

<p style="text-align: center;">Rennsaison 1976 World Championship for Makes / Markenweltmeisterschaft World Sportscar Championship / Sportwagen-Weltmeisterschaft</p>
--

Markenweltmeisterschaft für „Spezial-Produktionswagen“ der Gruppe 5 (sowie der Gruppe 4 und der GTs): Sieben Endurance-Rennen (1000 km oder 6 Stunden) – Gesamtwertung: Porsche 95 Pkt., BMW 85 Pkt. (Wertungspunkte 20 – 15 – 12 – 10 – 8 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1, es zählen die fünf besten Resultate.)

Sportwagen-Weltmeisterschaft, Sportwagen der Gruppe 6: Sieben Rennen, 250-500 km (Ausnahme Monza – 4 Stunden, 900 km) – Gesamtwertung: Porsche 100 Pkt., Alpine Renault und Osella 47 Pkt. (Wertungspunkte 20 – 15 – 12 – 10 – 8 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1, es zählen die fünf besten Resultate.)

Verlauf der Saison im Überblick

Die Saison 1976 begann mit zwei Erfolgen von Gruppe 4-Autos bei den beiden US-Klassikern in Daytona und Sebring. Der BMW 3,0 CSL und der Porsche Carrera RSR – beides Fahrzeuge des Vorjahres – starteten dort in der IMSA-GTO-Klasse. Die neue Markenweltmeisterschaft wurde dann im Frühjahr in Italien eröffnet. Schnell wurde klar, dass der einzige Werks-Porsche, der 935 in Martini-Farben, das absolut überlegene Fahrzeug war. Er basierte auf dem Carrera RSR Turbo von 1974, Porsche hatte also viel Zeit, sein Gruppe 5-Juwel zur Rennreife zu entwickeln. Mit knapp 600 PS war man der einzigen ernsthaften Konkurrenz einer anderen Marke deutlich überlegen: Der BMW 3,5 CSL war eine milde Weiterentwicklung des bewährten 3,0 CSL Gruppe 4-Fahrzeugs und wurde von Privatteams eingesetzt (Schnitzer, Alpina, Walkinshaw). Mit 480 PS Leistung hatte man gegen einen fehlerfreien Martini 935 eigentlich keine Chance. Ansonsten kam die einzige halbwegs ernst zu nehmende Konkurrenz vom Kremer Porsche 935 K1, der von den Kölner Brüdern gegenüber dem Werkswagen etwas modifiziert wurde. Die Versuche des BMW-Werks, mit einem turbogeladenen CSL (3,2 Liter, 750 PS) dagegen zu halten, scheiterten dagegen kläglich, da das Getriebe der Motorleistung nicht standhielt. Der Super-BMW ging in der WM nur zweimal ins Rennen, und in Erinnerung blieb schließlich nur der Start des „ArtCar“ von Frank Stella in Le Mans, aber auch dort fiel der CSL Turbo früh aus.

Dass die WM dann doch noch spannend wurde, lag an den strengen Regelhütern der FIA, die von Porsche eine Verlagerung des Ladeluftkühlers verlangten, um die im Reglement festgelegte „Silhouette“ des Fahrzeugs aus der Frontalsicht zu erhalten (die Kotflügel konnten dagegen unter Wahrung der Silhouette frei gestaltet werden). Porsche brauchte drei Rennen zur Jahresmitte, um die technische Änderung in den Griff zu bekommen, und davon profitierten die BMW-Privatteams mit drei Siegen. Erst mit den Erfolgen bei den beiden letzten WM-Rennen konnte sich Porsche die Meisterschaft sichern.

Zum absoluten Saisonhöhepunkt in Le Mans trafen die WM-Autos der Gruppen 4 und 5 dann auf die neuen Sportwagen (Gruppe 6 und GTP), vor allem Porsche 936 und Alpine Renault A442, die den Gruppe 5-Fahrzeugen auf dem schnellen Kurs deutlich überlegen waren. Porsche holte sich mit dem 936 die wichtigste Trophäe des Jahres, der dritte Le Mans-Sieg der Stuttgarter nach den 917-Erfolgen 1970 und 1971. Der Alpine war dagegen noch nicht ausgereift, und der beste Gruppe 5-Konkurrent, der Martini Porsche 935, kam nur auf Platz vier.

Pilot des Jahres war Jacky Ickx, der drei WM-Läufe mit dem Martini 935 gewann und zusätzlich seinen dritten Gesamtsieg in Le Mans holte.

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Markenweltmeisterschaft – nur die Sieger (Fahrzeug, Fahrer) der 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“.

Markenweltmeisterschaft – Die Sieger der sieben Meisterschaftsrennen (2. und 3. Platz)

Rennen	1., 2., 3. Platz (Fahrzeug)	Fahrer des Siegerfahrzeugs
Mugello 6 Stunden (Italien)	1. Porsche 935 Martini 2. Porsche 935 K1 Kremer 3. Porsche 934 Evertz	Ickx – Mass
Vallelunga 6 Stunden (Italien)	1. Porsche 935 Martini 2. BMW 3,5 CSL Alpina 3. Porsche Carrera RSR	Ickx – Mass
Silverstone 6 Stunden (GB)	1. BMW 3,5 CSL Hermetite ¹ 2. Porsche 935 K1 Kremer 3. Porsche 934 Evertz	Fitzpatrick – Walkinshaw
Nürburgring 1000 km (Deutschland)	1. BMW 3,5 CSL Schnitzer 2. Porsche 934/5 Gelo 3. Porsche 934 Max Moritz	Krebs – Quester
Zeltweg 6 Stunden (Österreich)	1. BMW 3,5 CSL Schnitzer 2. BMW 3,5 CSL Hermetite ¹ 3. Porsche 934/5 GVEA	Nilsson – Quester
Watkins Glen 6 Stunden (USA)	1. Porsche 935 Martini 2. Porsche 935 Evertz 3. Porsche 935 Martini	Stommelen – Schurti
Dijon 6 Stunden (Frankreich)	1. Porsche 935 Martini 2. Porsche 935 K1 Kremer 3. Porsche 935 Martini	Ickx – Mass

¹ Walkinshaw Racing

Weitere wichtige Langstreckenrennen

Rennen	1., 2., 3. Platz (Fahrzeug)	Fahrer des Siegerfahrzeugs
Daytona 24 Stunden (USA)	1. BMW 3,0 CSL 2. Porsche Carrera RSR 3. Porsche Carrera RSR	Gregg – Redman – Fitzpatrick
Sebring 12 Stunden (USA)	1. Porsche Carrera RSR 2. Porsche Carrera RSR 3. Porsche Carrera RSR	Holbert – Keyser
Le Mans 24 Stunden (Frankreich)	1. Porsche 936 2. Mirage Ford Gr8 3. DeCadenet Ford T380	Ickx – van Lennep

Sportwagen-Weltmeisterschaft – Die Sieger der sieben Rennen (2. und 3. Rang)

Rennen	Sieger (Fahrzeug)	Fahrer des Siegerfahrzeugs
Nürburgring 300 km ¹ (Deutschland)	1. Porsche 908/3 Turbo Joest 2. Porsche 934 Gelo 3. Lola BMW T294	Jöst
Monza 4 Stunden (800 km) ² (Italien)	1. Porsche 936 2. Alpine Renault A442 T 3. Porsche 908/3 Joest	Ickx – Mass
Imola 500 km (Italien)	1. Porsche 936 2. Alfa Romeo 33 SC 12 3. Porsche 908/3 Joest	Ickx – Mass
Pergusa 500 km Coppa Florio (Italien)	1. Porsche 936 2. Osella BMW PA4 3. March BMW 75S	Mass – Stommelen
Mosport 200 Meilen (Kanada)	1. Porsche 936 ³ 2. Alpine Renault A442 T 3. Mirage Ford Gr8	Ickx
Dijon 500 km (Frankreich)	1. Porsche 936 2. Alpine Renault A442 T 3. Alpine Renault A442 T	Ickx – Mass
Salzburgring 200 Meilen (Österreich)	1. Porsche 936 2. Porsche 908/3 Turbo Joest 3. Osella BMW PA4	Mass

¹ Tatsächliche Renndistanz: 250 km. Abweichend von den übrigen Rennen zur Sportwagen-WM waren hier auch Gruppe 4-Fahrzeuge zugelassen.

² Trotz der Renndistanz geht Monza nicht in die eigene Endurance-Wertung ein, da nur Gruppe 6-Sportwagen und keine GT-Fahrzeuge (Gruppen 5 und 4) zugelassen waren.

³ In Mosport waren auch Gruppe 7-Rennwagen zugelassen. Hier wird die Wertung ohne diese Fahrzeuge angegeben.

Eigene Wertung

Eigene Markenwertung (nur Endurance-Rennen): Sieben Rennen der Markenweltmeisterschaft plus Le Mans, Daytona und Sebring. 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 (nur Endurance-Rennen): Punkte und Gewichte wie bei der eigenen Markenwertung, es zählen aber alle Platzierungen unter den ersten sechs. Die Punkte für das Fahrzeug werden zu gleichen Teilen auf die Fahrer aufgeteilt.

Eigene Markenwertung

- 1. Porsche 92 P.**
2. BMW 50 P.

Eigene Teamwertung

- 1. Porsche Werk (Martini) 60 P.**
2. Schnitzer BMW 23 P.
3. Kremer Porsche 21 P.
4. Hermetite BMW 19 P.

Eigene Fahrerwertung

- 1. J. Ickx (Belg) 27,0 P.**
2. J. Mass (D) 17,0 P.
3. J. Fitzpatrick (GB) 12,8 P.
4. D. Quester (Österr) 11,3 P.
5. G. van Lennep (NL) 11,0 P.
6. R. Stommelen (D) 10,5 P.