde. Tatsächlich konnte der **Mirage M6** in seiner zweiten Saison einen WM-Lauf für sich entscheiden – der Doppelsieg in Spa, erzielt gegen Ferrari und Matra, war sicher eine Überraschung. Das Gulf Team von John Wyer setzte übers Jahr vier Fahrzeuge ein. Bei 16 Starts gab es neun Ausfälle und nur die beiden genannten Podiumsplätze. Ein weiterer Mirage erschien mit einer Coupé-Karosserie und einem Weslake V12-Motor zum Vortraining in Le Mans, dieser kam aber nie zum Renneinsatz.

Mirage blickte also auf eine eher enttäuschende Saison zurück, für **Alfa Romeo** war das Jahr 1973 aber sogar ein absolutes Desaster. Der Tipo 33TT12 mit dem neuen 180⁰-V12-Motor erschien erstmals in Spa, startete dort aber nicht. Bei den nachfolgenden Rennen (Targa Florio, Nürburgring)

zeigten sich ganz gute Ansätze, allerdings ohne Zielankunft, danach verschwanden die Alfa aber im Nirvana: Es blieben übers Jahr vier Einsätze und keine Zielankunft und die Hoffnung, den TT12 für die neue Saison endlich zur Rennreife zu entwickeln. Kleinere Erfolge in Rennen, die nicht zur WM zählten, konnten am Saisonende die Bilanz von Mirage und Alfa kaum noch retten: Ein Mirage erzielte bei den 9 Stunden von Kyalami Platz 2 mit Derek Bell und James Hunt, und Alfa holte sich ebenfalls Platz 2 bei den 500 km von Imola.

Die Startfelder der Sportwagenkategorie wurden durch einige private Porsche 908/03 (Joest Racing, Escuderia Montjuich, Porsche Club Romand), den neuen Lola Ford T282 und den privaten Alfa 33TT3 der Scuderia Brescia Corse ergänzt. Die Porsche waren zwar immer noch für Zielankünfte gut, mit ihren Saugmotoren aber nicht mehr konkurrenzfähig. Immerhin gewann ein Joest 908 bei den 9 Stunden von Kyalami zum Saisonabschluss. In der Zweiliter-Klasse beherrschten weiterhin Lola und Chevron das Bild.

Bei Porsche engagierte man sich nach dem Abschied bei den Sportwagen nun verstärkt in der GT-Klasse und entwickelte für die Saison 1973 den Carrera RSR, die Rennversion des Carrera RS. Nach der Saisonöffnung, als die für die US-Einsätze engagierten Teams Brumos und Penske mit ihren RSR noch in der Sportwagenklasse antreten mussten, wurden die „normalen“ RSR für die GT-Klasse zugelassen und von diversen Teams eingesetzt, die prominentesten waren Kremer, Loos, Max Moritz oder Porsche Club Romand. Die RSR-Werkseinsätze erfolgten unter dem „Martini Racing“-Banner, parallel als GT sowie mit modifizierten Fahrzeugen in der Sportwagen-Klasse. Ein Brumos RSR holte sich die Gesamtsiege in Daytona und Sebring, zwei Martini RSR belegten bei der letzten internationalen Targa Florio die Plätze 1 und 3, und ein Martini RSR kam in Le Mans auf Platz 4. Am Ende lag Porsche in der WM-Wertung damit sogar auf Platz 3 hinter Matra und Ferrari, und die GT-Klasse war in den USA und in Europa fest in der Hand der Carreras. Weiterhin bereicherten die Renntourenwagen die Startfelder (Ford Capri, BMW 3,0 CSL), z.T. als Werkseinsätze mit bereits prominenten Piloten (Mass, Stuck, Fitzpatrick, Amon, Lauda).

Nach einer spannenden Saison blickte man mit gemischten Gefühlen auf das kommende Jahr: Mit Ferrari würde ein entscheidender Baustein für eine erfolgreiche Sportwagen-Saison fehlen, und dass Alfa Romeo in der Lage sein würde Matra herauszufordern, war schwer vorstellbar. Einige Rennen zeigten auch bereits 1973 Erosionserscheinungen in Form dünner Startfelder.

Rennergebnisse im Überblick

Markenweltmeisterschaft für Sportwagen bis 3000ccm Hubraum (Daytona, Vallelunga, Dijon, Monza, Spa, Targa Florio, Nürburgring, Le Mans, Zeltweg, Watkins Glen)

Gesamtwertung: Matra-Simca 124 Pkt., Ferrari 115 Pkt., Porsche 82 Pkt.

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

Eigene Markenwertung: 10 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 (10 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 10 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 10 Meisterschaftsrennen (sowie 2. und 3. Platz)

Rennen	1., 2., 3. Platz (Fahrzeug)	Fahrer des Siegerfahrzeugs
Daytona 24 Stunden (USA)	1. Porsche Carrera RS 2. Ferrari 365 GTB 3. Chevrolet Corvette	Gregg – Haywood
Vallelunga 6 Stunden (Italien)	1. Matra-Simca MS670B 2. Ferrari 312 PB 3. Ferrari 312 PB	Pescarolo – Larrousse – Cevert
Dijon 1000 km (Frankreich)	1. Matra-Simca MS670B 2. Ferrari 312 PB 3. Matra-Simca MS670B	Pescarolo – Larrousse
Monza 1000 km (Italien)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Matra-Simca MS670B	Ickx – Redman
Spa 1000 km (Belgien)	1. Mirage Ford M6 2. Mirage Ford M6 3. Matra-Simca MS670B	Bell – Hailwood
Targa Florio 790 km (Italien)	1. Porsche Carrera RSR 2. Lancia Stratos 3. Porsche Carrera RSR	Müller – van Lennep
Nürburgring 1000 km (Deutschland)	1. Ferrari 312 PB 2. Ferrari 312 PB 3. Chevron Ford B23	Ickx – Redman
Le Mans 24 Stunden (Frankreich)	1. Matra-Simca MS670B 2. Ferrari 312 PB 3. Matra-Simca MS670B	Pescarolo – Larrousse
Zeltweg 1000 km (Österreich)	1. Matra-Simca MS670B 2. Matra-Simca MS670B 3. Ferrari 312 PB	Pescarolo – Larrousse
Watkins Glen 6 Stunden (USA)	1. Matra-Simca MS670B 2. Ferrari 312 PB 3. Ferrari 312 PB	Pescarolo – Larrousse

Die Sieger weiterer wichtiger Langstreckenrennen mit Beteiligung von Prototypen

Rennen	1. Platz (Fahrzeug)	Fahrer
Sebring 12 Stunden (USA)	Porsche Carrera RSR	Gregg – Haywood – Helmick
Kyalami 9 Hours (Südafrika)	Porsche 908/03 Joest	Jöst – Müller

Eigene Markenwertung

- 1. Matra-Simca 68 P.**
2. Ferrari 63 P.
3. Porsche 34 P.
4. Mirage 18 P.

Eigene Fahrerwertung

- 1. H. Pescarolo (Fr) 33,3**
- 1. G. Larrousse (Fr) 33,3**
3. J. Ickx (Belg) 20 P.
3. B. Redman (GB) 20 P.
5. A. Merzario (It) 16 P.
5. C. Pace (Bras) 16 P.