

<p style="text-align: center;"><b>Rennsaison 1974</b> <b>World Championship for Makes (Manufacturers)</b> <b>Markenweltmeisterschaft</b></p>
--

## Verlauf der Saison im Überblick

Zwei Ereignisse führten dazu, dass die Sportwagensaison 1974 deutlich im Schatten der spannenden Meisterschaft des Vorjahres stand: Erstens wurde der gesamte Motorsport durch die weltweite Ölpreiskrise beeinträchtigt, die Ende 1973 bis ins Jahr 1974 hinein zu einer Explosion des Rohölpreises führte. Und zweitens zog sich Ferrari erstmals seit Beginn der Sportwagen-WM (1953) vollständig aus der Spitzenkategorie des Championats zurück, und die Hoffnung, Alfa Romeo könnte nunmehr als ernsthafter Gegner des Titelverteidigers Matra auftreten, erfüllte sich über die Saison nicht.

Der Ölpreiskrise fielen zur Saisonöffnung die beiden US-Klassiker Daytona und Sebring zum Opfer, die WM-Saison begann daher erst mit den 1000 km von Monza. Später im Jahr wurden dann noch drei Rennen verkürzt (Nürburgring, Le Castellet, Kyalami) (*Anmerkung: Die Verkürzung der Renndistanzen erscheint aus heutiger Sicht unsinnig. Nach meiner Grobeinschätzung konnte man z.B. am Nürburgring durch die Reduzierung auf 750 km etwa 2.500 Liter Rennbenzin einsparen. Andererseits wurden durch die Fahrzeuge der Besucher bei ihrer Fahrt zum Ring vermutlich 300 bis 400 Tsd. Liter Sprit verbraucht.*)

In der ersten Saisonhälfte waren die Alfas tatsächlich ein harter Gegner für Matra: Das Autodelta Team gewann gleich zur Saisonöffnung in Monza, und bei den drei Rennen vor Le Mans, bei denen beide Kontrahenten antraten (in Spa fehlte Alfa Romeo), konnte Alfa sieben, Matra dagegen nur zwei Podiumsplätze erreichen – das waren dann aber zwei Siege. Mit dem Saisonhöhepunkt Le Mans änderte sich das Bild: Matra holte den Hattrick nach 1972 und 1973, Alfa war dort gar nicht am Start, und bei den fünf Rennen nach Le Mans war Matra fünfmal siegreich, Alfa holte dagegen nur noch einen einzigen Podiumsplatz und war zum Saisonende komplett von der Bildfläche verschwunden. Spätestens ab Le Mans verlief die Meisterschaft also recht eintönig – zu überlegen und standfest waren die Matras.

**Matra** setzte die erneut überarbeiteten 670er ein: Drei Fahrzeuge der Saison 1973 (B01, B05, B06) wurden entsprechend modifiziert, hinzu kam ein Neubau (C04). B01 und C04 wurden als Sprintversionen eingesetzt, B02, B05 und B06 als Langhecks in Le Mans. Hinzukam in Le Mans ein deutlich veränderter Neubau, Typ 680, der Anlass zur Hoffnung gab, dass Matra sein Sportwagen-Engagement 1975 fortsetzen würde. Insgesamt erreichte Matra bei 20 Einsätzen übers Jahr 14 Podiumsplätze, darunter neun Siege, und nur viermal fielen Fahrzeuge aus. Anders als im Vorjahr, als Pescarolo und Larrousse das überragende Fahrerteam bildeten, teilten sich dieses Mal zwei Teams die Matra-Siege, Pescarolo-Larrousse und Beltoise-Jarier. In Spa war außerdem Jacky Ickx mit dem Matra erfolgreich, der ansonsten in der Saison auch den Alfa und den Mirage fuhr. Vom hohen Niveau der Matras zeugen einige Trainings- und Rundenzeiten. So schaffte man z.B. am Nürburgring eine Rundenzeit, die den Formel 1-Zeiten ebenbürtig war (35 Sekunden schneller als der 908/03 von 1970), und in Spa war man 1973 und mehr noch 1974 bereits deutlich schneller als die Porsche 917 der Jahre 1970/71.

Autodelta setzte drei **Alfa Romeo** 33TT12 ein (007, 008, 009), erschien aber nur bei fünf der zehn Rennen des Jahres. Bei zwölf Einsätzen erreichte man acht Podiumsplätze (darunter aber nur einen Sieg in Monza) und drei Ausfälle. Die übers Jahr zunehmend enttäuschende Saisonbilanz konnte auch das prominente Fahrerteam um Stommelen, Reutemann und Merzario, gelegentlich verstärkt um Andretti, Ickx oder Redman, nicht verhindern. Bei den letzten drei Rennen des Jahres trat Autodelta dann nicht mehr an – ein schlechtes Omen für die kommende Saison.

In der zweiten Saisonhälfte übernehmen die **Mirage** GR 7 (alias „Gulf GR 7“) des John Wyer Teams Alfas Rolle als Herausforderer der Matras, ohne diese allerdings ernsthaft zu beeindrucken. Immerhin erreichte man nach dem zweiten Platz in Spa noch drei Podiumsplätze, so dass Mirage am Ende Platz zwei in der Saisonwertung erreichte. Jahresbilanz: 13 Einsätze, vier Podiumsplätze, fünf Ausfälle.

Das technisch interessanteste Fahrzeug setzte **Porsche** ein: Mit dem Carrera RSR Turbo setzte man erstmals in der Sportwagen-WM die Turbotechnik ein, die 1972/73 mit dem 917 in der CANAM- und Interserie ihre Premiere auf klassischen Rennkursen feierte. Vier Fahrzeuge wurden übers Jahr gebaut, sie fuhren mit ihren 2,1 Liter-Turbomotoren und an die 500 PS in der Sportwagen-Klasse, obwohl ihre Form – abgesehen von der Heckpartie – den in der GT-Kategorie eingesetzten Carrera RSR ähnelte. So war man gegen die reinrassigen Sportwagen eigentlich chancenlos, holte aber doch dank einer bereits beachtlichen Standfestigkeit zwei zweite Plätze, einen davon in Le Mans. Saisonbilanz: 13 Einsätze, drei Podiumsplätze, vier Ausfälle, Platz drei in der Jahreswertung. Die folgende Saison und besonders die Jahre ab 1976 zeigen, dass sich die Turbotechnik zunehmend in der Endurance-Szene etablierte.

Weitere Privateinsätze in der 3-Liter-Sportwagenklasse konnten zu keiner Zeit in den Kampf um vordere Positionen eingreifen: Der Porsche 908/03 (u.a. von Joest Racing) war mittlerweile zu alt, der Lola T282 und vor allem der KMW Porsche SP30 zu fragil und der Ligier Maserati JS2 zu schwach motorisiert.

Bewegung kam in die 2-Liter-Sportwagenklasse: Die üblichen Lola (neuestes Modell: T294) und Chevron (neuestes Modell: B26) erhielten mit dem Alpine Renault A441 einen neuen Konkurrenten, er stellte den Ausgangspunkt des Aufstiegs der Alpine Renault Sportwagen zum Anwärter auf den Le Mans Sieg dar. Die GT-Kategorie wurde erneut von den vielen Privatteams mit ihren Carrera RSR bestimmt, nur in Le Mans konnten die Ferrari 365 GTB in diese Phalanx einbrechen. Und bei den Tourenwagen waren erneut Ford (Capri RS 3100) und BMW (3,0 CSL und 3,5 CSL) mit einigen prominenten Formel 1-Piloten am Start.

## Rennergebnisse im Überblick

Markenweltmeisterschaft für Sportwagen bis 3000ccm Hubraum (Monza, Spa, Nürburgring, Imola, Le Mans, Zeltweg, Watkins Glen, Le Castellet, Brands Hatch, Kyalami)

Gesamtwertung: Matra-Simca 140 Pkt., Mirage 81 Pkt., Porsche 76 Pkt., Alfa Romeo 65 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
Monza 1000 km (Italien)	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Alfa Romeo 33TT12	Merzario – Andretti
Spa 1000 km (Belgien)	1. Matra-Simca MS670C 2. Mirage Ford M7 3. Porsche Carrera Turbo	Ickx – Jarier
Nürburgring 1000 km (D) Verkürzt auf 750 km	1. Matra-Simca MS670C 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Alfa Romeo 33TT12	Beltoise – Jarier
Imola 1000 km (Italien)	1. Matra-Simca MS670C 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Alfa Romeo 33TT12	Pescarolo – Larrousse
Le Mans 24 Stunden (Frankreich)	1. Matra-Simca MS670C 2. Porsche Carrera RSR Turbo 3. Matra-Simca MS670C	Pescarolo – Larrousse
Zeltweg 1000 km (Österreich)	1. Matra-Simca MS670C 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Matra-Simca MS670C	Pescarolo – Larrousse
Watkins Glen 6 Stunden (USA)	1. Matra-Simca MS670C 2. Porsche Carrera RSR Turbo 3. Porsche Carrera RSR	Beltoise – Jarier
Le Castellet 1000 km (Frankreich) Verkürzt auf 750 km	1. Matra-Simca MS670C 2. Matra-Simca MS670C 3. Mirage Ford Gr7	Beltoise – Jarier
Brands Hatch 1000 km (GB)	1. Matra-Simca MS670C 2. Matra-Simca MS670C 3. Mirage Ford Gr7	Beltoise – Jarier
Kyalami 6 Stunden (Südafrika)	1. Matra-Simca MS670C 2. Matra-Simca MS670C 3. Mirage Ford Gr7	Pescarolo – Larrousse

### **Eigene Markenwertung**

- 1. Matra-Simca 100 P.**
2. Porsche 34 P.
3. Mirage 33 P.
4. Alfa Romeo 28 P.

### **Eigene Fahrerwertung**

- 1. H. Pescarolo (Fr) 32 P.**
- 1. G. Larrousse (Fr) 32 P.**
3. J.P. Jarier (Fr) 31,5
4. J.P. Beltoise (Fr) 26,5
5. D. Bell (GB) 15 P.
6. van Lennep (NL), Müller (Schw) 13 P.