

<p style="text-align: center;">Rennsaison 1975 World Championship for Makes (Manufacturers) Markenweltmeisterschaft</p>
--

Verlauf der Saison im Überblick

Nachdem Matra die Saison 1974 ohne große Gegenwehr beherrscht hatte, stellte das folgende Jahr einen weiteren Rückschritt der Sportwagen-Szene dar. Hinter dieser negativen Entwicklung standen vor allem drei Ursachen: (1) Die anhaltende Ölpreiskrise führte zu einer weltweiten Wirtschaftsflaute mit negativen Folgen für die Rennsporttats der Werks- und Privatteams. (2) Neuentwicklungen von Sportwagen blieben auch deshalb aus, weil der Reglementwechsel für die nächste Saison bereits vor der Tür stand: Im Zentrum des Endurance-Sports standen ab 1976 die Spezial-GTs nach der „Silhouetten-Formel“, die neue Gruppe 5, und nicht mehr die bisherigen „klassischen“ offenen Sportwagen (die neue Gruppe 6), die nur die zweite Geige spielen sollten. Folge: 1975 traten mit einer Ausnahme keine Neuentwicklungen mehr in Erscheinung. Nur das von Renault übernommene Alpine-Team machte einen Schritt nach vorn, indem man mit der Turbo-Aufrüstung des A441 von der Zweiliter-Klasse in die oberste Kategorie aufstieg. (3) Als sich dann der ACO noch eine Reglementänderung des Saisonhöhepunktes in Le Mans erlaubte – eine Verbrauchsformel, die nicht mit dem Reglement der Sportwagen-WM vereinbar war – fiel beim Titelverteidiger Matra Simca endgültig die Entscheidung sich aus der Endurance-Szene zu verabschieden. Ansonsten wäre man vielleicht zumindest noch in Le Mans angetreten.

Mit dem Matra-Ausstieg hätte die Favoritenrolle für 1975 eigentlich **Alfa Romeo** zugestanden. Nach der ernüchternden Bilanz der beiden Vorjahre 1973 und 1974 waren die Prognosen allerdings zurückhaltend. Umso überraschender war der erfolgreiche Auftritt des „Willi Kauhsen Racing Teams“ (WKRT), das die Alfas zusammen mit einem Teil des Personals von Autodelta übernahm und den 33TT12 endlich in ein ausgereiftes Rennfahrzeug verwandelte. Zwar ging die Premiere des neuen Teams in Mugello gegen den neuen turbo-getriebenen Alpine Renault verloren, aber bei allen nachfolgenden sieben WM-Rennen der Saison holte man sich den Sieg und am Ende der Saison auch überlegen den WM-Titel. Alfas Jahresbilanz: 17 Einsätze in acht WM-Rennen, sieben Siege, fünf weitere Podiumsplätze und nur zwei Ausfälle. Erfolge holte sich das WKRT-Team außerdem bei der Targa Florio und in der Interserie. Das Pilotenteam, das übers Jahr von Willi Kauhsen eingesetzt wurde, war ein echtes Starensemble: Pescarolo, Bell und Merzario fuhren regelmäßig für das Team, gelegentlich verstärkt durch Ickx, Laffite, Mass, Scheckter und Andretti. In der Jahreswertung war Merzario der erfolgreichste Pilot vor Derek Bell.

Die Rundenzeiten an der Spitze waren übrigens im Schnitt nicht langsamer als im Vorjahr: Nimmt man die Kurse in Monza, Spa, Nürburgring, Zeltweg und Watkins Glen zum Maßstab (hier fuhr man in beiden WM-Jahren auf identischen Kursen), war die schnellste Trainingszeit in zwei Fällen 1975 besser als 1974, in drei Fällen war sie 1975 schlechter – eine durchaus vergleichbare Bilanz.

Dazu trugen auch die neuen turbo-getriebenen **Alpine Renault** bei, die mehrmals die schnellsten Trainingszeiten erzielten. Am Ende blieb es aber nur bei dem Auftaktsieg in Mugello und zwei weiteren dritten Plätzen – die A442 waren noch zu fragil, um Alfa ernsthaft herauszufordern. In Mugello startete zunächst ein auf Turbotrieb aufgerüsteter A441 des Vorjahres, ab Dijon kamen zwei

neue A442 zum Einsatz, insgesamt gab es aber vom A442 nur sieben Einsätze in fünf Rennen, mit zwei Podiumsplätzen und vier Ausfällen. Stammpiloten waren Larrousse, Depaillier, Jarier und Jabouille, also eine rein französische Affäre. Nach der Turbo-Premiere in der Weltmeisterschaft 1974 durch den Porsche Carrera RSR war Alpine Renault das zweite Team, das diese in der WM auf europäischen Rennkursen neue Technik einsetzte.

Während Alfa und Alpine auf einen Start in Le Mans unter den dort neu installierten Verbrauchsregeln verzichteten, fuhr man bei **Mirage** zweigleisig. Die beiden GR7 des Vorjahres wurden an das deutsche Team von Georg Loos verkauft (GELO Racing), und zwei neue Mirage (GR8) entstanden mit Blick auf die besonderen Regeln in Le Mans. Das Gulf Racing Team startete nur dort und holte Platz 1 und 3. Die Sieger waren Ickx und Bell, die später noch zweimal für Porsche in Le Mans gewinnen sollten. Das GELO-Team trat nur bei drei WM-Rennen mit seinen Mirage auf und schaffte am Nürburgring mit Platz 2 sein bestes Resultat.

Dagegen waren zwei auf Turbotrieb umgebaute ältere **Porsche 908/03** regelmäßige Teilnehmer an den WM-Rennen und auch bei der Interserie. Das Martini Racing Team von Dr. Dannesberger setzte den 908/03 Nr. 006 ein. Bei sieben Einsätzen gab es zwei dritte Plätze (Mugello, Nürburgring), Piloten des Teams waren Müller, van Lennep und Kinnunen. Der Martini Porsche wurde ebenso von einem turbogeladenen Sechszylinder-Porsche Carrera angetrieben wie der von Joest Racing eingesetzte 908/03, das bei Joest seit 1972 genutzte Fahrzeug Nr. 008. Dieser von Ovoro gesponsorte Joest Porsche trat insgesamt achtmal in der WM an und holte immerhin vier Podiumsplätze, darunter zweite Plätze in Dijon und Monza. Piloten waren Jöst und Casoni. Ein weiterer 908/03 (Nr. 012) wurde von verschiedenen Teams, u.a. auch von Joest Racing, mit dem Achtzylinder-Sauger eingesetzt. Bei den WM-Rennen war er zwar chancenlos, aber in Le Mans gelang der 012 von Joest mit einer Langheck-Karosserie immerhin ein vierter Platz. Dagegen waren die Turbo-908 in Le Mans nicht am Start. Am Ende belegte Porsche Platz 2 in der WM-Wertung.

Bei Ligier konzentrierte man sich 1975 vor allem auf Le Mans. Der JS2 wurde mit dem Ford Cosworth-V8 ausgestattet und konnte in Le Mans immerhin Platz 2 belegen. Ansonsten wurden die Startfelder wie üblich mit den Zweiliter-Sportwagen (Chevron, Alpine, Lola) und einigen GTs und Tourenwagen aufgefüllt (Porsche Carrera RSR, BMW 3,5 CSL), die angesichts bei einigen Rennen recht dünner Besetzung vereinzelt auf Podiumsplätze vorgespült wurden. Am Ende des Jahres hakte man eine schwache Sportwagensaison ab und blickte voller Zuversicht auf das kommende Jahr mit dem neuen Reglement der Silhouetten-Formel (Gruppe 5), für die sich – so der Stand 1975 – viele Hersteller interessierten.

Rennergebnisse im Überblick

Markenweltmeisterschaft für Sportwagen bis 3000ccm Hubraum (Daytona, Mugello, Dijon, Monza, Spa, Pergusa, Nürburgring, Zeltweg, Watkins Glen, es fehlt das Rennen in Le Mans)

Gesamtwertung: Alfa Romeo 140 Pkt., Porsche 98 Pkt., Alpine-Renault 54 Pkt.

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

Eigene Markenwertung: 9 Endurance-Rennen der Markenweltmeisterschaft plus Le Mans. 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 (9 Endurance-Rennen der Markenweltmeisterschaft plus Le Mans): 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 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 9 Meisterschaftsrennen (sowie 2. und 3. Platz)

Rennen	1., 2., 3. Platz (Fahrzeug)	Fahrer des Siegerfahrzeugs
Daytona 24 Stunden (USA)*	1. Porsche Carrera RSR 2. Porsche Carrera RSR 3. Porsche Carrera RSR	Gregg – Haywood *Das Rennen war offen für Sportwagen, am Start waren aber nur GT-Fahrzeuge
Mugello 1000 km (Italien)	1. Alpine-Renault A441Turbo 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Porsche 908/03 Turbo ¹	Larrousse – Jabouille ¹ Martini Racing
Dijon 800 km (Frankreich)	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Porsche 908/03 Turbo ² 3. Chevron Hart B31	Merzario – Laffite ² Joest Racing
Monza 1000 km (Italien)	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Porsche 908/03 Turbo ² 3. Alpine-Renault A442 Turbo	Merzario – Laffite ² Joest Racing
Spa 1000 km (Belgien)	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Alfa Romeo 33TT12 3. BMW 3,5 CSL	Pescarolo – Merzario
Coppa Florio (Italien) Enna-Pergusa	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Porsche908/03 Turbo ²	Merzario – Mass ² Joest Racing
Nürburgring 1000 km (D)	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Mirage Ford Gr7 3. Porsche 908/03 Turbo ¹	Merzario – Laffite ¹ Martini Racing
Zeltweg 1000 km (Österreich)	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Porsche908/03 Turbo ²	Pescarolo – Bell ² Joest Racing
Watkins Glen 6 Stunden (USA)	1. Alfa Romeo 33TT12 2. Alfa Romeo 33TT12 3. Alpine-Renault A442 Turbo	Pescarolo – Bell

Kein WM-Lauf:

Le Mans 24 Stunden (Frankreich)	1. Mirage Ford Gr8 2. Ligier Ford JS2 3. Mirage Ford Gr8	Ickx – Bell
---------------------------------	--	-------------

Eigene Markenwertung

1. Alfa Romeo 100 P.

2. Porsche 50 P.

3. Mirage 26 P.

4. Alpine Renault 21 P.

Eigene Fahrerwertung

1. A. Merzario (It) 32 P.

2. D. Bell (GB) 31 P.

3. H. Pescarolo (Fr) 21 P.

4. J. Ickx (Belg) 16 P.

5. J. Laffite (Fr) 15 P.

6. R. Jöst (D), M. Casoni (It) 13,5