ULRICH SCHWAB

GRAND PRIX 1974 Die Rennen zur Automobilweltmeisterschaft

MOTORBUCH VERLAG STUTTGART

Einband und Schutzumschlag: Siegfried Horn unter Verwendung zweier Fotos von Ulrich Schwab.

Fotos im Innenteil:

D.P.P.I. 6 Seite 145 (unten), 146, 155 (unten) und 156

Josef Reinhard 5 Seite 27 (unten), 28 und 116 (oben)

Ulrich Schwab 70

7

S15e Schwa 1971 Magazin

& 131 % 72/04776

1. Auflage 1972.

Copyright © 1971 by Motorbuch Verlag, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Eine Abteilung des Buch- und Verlagshauses Paul Pietsch GmbH & Co. KG.

Sämtliche Rechte der Verbreitung, einschließlich der Wiedergabe durch Film, Funk, Fernsehen, Fotomechanik und andere Reproduktionsmittel, sind vorbehalten.

Satz und Druck: Verlagsdruckerei Carle, 7143 Vaihingen/Enz.

Buchbinderische Verarbeitung: Verlagsbuchbinderei Karl Dieringer, Stuttgart.

Printed in Germany.

Inhaltsverzeichnis

Formel 1	6
Das Feld der Konkurrenten	7
Um die Fahrer-Weltmeisterschaft 1971	
Großer Preis von Südafrika	6
Großer Preis von Spanien	38
Großer Preis von Monaco	49
Großer Preis der Niederlande	63
Großer Preis von Frankreich	72
Großer Preis von England	83
Zwischenstand der Fahrer-Weltmeisterschaft 1971	95
Großer Preis von Deutschland	96
Großer Preis von Österreich	108
Großer Preis von Italien	120
Großer Preis von Kanada	132
Großer Preis der USA	147
Endstand der Fahrer-Weltmeisterschaft 1971	159
Internationaler Pokal für Formel 1-Konstrukteure 1971	160

Formel I

Gültigkeit

1. Januar 1966 bis 31. Dezember 1970

1. Verlängerung: 1. Januar 1971 bis 31. Dezember 1972

2. Verlängerung: unter Vorbehalt weiterer Sicherheitsvorschriften voraussichtlich bis 31. Dezember 1973

Zugelassene Fahrzeuge

Einsitzige Rennwagen mit

Hubkolbenmotoren ohne Aufladung bis 3000 ccm

Hubkolbenmotoren mit Aufladung bis 1500 ccm

(ab 1. Januar 1972: Hubkolbenmotoren mit max. 12 Zylindern)

Rotationskolbenmotoren oder Turbinen unter Anwendung von Äguivalenzformeln

Mindestgewicht mit Ol und Wasser, ohne Kraftstoff:

1. Januar 1966 bis 31. Dezember 1969: 500 kg

ab 1. Januar 1970:

530 kg

(ab 1. Januar 1972:

550 kg)

Vorgeschriebene Ausrüstung:

Rückwärtsgang, automatischer Anlasser, Überrollbügel, Zweikreis-Bremsanlage, Olsammler (31)

ab 1. Januar 1969: automatischer oder manueller Stromkreisunterbrecher

ab 1. März 1969: zwei manuelle Feuerlöschsysteme für Cockpit und Kraftstoffzufuhr (Füllmenge insgesamt 5 kg), verstärkter Überrollbügel

ab 1. Januar 1970: Sicherheitstanks nach FIA- oder USAC-Normen

Auspuffanlage:

horizontale Führung der Endrohre in 300 bis 600 mm Höhe bei max.

250 mm Karosserie- oder Rumpfüberstand Zugelassene aerodynamische Hilfsmittel (unbeweglich):

max. Breite vor der Vorderachse:

1500 mm

max. Höhe vor der Vorderachse:

Felgenoberkante

max. Breite hinter der Vorderachse: 1100 mm

max. Höhe hinter der Vorderachse:

800 mm über Chassisunterkante

Zugelassener Kraftstoff:

für Kolbenmotoren handelsüblicher Tankstellenkraftstoff.

für Turbinen auch Kerosin

Das Feld der Konkurrenten

Das sechste Jahr der Dreiliterformel stand mehr noch als das vorhergegangene im Zeichen eines wirtschaftlich bedingten Strukturwandels auf dem Fahrer-Sektor. »Rent a Car«, lautete die Devise, und selbst angesehenen Rennställen war die »Mitgift« eines Fahrers oft wichtiger als sein fahrerisches Niveau. Mit 30000 Schweizer Franken war man »dabei« - um so viel nämlich mußte man seinen Sponsor für ein Rennen, für einen »drive« erleichtern. Selbstverständlich konnte man sich auch für die ganze Saison »einkaufen«, und zwar bis hinauf in die Position des Mannschaftskapitäns. Nur wenige wuchsen mit der Aufgabe.

Technisch gesehen, war es ein Jahr der Aufwertung, nicht revolutionärer Fortschritte. Im kleinen Kreis der Hersteller, aus dem De Tomaso nach der Übernahme durch Ford schon vor Saisonbeginn ausgeschieden und dem auch die 1971 unproduktiv gebliebene Verbindung Moser-Bellasi nicht mehr beizurechnen war, also bei Motor Racing Developments Ltd. (Brabham), Owen Racing Organisation (Yardley BRM), Sefac Automobili Ferrari S.p.A., Gold Leaf Team Lotus, March Engineering Ltd. (STP-March), Engins Marta S.A., Bruce McLaren Motor Racing Ltd., TS Research & Developments Ltd. (Team Surtees) und Tyrrell Racing Organisation Ltd. (Elf Team Tyrrell) verwendete man weitgehend den Vorjahrestyp als Basismodell. Und wo das nicht der Fall war, nämlich bei MRD und March, waren die Unterschiede auch nicht allzu groß. Der »Vorbote der flüsternden Revolution«, der Lotus-Turbinenwagen 56 B, findet als reines Studienobiekt - denn über dieses Stadium kam er im ersten Jahr seiner Existenz nicht hinaus - an anderer Stelle Beachtung.

Die erwähnten Typunterschiede rührten in keinem Fall an den Grundzügen der tragenden Struktur, die auf die entsprechend ausgelegten und durchweg wiederverwendeten Motoren und Antriebselemente abgestimmt blieben. Sie betrafen mit Ausnahme einiger weniger neuer Ideen oder erstmals in der Formel 1 angewandter Praktiken vorwiegend die Übernahme dessen, was sich beim erfolgreicheren Konkurrenten bewährt, oder was man auf Grund seines Erfolges als nachahmenswert empfunden hatte. Da dieser Prozeß natürlich niemals stillsteht, tat sich eine ganze Reihe abwechselnder, seltener auf die Dauer akzeptierter Gemeinsamkeiten auf, die man unschwer bis zum jeweiligen Urheber zurückverfolgen konnte:

- die aufgeblähte Schalenrumpfzelle zwecks Massenkonzentration um den Schwerpunkt
- die Verlegung des Kühlers in zwei getrennten Aggregaten an die Cockpitflanken aus demselben Grund, ferner zur Gewichtsersparnis (Leitungen) und aus aerodynamischen Gründen
- der beinahe bis in die Horizontale geneigte Frontkühler als Voraussetzung für eine keilförmige Rumpfgestaltung
- die sportwagenähnliche Buggestaltung (Abtrieb)
- die Verlegung der Hinterradbremsen in den Bereich der gefederten Massen
- die *ram-box « (Staudruckkammer) über dem Ansaugtrakt
- die »Ferrari«-Kühlluftführungen zu den rückwärtigen Olkühlern Gern hätte man nach Porsche 908/3-Vorbild auch mit dem Achsantrieb hinter dem Getriebe experimentiert, doch spielte da Hewland noch nicht mit.

Ein weiteres gemeinsames Merkmal setzte sich bereits vergangenes Jahr durch, und zwar die Umstellung auf 13"-Räder an der Vorderachse — eine sehr einleuchtende Maßnahme, wenn man bedenkt, daß die freilaufenden Räder den Hauptanteil am Luftwiderstand (ca. 70 bis 80%) haben. Dieses Jahr nun taten die nach Dunlops Ausscheiden wieder ganz ihrem gigantischen Zweikampf überlassenen Amerikaner Firestone und Goodyear ein übriges, indem sie das Querschnittsverhältnis der Reifen noch weiter drückten. So schrumpfte der Außendurchmesser von 22 auf 20". Mit den 15"-Hinterradreifen verfuhr man genauso: 24 statt 26".

Bei dieser Gelegenheit gleich noch ein Blick auf die allgemeine Reifenentwicklung. Für die unterschiedlichen Streckenzustände gab es *low profile«-Reifen mit profilierter oder glatter Lauffläche, die sogenantten *slicks« mit nur wenigen Einstichen zur Abriebskontrolle. Die Differenzierung nach Haftvermögen und Abrieb war zum Teil so fein, daß je nach Temperatur und Beanspruchung durch den Streckenverlauf mitunter Reifen verschiedener Mischung aufgezogen wurden. So war beispielsweise Jackie Stewarts Goodyear-bereifter Tyrrell in Kyalami auf der höher beanspruchten linken Radspur mit dem härteren G 20 und rechts mit dem schon bei tieferen Temperaturen sehr griffigen, vergleichsweise aber weniger abriebfesten G 24 besohlt, während er in Barcelona nur noch auf dem rechten Vorderrad einen G 20 *trug«. Zeitweise waren Neuentwicklungen für jedes Rennen üblich, die bei



Brabham BT 33 Tim Schenken (im Bild) Chris Craft



Brabham BT 34 Graham Hill



BRM P 153 Joseph Siffert Howden Ganley Dr. Helmut Marko (im Bild) John Cannon



BRM P 160 Pedro Rodriguez †
Joseph Siffert
(im Bild)
Howden Ganley
Peter Gethin
Dr. Helmut Marko
George Eaton
Viv Elford

Ferrari 312 B 2 Jacky Ickx (im Bild) Clay Regazzoni Mario Andretti









Lotus 56 B Emerson Fittipaldi (im Bild) Reine Wisell Dave Walker

Lotus 72 Emerson Fittipaldi (im Bild) Reine Wisell Dave Walker Dave Charlton

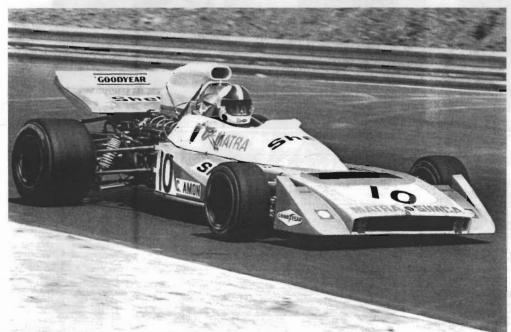
March 711

Marth 711
Ronnie Peterson
(im Bild)
Andrea de Adamich
Nanni Galli
Alex Soler-Roig
Skip Barber
Mike Beuttler
Niki Lauda
Henri Pescarolo



McLaren M 19
Denis Hulme
(im Bild)
Peter Gethin
Jackie Oliver
Mark Donohue
David Hobbs

Matra-Simca MS 120 B Chris Amon (im Bild) Jean Pierre Beltoise





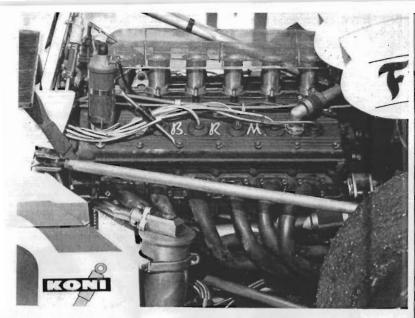
SUNTES STATES



Surtees TS 9
John Surtees
Rolf Stommelen
(im Bild)
Mike Hailwood
Derek Bell
Sam Posey

Surtees TS 9 mit Seitenkühlern John Surtees

Tyrrell Jackie Stewart (im Bild) François Cevert Peter Revson

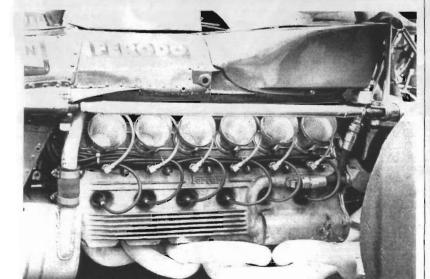


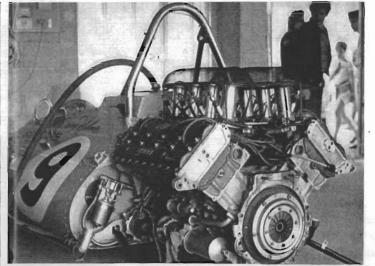
Der BRM V 12 — im Bild (oben) mit Mk2-Zylinderköpfen — erreichte gegen Saisonende den höchsten Reifegrad aller Zwölfzylinder.

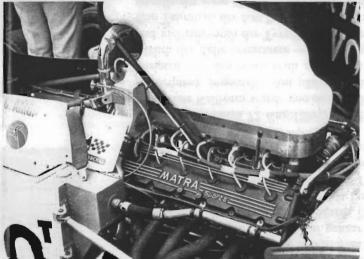
Für den modifizierten Alfa Romeo V 8 vom Typ 33.3 gab es auch nach dem Wechsel von McLaren zu March keine Erfolge — Leistung und Stehvermögen lagen weit unter dem Standard. Im Bild (Mitte) trägt der Motor die "ram-box".

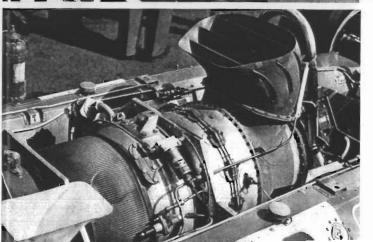
Der ungewöhnliche "Pseudo-Boxer" von Ferrari (unten) mit seiner vierfach gelagerten Kurbelwelle und je zwei Pleueln auf einem Hubzapfen zeigte im Vorjahresmodell 312 B die besten Anlagen zum "Weltmeistermotor". Dann hemmten Streiks seine Weiterentwicklung und die umstrittene 312 B2-Hinterradaufhängung gelegentlich seine Kraftentfaltung.







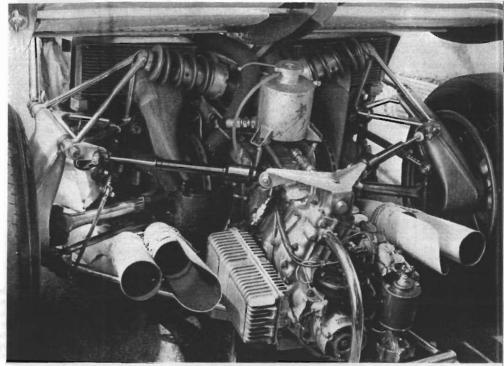




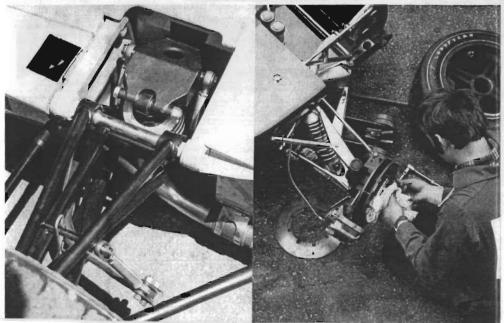
Allen Unkenrufen
zum Trotz hielt
Keith Duckworth
den Ford-Cosworth
DFV ein weiteres
Jahr konkurrenzjähig. Das Bild zeigt
am Beispiel McLaren
M 19 die Eignung
des V 8 als Bindeglied zwischen Zelle
und Hinterachse.

Matra zählte auch 1971 zu den weniger glücklichen Motorenbauern. Georges Martins V 12 hatte eine stark schwankende Leistungsform, deren absolutes Tief auf den Nürburgring, das entsprechende Hoch auf Monza fiel.

Ein aufschenerregendes Experiment:
Pratt & Whitney's
formelgerechte Zweiwellen-Gasturbine
STN 6176 im Lotus
56 B. Ihr ungeheurer
Durst — 1 llkm —
war nur eines der
vielen ungelöst geblicbenen Probleme.



Bei den wenigen unkonventionellen Entwicklungen auf dem Fahrgestellsektor überwogen die unangenehmen Nebenerscheinungen so stark, daß sie zum Teil noch während der Saison wieder eingestellt oder aufgeschoben wurden. So entwarf Ferrari für den 312 B2 eine in der Raumausnützung zwar sehr günstige, trotz Zusatzstoßdämpfern auf die Vibrationen der Ultra-Niederquerschnittsreifen aber ungemein empfindlich reagierende Hinterradaufhängung (Bild oben), McLaren für den M 19 ein sogenanntes "rising-rate"-Federungssystem (Bild links unten) und Girling eine Doppelscheibenbremse, deren Blockierneigung Ken Tyrrell nach einem Dreher Stewarts zur sofortigen Liquidierung veranlaßte.



Firestone mit dem B 28, bei Goodyear mit dem G 29 vorübergehend abschlossen. Es versteht sich am Rande, daß die schwachprofilierten oder profillosen Reifen Trockenreifen waren. Die besonders weichen Mischungen fanden sich jedoch auch bei den Regenreifen wieder.

Recht unterschiedlich war die weitgehend von der angestrebten Gewichtsverteilung und den aerodynamischen Vorstellungen des Konstrukteurs, aber auch vom vorrätigen »Kraftwerk« abhängige Rumpfgestaltung. Die nur bei Ferrari traditionsgemäß mit Stahlrohren verstärkten Leichtmetallzellen waren meist schon im Einklang mit dem zukünftigen Reglement im Bereich der Tanks in einer Mindestblechdicke von 1,5 mm ausgeführt, wiesen zum Teil Stahlblechspanten auf und endeten - wiederum mit Ausnahme des Ferrari - an der Stirnseite der ins tragende Gefüge integrierten Motoren. Der Ferrari-Flachmotor hing dagegen an einem auf ganzer Länge durchgezogenen Rahmenausleger. Brabham, Ferrari, March, Matra, McLaren und Surtees bevorzugten ein geschlossenes, BRM, Lotus und Tyrrell ein offenes Monocoque, Bei BRM, McLaren und Tyrrell waren die Seitenteile stark wulstförmig ausgebildet, McLaren förderte die Tendenz zur Massenkonzentration noch durch einen großen Tank zwischen Fahrersitz und Motor.

Die mit dem Lotus 72 eingeführte und in dessen letzter Ausführung vollendete Keilform wurde von den Konkurrenten nicht mit derselben Konsequenz angestrebt. Am nächsten kamen ihr Matra - wo man übrigens auf den wohl doch nicht so abtriebsfördernden Windlauf seitlich der Zelle verzichtete -, der Ferrari 312 B2, der Surtees TS 9 und vielleicht noch der Tyrrell. Ganz eigene Wege dagegen beschritten Ron Tauranac, der dem Brabham BT 34 mit zwei verkleideten Kühlern anstelle der sonst üblichen Bugflossen und einer großen Abtriebsfläche dazwischen das Aussehen eines Hummers gab, und der von March engagierte Aerodynamiker Frank Costin, dessen 711-Karosse die nicht weniger skurrile »Spitfire«-Fläche auf einem profilierten Sockel über dem rundlichen Bug trug. Der March wies eine dem Lotus 72 entsprechende Kühleranordnung auf. Die aerodynamische Ausrüstung sämtlicher Wagen rundeten wahlweise verwendbare Motorverkleidungen und große Abtriebsflächen - meist Spaltflügel mit Endscheiben und »Grenzschichtzäunen« hinter den Lufthuzen — über dem Heck ab, deren Ausführung und Abmessungen wie die der Bugflossen seit 1969 ja genau reglementiert sind.

Seit Colin Chapman und Maurice Phillippe mit dem Lotus 72 die gewohnten Bahnen verließen, lohnte sich wieder ein gelegentlicher

Blick auf die Radaufhängungen. Diesmal beanspruchten der neue McLaren-Chefkonstrukteur Ralph Bellamy und Ferraris verantwortlicher Renningenieur Mauro Forghieri Aufmerksamkeit. Zwar entpuppte sich bei näherem Hinsehen das komplizierte Hebelwerk der McLaren M 19-Vorderachse auch als konventionelle Doppeldreieckslenker-Aufhängung, doch bewirkte eine aufwendige Kinematik der Federbetätigung trotz linearer Schraubenfeder eine progressive Radfederung: Der als Kipphebel ausgebildete obere Querlenker beaufschlagte das leicht nach außen geneigt im vorderen Hauptspant stehende Federelement nicht direkt, sondern über Zugstange und Umlenkhebel. Ähnlich war die leichter durchschaubare Hinterachse aufgebaut, wo bei gleicher Federanordnung eine Druckstange vom unteren Ende des Radträgers aus über einen Kipphebel angriff. Die Vorteile dieser für Formelrennwagen neuen *rising-rate*-Federungscharakteristik wurden allerdings mit einer sehr schwierigen Abstimmung der Abtriebsflächen erkauft.

Ferraris unkonventionelle 312 B2-Hinterachs-Feder-Dämpfer-Anordnung — die über dem Getriebe am Chassisausleger an einem gemeinsamen Drehpunkt in Wagenmitte angelenkten Federn und koaxialen Stoßdämpfer versahen ihren Dienst in beinahe horizontaler Lage über die als kleine Rohrpyramiden ausgebildeten oberen Querlenker — war dagegen das Resultat geschickter Raumausnützung. Diesem Vorteil standen jedoch die erschwerten Arbeitsbedingungen der Zweirohr-Stoßdämpfer und das möglicherweise damit zusammenhängende, besonders leichte Ansprechen auf die bei bestimmten Belastungszuständen von den Niederquerschnittsreifen neuester Bauart ausgehenden Vibrationen gegenüber. Die Vorderradaufhängung mit geschmiedeten oberen Kipphebelquerlenkern und im Rumpfinnern stehenden Federelementen wurde prinzipiell vom 312 B übernommen und nur im Hinblick auf eine mehr keilförmige Rumpfgestaltung überarbeitet.

Die anderen Hersteller benützten vorn eines der üblichen Federungssysteme — Brabham, BRM, Matra und Tyrrell Doppeldreiecksquerlenker mit dazwischen schräg eingebauten Federn und koaxialen Stoßdämpfern, March und Surtees das Kipphebelsystem mit im Rumpf stehenden Feder-Dämpfer-»Paketen« — und auch hinten nichts Neues: einfache obere Querlenker, darunter Dreiecks- oder zwei parallele Querlenker und je einen oder zwei Längslenker bei ebenfalls außenliegenden Federelementen.

Zwei interessante, wenn auch noch nicht durchschlagende Experimente im Bereich der Radaufhängungen waren die von March und Surteees

am Nürburgring durchgeführten Versuche mit Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfern sowie die von Tyrrell und später auch bei MRD getestete Girling-Doppelscheibenbremse mit zwei auf profilierter Nabe axial verschiebbaren Scheiben zwischen drei von einem Kolben zur Anlage gebrachten Belägen.

In Motorenfragen schien zunächst Ferrari am besten beraten. Der 180°-Flachmotor mit der ungeteilten, in je zwei Gleit- (innen) und Wälzlagern laufenden 120°-Kurbelwelle und den paarweise angreifenden Gleitlagerpleueln war zu Saisonbeginn in Leistung und Stehvermögen eindeutig überlegen. Die ausgedehnten Streiks der italienischen Metallarbeiter machten jedoch eine systematische Weiterentwicklung des potenten Kraftpakets unmöglich, so daß es den rasch steigenden Anforderungen bald nicht mehr genügte.

Dafür sorgte insbesondere Keith Duckworth, der sehr schnell aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt und den bereits am Ende geglaubten Ford-Cosworth DFV wider allen Erwartens für ein weiteres Jahr konkurrenzfähig gemacht hatte. Dazu bedurfte es allerdings nicht nur einer gründlichen Überarbeitung des bereits mehrfach »getunten« Motors, dessen mangelhaftes Stehvermögen und extreme Leistungsstreuung — 410 bis 438 PS laut Werksangabe — nur zum Teil für all den Arger im vergangenen Jahr verantwortlich waren. Auch das System der zentralen Wartung und Instandsetzung sämtlicher Triebwerke, bei dem ein Lieferverzug in der Hochsaison natürlich nicht ausbleiben konnte, galt es durch ein besseres zu ersetzen.

Die sehr umfangreichen technischen Maßnahmen — soweit sie überhaupt bekannt geworden sind — bestanden in einer Änderung des Kurbelwellenwerkstoffs und -bearbeitungsverfahrens, in der Verwendung neuer, in der Bolzenzone verstärkter Kolben, von Schwingungsdämpfern auf der Kurbelwelle und allen Nockenwellen, einer neuen, leistungsfähigeren Pumpengruppe, einer Rutschkupplung zur Entlastung des Aggregatzahnriemens bei noch kaltem Öl oder allzu plötzlichem Lastwechsel, diversen Verbesserungen im Nockenwellenantrieb und — bei so viel zusätzlicher Sicherheit — in einer angemessenen Leistungssteigerung. 440 PS und eine zulässige Höchstdrehzahl von 10 600 U/min wollte man für die Serie 11-Motoren garantieren — notabene mit einer kräftigen »Streuung« nach oben, von der hauptsächlich Jackie Stewart profitierte.

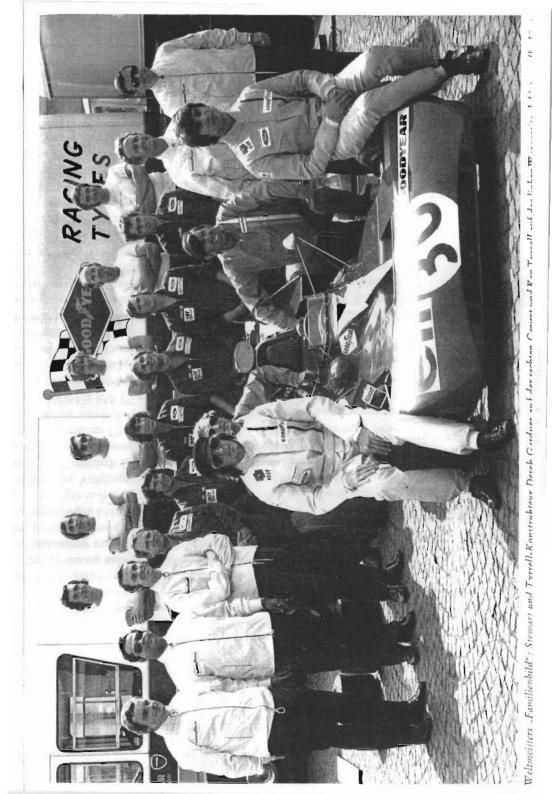
Die organisatorischen Probleme löste man dagegen so, daß man die Überholung der bis Anfang März dieses Jahres ausgelieferten 78 Motoren der Serien 8, 9 und 10 freigab und sich nur noch die Revision

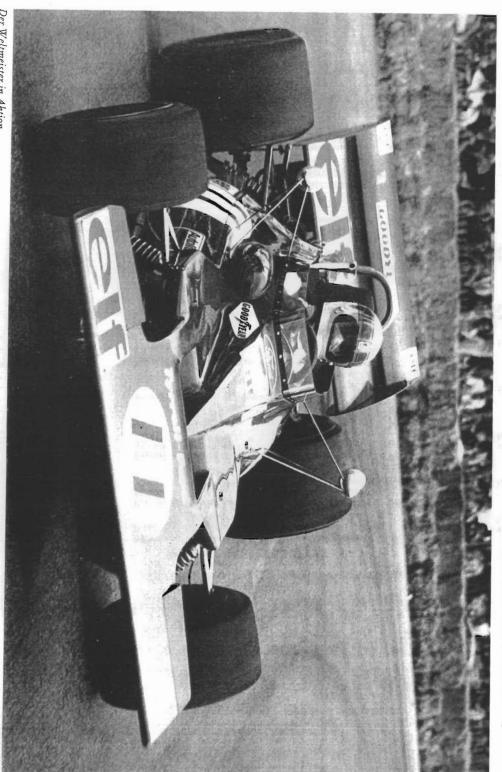
18

des »Super-Cosworth« vorbehielt. So kamen die PS-Zauberer von Northampton zum vierten Mal zum Ziel — wenn auch nicht gerade im besten Einvernehmen mit dem gesamten Kundenstamm...

Von den restlichen Motoren, dem Alfa Romeo V 8 und den Zwölfzylindern von BRM und Matra, spielte nur noch das Triebwerk aus Bourne eine Rolle. Der britische V 12 »kam«, wie der italienische ging, und gefährdete gegen Saisonende noch ernsthaft die Vormachtstellung des Cosworth-»Serienrennmotors«. Es war noch derselbe Motor, wie er bereits im vergangenen Herbst mit den sogenannten Mk 2-Zylinderköpfen eingesetzt wurde — ein sehr elastisches Aggregat mit brauchbarer Leistung, dem nur noch etwas Zuverlässigkeit anerzogen werden mußte. Daneben existierte noch eine Kurzhubversion mit den lange geheimgehaltenen Hauptabmessungen des Ferrari-Motors (78,5 x 51,5 mm), die jedoch keine Rennreife mehr erlangte.

Der eingangs erwähnte Lotus-Turbinenwagen 56 B mit Vierradantrieb basierte weitgehend auf dem Indianapolis-Typ 56 von 1968. Die Zweiwellen-Gasturbine war ein von Pratt & Whitney reglementgerecht modifiziertes Hubschraubertriebwerk vom Typ STN 6/76, das 475 PS bei 45 000 U/min abgegeben haben soll. Doch so bestechend diese Leistung auch schien - sie mußte mit zwei schwerwiegenden Nachteilen erkauft werden: dem ungeheuren Durst von ca. 1 l/km (der Ford-Cosworth DFV verbrauchte etwa die Hälfte) und der sehr zögernden Reaktion auf den eingeleiteten Lastwechsel. Während dem ersten Problem nur durch eine voluminöse Zelle mit dem respektablen Fassungsvermögen von zunächst 280, später 320 Litern Kerosin beizukommen war, mußte der über das Gaspedal nur sehr grob dosierbare Kraftfluß (Verzögerung ca. drei Sekunden) mit den Bremsen »kontrolliert« werden. Sie waren entsprechend dimensioniert - und immer noch zu klein. Der Kraftfluß erfolgte, sobald die der Verdichterturbine nachgeschaltete Arbeitsturbine beaufschlagt wurde, über ein Untersetzungsgetriebe und eine 50 mm breite Zahnkette zu einem Ferguson-Verteilergetriebe und von da über zwei gelenklose Wellen zu den Lotus-ZF-Achsantrieben. Der am Auslaß vorhandene Restschub von ca. 30 kp wurde nach oben gerichtet und sollte den Abtrieb der keilförmigen Rumpfverkleidung verstärken. Das relativ geringe Gewicht der Turbine (162 kg) wurde durch den mitzuführenden Kraftstoff, den Vierradantrieb, die kräftigen Radaufhängungen und die mächtigen Bremsen längst wieder aufgewogen.





Hersteller	Alfa Romeo S.p.A.	British Racing Motors Cosworth Engineering Ltd.	Cosworth Engineering Ltd.	Sefac Automobili Ferrari S.p.A.	Engins Matra S.A.
Typ	33,3	P 14260	DFV	312 B	Matra V 12
Konstrukteur	Carlo Chiti	Aubrey Woods	Keith Duckworth	Mauro Forghieri	Georges Martin
Bauform	8 A 006	60° V 12	8 A ∘06	180° 12	60° V 12
Bohrung x Hub [mm]	86 x 64,4	74,61 x 57,15	85,7 x 64,8	78,5 x 51,5	79,7 x 50
Hubraum [cm³]	2993	2998	2990	2991	2993
Kurbelwellentyp	180°	120°	180°	120°	120°
Gegengewichte	8	12	8	9 + Wolframstifte	12
Kurbelwellenlager	5 Gleitlager	7 Gleitlager	5 Gleitlager	2 Gleitlager (innen) + 7 Gleitlager	- 7 Gleitlager
Pleuellager	Gleitlager	Gleitlager	Gleitlager	Gleitlager	Gleitlager
Nockenwellenantrieb	Kette/Zahnrad	Zahnrad	Zahnrad	Zahnrad (auf der Schwungradseite)	Zahnrad
Nockenwellen	4	4	4	4	4
Nockenwellenlager	5 Gleitlager	7 Gleitlager	5 Gleitlager	7 Gleitlager	7 Gleitlager
Ventile	32	48	32	48	48
Ventilwinkel		130	32°	25°	33° 30′
Gemischaufbereitung	Lucas-Saugrohr- einspritzung	Lucas-Saugrohr- einspritzung	Lucas-Saugrohr- einspritzung	Lucas-Saugrohr- einspritzung	Lucas-Saugrohr- einspritzung
Zündanlage	Marelli- Transistorzündung	Marelli- Transistorzündung	Lucas- Transistorzündung	Marelli- Transistorzündung	Ducellier- Transistorzündung
Zündkerzen	8 (zentral)	12 (zentral)	8 (zentral)	12 (zentral)	12 (zentral)
Schmiersystem	Trockensumpf	Trockensumpf	Trockensumpf	Trockensumpf	Trockensumpf
Kühlung	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser
Gewicht [kg]	ca. 185	148	168	144	
Verdichtung	11,8	11,5	11	11,8	11
Leistung [PS]	430	440	440 — 450	460	440
Nenndrehzahl [U/min]	0096	10 000	10 000	11 600	11 000
Höchstdrehzahl [U/min]	10,000	10,800	10.600 - 11.000	12,600	11500

Fahrgestelle	Fa	hr	ges	te	lle
--------------	----	----	-----	----	-----

Тур	K o nstrukteu r	Zelle	Tank- inhalt [1]	Radstand [mm]	Spurweite [mm]		Fel [Zo		Reifen [Zoll]	Bremsen	Motor	Getriebe	Gewicht [kg] mit Ol und Wasser, ohne Kraftstoff
Brabham B T 33	Ron Tauranac	Semi-Monocoque Antriebsgruppe tragend	200	2413	v 1486 h 1556		v h	11x13 16x15	Goodyear 3.50/11.20-13 5.50/15.30-15	Girling	Ford- Cosworth DFV-V 8	Hewland DG 300 5 Gänge + R	560
Brabham BT 34	Ron Tauranac	Voll-Monocoque Antriebsgruppe tragend	190	2413	v 1575 h 1600		v h	11x13 16x13	Goodyear 3.50/11.20-13 5.50/15.30-13	Girling	Ford- Cosworth DFV-V 8	Hewland FG 400 5 Gänge + R	570
BRM P 153	Tony Southgate Alec Stokes (Getriebe)	Semi-Monocoque Antriebsgruppe mittragend	227	2438	v 1524 h 1499	1	v h	11x13 16x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Girling	BRM-V 12	BRM 5 Gänge + R	550
BRM P 160	Tony Southgate Alec Stokes (Getriebe)	Semi-Monocoque Antriebsgruppe mittragend	227	2464	v 1473 h 1448		v h	11x13 16x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Girling	BRM-V 12	BRM 5 Gänge + R	540
Ferrari 312 B	Mauro Forghieri	Gitterrohrrahmen mit aufgenieteten Leicht- metallblechen, Antriebs- gruppe mittragend	225	2380	v 1480-1545 h 1485-1555			0-13x13 4-16x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Girling	Ferrari-12	Ferrari 5 Gänge + R	550
Ferrari 312 B2	Mauro Forghieri	Gitterrohrrahmen mit aufgenieteten Leicht- metallblechen, Antriebs- gruppe mittragend	210	2300-2350	v 1380-1420 h 1380-1420	1	v h 1	11x13 5-17x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Lockheed	Ferrari-12	Ferrari 5 Gänge + R	560
Lotus 56 B	Colin Chapman Maurice Phillippe	Semi-Monocoque	280/320	2616	v 1587 h 1587		v h	14x15 14x15	Firestone 11.0/24.5-15 11.0/24.5/15	Girling	Pratt & Whitney STN 6/76	Ferguson- Verteilergetriebe Lotus-ZF- Achsantriebe	600
Lotus 72	Colin Chapman Maurice Phillippe	Semi-Monocoque Antriebsgruppe tragend	205	2540	v 1448 h 1448			0-13x13 4-16x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Girling	Ford- Cosworth DFV-V 8	Hewland DG 300 5 Gänge + R	550
March 711	Robin Herd Geoffrey Ferris Frank Costin (Aerodynamik)	Voll-Monocoque Antriebsgruppe tragend	227	2438	v 1524 h 1524		v h	11x13 16x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Girling	Ford- Cosworth DFV-V 8 Alfa Romeo 33.3-V 8	Hewland FG 400 5 Gänge + R	560/580
Matra MS 120 B	Georges Martin Robert Morin	Voll-Monocoque Antriebsgruppe tragend	220	2500	v 1640 h 1600-1700		h 1	9-11x13 3-16x13 15-17x15	Goodyear 3.50/11.20-13 5.50/15.30-13 5.50/15.30-15	Girling	Matra-V 12	Hewland FG 400 5 Gänge + R	560
McLaren M 19	Ralph Bellamy	Voll-Monocoque Antriebsgruppe tragend	220	2540	v 1600 h 1575		v h	11x13 16x13	Goodyear 3.50/11.20-13 5.50/15.30-13	Lockheed	Ford- Cosworth DFV-V 8	Hewland DG 300 5 Gänge + R	560
Surtees TS 7	John Surtees	Voll-Monocoque Antriebsgruppe tragend	210	2438	v 1473 h 1524		v 1 h	11-13x13 16x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Girling	Ford- Cosworth DFV-V 8	Hewland DG 300 5 Gänge + R	550
Surtees TS 9	John Surtees	Voll-Monocoque Antriebsgruppe tragend	190	2534	v 15 24 h 1549		v h	11x13 16x15	Firestone 8.6/20.0-13 13.5/24.0-15	Girling	Ford- Cosworth DFV-V 8	Hewland FG 400 5 Gänge + R	540
Tyrrell	Derek Gardner	Semi-Monocoque Antriebsgruppe tragend	220	(001) 2388 (002) 2426 (003) 2426 / 25 35	v 159 0 h 1590 -1648		v h	11x13 16x13	Goodyear 3.50/11.20-13 5.50/15.30-13		Ford- Cosworth DFV-V 8	Hewland FG 400 5 Gänge + R	560

Die Weltmeisterschaftsläufe 1971 Großer Preis von Südafrika

DIE STRECKE

Streckenlänge: 4,104 km

Runden: 79

Renndistanz: 324,2 km

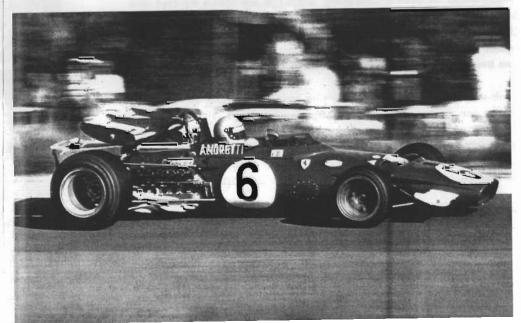


Der Saisonauftakt stand unter einem Unstern: Weltmeister Jochen Rindt war tot und das erste bedeutende Rennen des Jahres, die zur Internationalen Markenmeisterschaft zählenden 1000 Kilometer von Buenos Aires, forderte am 10. Januar das Leben eines weiteren Grand Prix-Piloten. Italiens derzeitiger Spitzenfahrer Ignazio Giunti (29) starb kurz nach der Kollision seines Ferrari 312 P mit dem von Jean-Pierre Beltoise infolge Kraftstoffmangels reglementwidrig auf der Piste geschobenen Matra 660 den Feuertod. Für Beltoise bedeutete dieser entsetzliche Zwischenfall den Verlust der Lizenz bis zur Klärung der Schuldfrage durch das zuständige Sportgericht. Da eine Voruntersuchung der Grand Prix Drivers Association (GPDA) indes nur eine Teilschuld ergab - auch Giunti und die Streckenposten hatten es angeblich an der nötigen Vorsicht fehlen lassen -, rehabilitierte ihn die Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) als seine Lizenzgeberin nach drei Monaten und versuchte damit die vom argentinischen Automobilsportverband verhängte einjährige Sperre aufzuheben. Dieses Tauziehen auf nationaler Ebene — das Beltoise zwischenzeitlich zu einigen internationalen Starts verhalf - beendete am 22. Juli das von der FIA beauftragte Internationale Berufungsgericht unter dem Vorsitz von Marc Goor (B) und den Beisitzern Dr. Leo Freiherr von Diergardt (D), Edmond Gay (CH), J. Gott (GB), Dr. de Gusmao Madeira (P) und Thomas R. Webb (USA), dessen Urteil auf achtmonatigen Lizenzentzug (10. Januar bis einschließlich 9. September) lautete.



SÜDAFRIKA

Mario Andretti glaubte sich am Beginn einer neuen Karriere, und für Ferrari schien es der Auftakt zu einer sicheren Weltmeister-



SÜDAFRIKA

Surtees streckt die Waffen!





Fünf Runden vor Schluß hielt Denny Hulme noch souverän die Spitze . . .



...im Ziel aber lag Andretti vorn. Selbstverständlich faßte die Oberste Sportkommission (CSI) in Zusammenarbeit mit den Interessenverbänden der Fahrer, Formel 1-Konstrukteure, Veranstalter und Rennstreckeneigner wieder Beschlüsse, die sowohl sportlicher als auch technischer und organisatorischer Natur waren.

Allgemein begrüßt wurde das neue Qualifikationssystem, wonach es keine »gesetzten« oder sonstwie privilegierten Fahrer mehr gab. Verlagerte sich aus finanziellen oder anderen Gründen das Verhältnis der zur Verfügung stehenden Startplätze zuungunsten der Bewerber, so mußte sich jeder ohne Ansehen der Person oder Rücksicht auf seinen Stand in der Weltmeisterschaft im Laufe des regulären Trainings qualifizieren.

Die auf die Rennstrecken bezogenen Sicherheitsideale differierten natürlich mit den örtlichen Gegebenheiten. Spa-Francorchamps wurde im Einverständnis mit dem Veranstalter bis zur völligen Renovierung für »Rennwagen mit freistehenden Rädern« gesperrt, der Große Preis von Mexiko wegen der schlechten Zuschauerdisziplin im vergangenen Jahr gestrichen und die von der GPDA nach USA-Vorbild angeregte Absage eines Rennens bei Regen oder Nebel abgelehnt. Letzteres Ansinnen soll übrigens der entscheidende Grund für Jacky Ickx' aufsehenerregenden Austritt aus dieser Vereinigung gewesen sein. Allgemeine Gültigkeit erlangte dagegen die Kürzung der maximalen Renndistanz von 400 auf 325 Kilometer.

Die neuen Sicherheitsvorschriften für die Wagen bekamen ein Jahr Vorlauf: Mindestgewicht 550 kg ohne Kraftstoff und Öl, äußere Mindestwanddicke der Schalenrümpfe in Tankhöhe 1,5 mm. Ein von GPDA-Präsident Bonnier persönlich eingebrachter Vorschlag zur Installation einer roten 15 Watt-Schlußleuchte für schlechte Sichtverhältnisse — also keine Bremsleuchte, wie man fälschlicherweise zuerst annahm — wurde vorab zur Erprobung in anderen Rennformeln ausgesetzt.

Das Start- und Preisgeldsystem erfuhr keine grundsätzlichen Änderungen. Es ging lediglich um eine »Preiserhöhung«, um die Heraufsetzung der vom jeweiligen Veranstalter zu garantierenden Mindestsumme für fünfundzwanzig Teilnehmer, die den Veranstaltern mit sfr 357 000 angemessen und den Bewerbern unter sfr 392 000 untragbar erschien. Wie so oft überholte auch hier eine Sonderregelung die andere. Die Vergütung der diversen »Einzelleistungen« beim Großen Preis von England möge als Beispiel für das europäische »Preisniveau« dienen:

Spesenentschädigung:

sfr 7700 für die Wagen auf den Startplätzen 1 bis 20,

sfr 3000 für die Wagen auf den Startplätzen 21 bis 25 zuzüglich sfr 600 für die Wagen (maximal zwei) der 1970 besonders erfolgreichen Rennställe Lotus, Ferrari und March.

Bonus für Vorjahreserfolge:

sfr 1150 für jeden ersten, sfr 575 für jeden zweiten und sfr 300 für jeden dritten Platz in den Wertungsläufen 1970.

Prämien für Trainingszeiten:

sfr 700 für die beste und sfr 525 für die zweitbeste Trainingszeit.

Sonderprämien für die beste Trainingszeit:

£ 100 vom Daily Express

£ 100 von Woolmark

Prämien für die Plazierungen nach einem Viertel (17. Runde), der Hälfte (34. Runde) und drei Vierteln (51. Runde) der Renndistanz: sfr 4000, 3000, 2500, 2000, 1500, 1200, 1000 . . . 200 für die Plätze 1 bis 20. Prämien für das Schlußklassement:

sfr 20 000, 15 000, 12 500, 10 000, 8000, 6000 . . . 1000 für die Plätze 1 bis 20.

FAHRER UND WAGEN

Weder ein Verlust noch ein Zuwachs änderte den Bestand an größeren Rennställen, und von den Marken verschwanden zwei, die 1970 ohnehin keine bedeutende Rolle gespielt hatten: Bellasi und De Tomaso. Dafür blühte der Handel auf dem »Fahrermarkt«. Die Teamtreuen — sofern nicht freiwilliger Rückzug oder ein tragisches Schicksal mit im Spiel war — konnte man an zwölf Fingern abzählen. Über das Kommen und Gehen gibt die Tabelle auf Seite 31 Aufschluß.

Den gesperrten Beltoise und MRD's Tim Schenken ausgenommen, traten alle Rennställe bereits in Kyalami in Stammbesetzung an: MRD mit Hill, BRM mit Rodriguez, Siffert und Ganley, Ferrari mit Ickx, Regazzoni und Andretti, Lotus mit Fittipaldi und Wisell, March mit Peterson, de Adamich und Soler-Roig, Matra mit Amon, McLaren mit Hulme und Gethin, Surtees mit Surtees und Stommelen, und Tyrrell mit Stewart und Cevert. Privat starteten Pescarolo auf Frank Williams' March 701/6, Bonnier im ex-Werks-ex-Surtees'schen McLaren M 7 C (1969), Charlton mit der MRD-»Leihgabe« BT 33/3, Love im March 701/8, Pretorius auf uralt-Brabham BT 26/1 (1698/69) — beides Wagen vom südafrikanischen Team Gunston — und Redman mit dem bei Surtees gemieteten TS 7/001.

DIE RENNSTÄLLE	1970	1971
Motor Racing Developments Ltd. (MRD)	Jack Brabham	Graham Hill Tim Schenken
Yardley Team BRM 1971: Yardley BRM	Pedro Rodriguez Jackie Oliver George Eaton	(Chris Craft) Pedro Rodriguez † Joseph Siffert Howden Ganley Peter Gethin (Dr. Helmut Marko) (John Cannon) (George Eaton) (Vic Elford)
Sefac Automobili Ferrari S. p. A.	Jacky Ickx Ignazio Giunti † "Clay" Regazzoni	Jacky Ickx "Clay" Regazzoni Mario Andretti
Gold Leaf Team Lotus	Jochen Rindt † John Miles Emerson Fittipaldi (Alex Soler-Roig) (Reine Wisell)	Emerson Fittipaldi Reine Wisell (Dave Walker) (Dave Charlton)
March Engineering Ltd. 1971: STP-March 1971: STP-March Alfa Romeo	Chris Amon Joseph Siffert	Ronnie Peterson Andrea de Adamich "Nanni" Galli Alex Soler-Roig (Mike Beuttler) (Niki Lauda)
Equipe Matra-Elf 1971: Equipe Matra Bruce McLaren Motor Racing Ltd.	J.P. Beltoise Henri Pescarolo Denis Hulme Bruce McLaren † Peter Gethin Andrea de Adamich (Dan Gurney)	Chris Amon J. P. Beltoise Denis Hulme Peter Gethin (Jackie Oliver) (David Hobbs)
Team Surtees Ltd. 1971: Brooke Bond Oxo — Rob Walker auto motor und sport-Eifelland- Team Surtees	John Surtees (Derck Bell)	John Surtees Rolf Stommelen (Mike Hailwood) (Derek Bell) (Gijs van Lennep) (Sam Posey) (Brian Redman)
Tyrrell Racing Organisation Ltd. 1971: Elf Team Tyrrell	Jackie Stewart François Cevert (J. Servoz-Gavin)	Jackie Stewart François Cevert (Peter Revson)
Antique Automobiles (Racing) Ltd.	Ronnie Peterson Rolf Stommelen	
Ecurie Bonnier/Scud. Filipinetti Brooke Bond Oxo — Rob Walker Pete Lovely Volkswagen Gene Mason Racing	Joakim Bonnier Graham Hill Pete Lovely	Joakim Bonnier (siehe Team Surtees) Pete Lovely Skip Barber
Silvio Moser Racing Team Jo Siffert Racing Team	Silvio Moser	Silvio Moser François Mazet
STP Oil Treatment Corporation Sunoco (Penske/White Racing) Frank Williams Racing Cars Ltd.	Mario Andretti Piers Courage †	Mark Donohu e Henri Pescarolo
	Tim Schenken (Brian Redman)	(Jean Max)

Dem ersten offiziellen Dreistundentraining am glühendheißen Mittwochnachmittag waren, über Wochen verteilt, die üblichen winterlichen Versuchsfahrten vorausgegangen, in deren Verlauf allein Stewart 660 Runden zur Erprobung neuer Goodyear-Reifen zurückgelegt haben soll. Der dabei stark beschädigte Tyrrell 001 stand ihm nun wieder zur Verfügung, während das zweite Vortrainingsopfer, der von Regazzoni »hinausgesetzte« Ferrari 312 B-Nachfolger 312 B 2 mit der Fahrgestellnummer 1, nicht mehr rechtzeitig instandgesetzt werden konnte.

Überhaupt war es mit der Vorstellung neuer Wagen nicht sehr weit her. Sie beschränkte sich auf den BRM P 160/01 (Rodriguez), den Mc-Laren M 19/1 (Hulme), die March-»Serie« 711/1 (mit Alfa Romeo-Motor), 2 und 4 (de Adamich, Peterson und Soler-Roig), den Matra MS 120 B/04 (Amon) und den Surtees TS 9/001 (Surtees). Die »Copiloten« und die Fahrer der anderen Teams saßen allesamt auf Vorjahresmodellen.

Schon in der ersten »Sitzung«, in der erst bei Sonnenuntergang nach Eintritt erträglicher Temperaturen wirklich schnell gefahren wurde, wußte man: Goodyear war Trumpf. Der nur schwachprofilierte G 24, Stewarts strapazierter Prüfling, erwies sich als außerordentlich »schnell« wenn auch nicht so hitzebeständig, wie es unter den vorherrschenden Temperaturen vorteilhaft gewesen wäre. Ein ähnlicher Reifentyp Firestones war nur in einem Satz vorrätig und durfte aus Gründen der Fairneß gegenüber den Vertragspartnern nur probeweise eingesetzt werden. Emerson Fittipaldi brachte sich damit in die zweite Startreihe.

Zunächst allerdings — und wie sich dann herausstellte, auch auf die Dauer — gab Stewart mit 1.17,8 (190,5 km/h) den Ton an. Er unterbot damit nicht nur Dave Charltons offiziellen Rundenrekord (1.20,2 = 184,211 km/h) und die eigene pole-position-Zeit vom Vorjahr (1.19,3), sondern auch seine Bestzeit aus dem Reifentest um drei Zehntelsekunden. Daran änderte auch der zum Abschlußtraining eingebaute Motor aus der Cosworth-Serie 11, das mit Spannung erwartete erste Exemplar dieser neuen DFV-Generation, nichts. Amon brachte den ebenfalls Goodyear-bereiften Matra auf 1.18,4, und auch diese zweitbeste Zeit blieb tabu. Dahinter aber tobte sowohl an diesem Tag als auch in den beiden folgenden dreistündigen Trainingsläufen der Kampf um die Plätze, den schließlich Regazzoni vor Andretti und Fittipaldi gewann.

STARTAUFSTELLUNG

Kyalami, 6. März

9 Jackie Stewart Tyrrell 001 1.17,8		19 Chris Amon Matra MS 120 I 1.18,4	B/04	5 Clay Regazzoni Ferrari 312 B/004 1.18,7
	6 Mario Andretti Ferrari 312 B/0 1.19,0	02	2 Emerson Fittipa Lotus 72/5 1.19,1	ıldi
20 John Surtees Surtees TS 9/00 1.19,1	1	11 Denis Hulme McLaren M 19/ 1.19,1	1	4 Jacky Ickx Ferrari 312 B/001 1.19,2
	10 François Cever Tyrrell 002 1.19,2	t	16 Pedro Rodrigue BRM P 160/01 1.19,3	Z
12 Peter Gethin McLaren M 14 1.19,6	A/1	15 Dave Charlton Brabham BT 33 1.19,8	5/3	7 Ronnie Peterson March 711/2 1.19,9
	Reine Wisell Lotus 72/3 1.19,9		21 Rolf Stommeler Surtees TS 7/00 1.20,1	
17 Joseph Siffert BRM P 153/06 1.20,2		28 Brian Redman Surtees TS 7/00 1.20,2		22 Henri Pescarolo March 701/6 1.20,2
	14 Graham Hill Brabham BT 33 1.20,5	3/1	Jackie Pretoriu Brabham BT 26 1.21,7	s 5/1
24 John Love March 701/8 1.21,9		8 Andrea de Ada March 711/1 (A 1.22,2		Joakim Bonnier McLaren M 7 C 1.22,3
	27 Howden Ganle BRM P 153/03 1.23,7	ey	26 Alex Soler-Roi March 711/4 1.25,8	g

DAS RENNEN

Vier der fünfundzwanzig Fahrer verfügten am Sonntag vor dem letzten, ungezeiteten Training über neue Motoren: Fittipaldi – es war das letzte Reserveaggregat seines Teams –, Regazzoni, Gethin und Sur-

tees. Anschließend kam Cevert noch hinzu. Seine Monteure schafften den Austausch gerade noch rechtzeitig bis zum Start um 15 Uhr. In Motorenfragen weniger gut beraten und demzufolge gleich ohne jegliche Chance waren Amon und Stommelen. Der Matra V 12 blies trotz erneuerter Zylinderkopfdichtungen auch weiterhin Wasser in Richtung Brennräume und Stommelens Ersatzmotor ermangelte es derart an Drehfreudigkeit, daß man ohne weiteres auf den rev-cutter, den automatischen Drehzahlbegrenzer, hätte verzichten können.

Selbstverständlich übten auch die Reifen ihren wie stets großen Einfluß auf das Renngeschehen aus. Für die Firestone-Fahrer traf das schöne Wetter die Wahl: B 17. Etwas Besseres stand für trockene Piste nicht zur Verfügung. Die Vertragspartner von Goodyear konnten dagegen entweder auf den bewährten G 20 oder den vielversprechenden neuen, kaum noch profilierten G 24 zurückgreifen; eine Entscheidung, die Amon und Stewart für die vom Streckenverlauf her höher beanspruchte linke Radspur zugunsten des härteren G 20 trafen und nur auf den rechten Rädern den G 24 fuhren, während Hill, Hulme und Gethin den G 24 für alle Viere wählten.

Der Starter zögerte nicht, als die Wagen vom Vorstart anrollten, und schickte das Feld mit raschem Flaggenschwung auf die anstrengende Reise.

In diesem Augenblick schon büßten Stewart und Amon den Vorteil freier Fahrt aus der ersten Startreihe ein, den jetzt Regazzoni dank blitzschneller Reaktion für sich allein beanspruchte. Andretti, wie Surtees, Cevert und Gethin durch die Ungeschicklichkeit seiner beiden Vordermänner aufgehalten, mußte dem Durchbruch Fittipaldis und Hulmes durch die von Regazzoni geschaffene Lücke tatenlos zusehen und kam erst richtig in Fahrt, als auch noch Rodriguez vorbeigeprescht war. Die Nachhut bildeten der mit Schiebehilfe gestartete Hill und Soler-Roig.

In den ersten Runden war eine exakte Buchführung über die einzelnen Positionen kaum möglich, so dicht lagen die Fahrer beieinander und so turbulent ging es bei den ständigen Überholmanövern zu. Mit der Zeit aber kristallisierte sich eine mehrköpfige Spitzengruppe mit Regazzoni, Hulme, Fittipaldi, Rodriguez, Surtees, Stewart, Andretti, Ickx und Siffert heraus. Es folgten Charlton, Wisell, Redman, Cevert, Gethin, Love, Amon, Peterson, Stommelen, Pretorius, Pescarolo, Ganley, Hill, de Adamich, Soler-Roig und — als erster Boxengast nach nur vier Runden — Bonnier mit einem Reifenschaden. Ein gebrochener Längslenker zwang den Schweden schon in der 5. Runde zur Aufgabe, in der

auch Soler-Roig in Anbetracht der schon länger beobachteten Rauchfahne nicht unerwartet mit Motorschaden ausschied und schließlich noch Gethin zum Radwechsel hereinfuhr. Schlecht ausgewuchtete Vorderräder hatten ihm bereits einen Rückspiegel abvibriert. Diese Neubesohlung hätte er sich allerdings sparen können, denn schon in der 7. Runde setzte ihn ein lecker Kraftstofftank vollends außer Gefecht. Inzwischen arbeitete sich Hulme, der Fittipaldi in der 4. Runde vom zweiten Platz verdrängt und Regazzoni scharf ins Visier gefaßt hatte, immer näher an den Spitzenreiter heran. Dagegen blieben Stewarts Angriffe auf Rodriguez ohne Erfolg. Der kleine Mexikaner behauptete stur den dritten Platz, obwohl Stewart eindeutig noch etwas zuzusetzen hatte. Er riegelte die Piste ab, und da, wo er das nicht konnte, auf der langen Start-und-Zielgeraden nämlich, genügte Stewarts Leistung nicht zum Ausbruch aus dem Windschatten. Fittipaldi hatte seine aus-

sichtsreiche Position schon in der 6. und 7. Runde an das streithafte

Paar verloren und wurde sukzessive von Andretti, Surtees und Siffert

auch der folgenden Plätze verwiesen. Vor Ickx rettete ihn nur ein

Boxenstopp des Belgiers in der 19. Runde zum Wechsel eines platten

Vorderrades.

Hulme war unwiderstehlich. Er machte sich die auch mit vollen Tanks sehr guten Fahreigenschaften des neuen McLaren zunutze und enthob Regazzoni trotz tapferer Gegenwehr in der 17. Runde der Führung. Zu ähnlichem Format lief Big John auf. Einmal an Andretti vorbei, konnte ihn weder der an Rodriguez schon etwas abgestumpfte Stewart noch dessen Widersacher lange aufhalten: Stewart »fiel« in der 15. und Rodriguez in der 17. Runde. Um Regazzonis zweiten Platz mußte er sich dann allerdings sehr lange bemühen. Das erste Zwischenklassement nach zwanzig Runden: Hulme, Regazzoni, Surtees, Rodriguez, Stewart, Andretti, Siffert, Fittipaldi, Wisell, Cevert, Love, Peterson, Charlton, Amon, Redman, Hill, Stommelen, Ganley, Pescarolo, Pretorius, de Adamich und Ickx.

Gegen Hulme und Surtees schien an diesem Tag kein Kraut gewachsen. Während der »Kiwi« von Regazzoni fast spielend Reißaus nahm, fing Surtees den kämpferischen Tessiner ein, der wohl selbst nicht recht wußte, wie ihm geschah. In den neuen Wagen der Mitbewerber und dem »Super-Cosworth« der Serie 11 war dem im Herbst vergangenen Jahres beinahe unschlagbaren Ferrari plötzlich wieder starke Konkurrenz erwachsen. Noch vor Ablauf der Halbzeit, und zwar in der 37. Runde, mußte sich Regazzoni auch Surtees beugen! Und dann kam der nächste Schlag: Andretti. Der Italo-Amerikaner hatte sich durch

Stillegung des automatischen Drehzahlbegrenzers und die dadurch gewonnenen Extratouren mit der Passage Stewarts und Rodriguez' in den Runden 22 und 23 die nötige Bewegungsfreiheit verschafft, um unter erhöhtem Ausfallrisiko gerade noch rechtzeitig an der Preisverteilung teilzunehmen. Nur eine Runde nach Surtees schoß er an seinem Teamgefährten vorbei!

Mit Andrettis Vorstoß in der 22. Runde, der letzten übrigens für Jackie Pretorius und seinen maschinell überforderten BT 26 - Nockenwellenbruch -, begann für Stewart eine harte Zeit. Gleich anschließend nämlich sorgte Siffert dafür, daß die BRM-Blockade noch intensiver wurde. Doch wie von Geisterhand hinweggewischt, verschwand sie plötzlich wieder - kurz nacheinander, in den Runden 31 und 33, blies zuerst Sifferts Motor und dann auch der von Rodriguez Heißdampf ab. Und wie zum Hohn kam zwischendurch auch noch Howden Ganley an die Box. Er war dem physischen Zusammenbruch nahe und gab nach einer kurzen Erfrischung bald endgültig auf. Zwei weitere Fahrer standen bis dahin auf der Verlustliste: Dave Charlton, Ventilfederbruch, und John Love, Getriebeschaden - beide wie Siffert in der 31. Runde, die, um das Maß vollzumachen, auch Peterson an der Box sah. Bei ihm war jedoch nur ein Radwechsel rechts hinten fällig, der ihn zusammen mit der langsamen Anfahrt allerdings um vier Plätze zurückwarf. Insgesamt beendeten sechzehn Fahrer die 40. Runde: Hulme, Surtees, Andretti, Regazzoni, Stewart, Wisell, Cevert, Fittipaldi, Amon, Hill, Redman, Pescarolo, Stommelen, Ickx, Peterson und de Adamich.

Denny Hulme hielt unverdrossen die Spitze. Ein kleiner Sicherheitsabstand von ungefähr 5 Sekunden wurde sorgsam gepflegt. Weniger gut sah Surtes aus. Schaltschwierigkeiten infolge Getriebeölverlusts und der schon länger zurückliegende Ausfall des hinteren Bremskreises lähmten ihn und machten ihn in der 44., 49. und 51. Runde schließlich zur Beute seiner Verfolger Andretti, Regazzoni und Stewart. Als er auf der Suche nach Gängen mit erhobenem Arm seinen bevorstehenden Ausfall signalisierte und dann mit blockiertem Getriebe stehenblieb, zählte man die 56. Runde. Immerhin hatte der TS 9 die Kraftprobe mit den Ferrari bestanden. Inzwischen fehlte auch Cevert, der unter dem Glockenhelm schweißgeblendet seinen Tyrrell vor neun Runden bei Leeukop von der Bahn gesetzt und dabei erheblich beschädigt hatte. In der 58. Runde »explodierte« dann noch Fittipaldis DFV direkt vor den Boxen.

Die dreizehn Fahrer, die nach all diesen Ereignissen dann noch das Finale in Angriff nahmen – Hulme, Andretti, Regazzoni, Stewart,

Wisell, Hill, Amon, Redman, Ickx, Peterson, Pescarolo, Stommelen und de Adamich, um sie in der Reihenfolge der 60. Runde zu nennen —, sollten auch die Zielflagge zu Gesicht bekommen. Vor weiteren Zwischenfällen blieben sie jedoch nicht verschont. Es begann mit einem Boxenaufenthalt Hills zur provisorischen Befestigung seines teilweise losgerissenen Heckflügels, der noch in der 61. Runde die nach anfänglichem Pech in mühsamer Kleinarbeit niedergerungenen Amon, Redman und Ickx - alle drei freilich wie er selbst maschinell stark angeschlagen - wieder nach vorn brachte. Dann ging Stewart an Regazzoni vorbei. Dies geschah in der 66. Runde. Danach blieb es mit Ausnahme der Anstrengungen Andrettis, die darin gipfelten, in der 73. Runde Rekord zu fahren und Hulme eine seiner vorrätigen 5 Sekunden abzujagen, ruhig. Jeder bemühte sich mehr oder weniger nur noch darum, den mittlerweile angestammten Platz auch über die Ziellinie zu retten. Noch fünf Runden, und ein unerschütterlicher Hulme klar in Front. Vier Runden, und ein der Panik naher Hulme in höchster Bedrängnis — der rechte obere Hinterachslängslenker hatte sich aus seinem Lager an der Zelle gelöst! Aus der Traum vom Sieg, ein Schicksal, wie es Hulme in den letzten Jahren nur zu oft erleiden mußte. Für den in der Formel 1 seither auch nicht gerade auf Rosen gebetteten Andretti aber wog dieser erste Grand Prix-Sieg ganz besonders schwer.

ERGEBNISSE

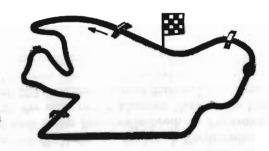
PICOPDIAISOP		
1. Mario Andretti	Ferrari 312 B	1:47.35,5 = 180,794 km/h
2. Jackie Stewart	Tyrrell	1:47.56,4
3. Clay Regazzoni	Ferrari 312 B	1:48.06,9
4. Reine Wisell	Lotus 72	1:48.44,9
5. Chris Amon	Matra MS 120 B	78 Runden
6. Denis Hulme	McLaren M 19	78 Runden
7. Brian Redman	Surtees TS 7	78 Runden
8. Jacky Ickx	Ferrari 312 B	78 Runden
9. Graham Hill	Brabham BT 33	77 Runden
10. Ronnie Peterson	March 711	77 Runden
11. Henri Pescarolo	March 701	77 Runden
12. Rolf Stommelen	Surtees TS 7	77 Runden
13. A. de Adamich	March 711	75 Runden
	(Alfa Romeo)	

SCHNELLSTE RUNDE

Mario Andretti Ferrari 312 B (73. Rd.) 1.20,3 = 183,982 km/h

Großer Preis von Spanien

DIE STRECKE Streckenlänge: 3,79 km Runden: 75 Renndistanz: 284,25 km



1971 bot sich den Grand Prix-Piloten reichlich Startgelegenheit. Außer den elf Weltmeisterschaftsläufen führte der Terminkalender acht weitere Formel 1-Rennen:

24. Januar Gran Premio de la Republica Argentinia — Buenos Aires

21. März Race of Champions — Brands Hatch

28. März Questor Grand Prix — Ontario Speedway

9. April Rothman's Trophy - Oulton Park

8. Mai GKN International Trophy - Silverstone

13. Juni Rheinpokal — Hockenheim21. August Gold Cup — Oulton Park

24. Oktober Rothman's World Championships Victory Race —
Brands Hatch

In Buenos Aires gewann Amon (Matra MS 120) vor Pescarolo (March 701) und Reutemann (McLaren M 7 C), in Brands Hatch Regazzoni (Ferrari 312 B2) vor Stewart (Tyrrell) und Surtees (Surtees TS 9), in Ontario Andretti (Ferrari 312 B) vor Stewart (Tyrrell) und Hulme (McLaren M 19) und im Oulton Park Rodriguez (BRM P 160) vor Gethin (McLaren M 14 A) und Stewart (Tyrrell). Unter Hinzunahme des Großen Preises von Südafrika tendierte somit das Kräfteverhältnis zwischen Acht- und Zwölfzylindern eindeutig zur höheren Zylinderzahl: drei Siege für Ferrari und je einer für BRM und Matra. Nun hofften die privilegierten unter den Ford-Cosworth-Fahrern — allen

voran natürlich Jackie Stewart und zu diesem Zeitpunkt wohl auch noch Denny Hulme — im Kurvengeschlängel von Montjuich endlich auch einmal zum Zug zu kommen.

FAHRER UND WAGEN

Selten bleibt in der an Dramatik gewiß nicht armen Geschichte der Automobil-Weltmeisterschaft ein Ereignis in der Erinnerung so lebendig wie die in Ursache und Ablauf nahezu identischen Unfälle der beiden Lotus-Fahrer Hill und Rindt in der 9. und 20. Runde des nun zwei Jahre zurückliegenden 15. Gran Premio de España, dem ersten Weltmeisterschaftslauf im Park von Montjuich. Lotus verlor damals im Wettstreit um immer wirkungsvollere aerodynamische Abtriebshilfen zwei Wagen vom Typ 49 und beinahe auch einen Fahrer, als die über lange Streben elastisch mit den Hinterachs-Radträgern verbundenen und in der Spannweite sogar die Reifenaußenkanten überragenden »Schwingen« infolge Fliehkrafteinwirkung einknickten und die ungefähr 230 km/h-schnellen Wagen kurz hinter einer Kuppe fast an derselben Stelle in die Leitplanken warfen. Schon im zweiten Training zum folgenden Rennen, dem Großen Preis von Monaco, gebot eine »einstweilige Verfügung« der anwesenden CSI-Mitglieder dieser umstrittenen Entwicklung Einhalt, und was davon bis 1971 stehenblieb, war Rindts »beflügelte« Montjuich-Trainingsbestzeit von 1.25,7 (159,233 km/h).

Nach zwei Jahren unablässiger Forschung und Entwicklung könnte man heute weder den Lotus 49 noch den DFV aus der Serie 9 oder die damals verwendeten Reifen erfolgreich in die Konkurrenz schicken. Auch die Strecke hatte ihr Gesicht gewandelt: stellenweise glänzte neuer Belag, die Kuppe war abgeflacht, ihr Übergang fließend. Außerdem hatten Südafrika und die Eröffnungsrennen der europäischen Saison einen neuen Reifenkrieg heraufbeschworen, den nun nicht mehr die Kaufleute sondern die Techniker mit entsprechenden Resultaten austrugen. Dennoch fiel Rindts Zeit erst in den letzten Runden eines unvorstellbar harten Zweikampfs!

Die ersten — wie auch die der folgenden »Sitzungen« bis Einbruch der Dunkelheit verlängerten — Trainingsstunden am späten Donnerstagnachmittag sahen mit Ausnahme Gethins alle zweiundzwanzig Bewerber auf der Bahn: die kompletten Mannschaften von BRM, Ferrari,

Lotus, March, Matra(!), MRD, Surtees und Tyrrell, sowie McLarens Denny Hulme und Frank Williams' Pescarolo. Wie bereits vermerkt, hatte Beltoise nach dreimonatiger Sperre seine Lizenz vorübergehend zurückerhalten. Ferrari brachte außer den seitherigen Einsatzwagen 312 B mit den Fahrgestellnummern 002 (Andretti), 003 (Ickx) und 004 (Regazzoni) auch das in Brands Hatch unter Regazzoni erstmals gestartete und sogleich siegreiche 71er-Modell 312 B2 mit der Fertigungsnummer 5 mit, das — wohl aus diplomatischen Gründen — jedoch nur einige wenige Runden im zweiten Training mit Regazzoni am Steuer drehen durfte. Das erste Training endete mit verhältnismäßig bescheidenen Resultaten: Stewart (1.26,9), Ickx (1.27,2), Siffert (1.27,5), Pescarolo (1.27,5), Amon (1.27,6), Regazzoni (1.28,3), Hill (1.28,4).

Am Freitag ging es dann zur Sache. Und das war auch gut so, denn während der letzten Begegnung am Samstagabend erlaubte ein schwerer Gewitterregen nur noch die Probe für den Ernstfall. Hill mit dem ebenfalls schon in Brands Hatch vorgestellten Brabham-»Hummer« BT 34 mißlang als einzigem die Steigerung. Die Zwölfzylinder beherrschten die Front. Ickx (1.25,9) erkämpfte sich vor den gleichschnellen Regazzoni und Amon (1.26,0) eine Zeit, die sich dann als gut genug für den besten Startplatz erweisen sollte. Stewart (1.26,2) schaffte mit dem eigens dafür installierten Serie 11-Motor den vierten Platz und teilte sich mit Rodriguez (1.26,5), einem weiteren Zwölfzylinder-Piloten, die zweite Startreihe. Mit Beltoise, Gethin, Andretti, Hulme und Siffert folgte eine fürwahr buntgewürfelte Gesellschaft. Ihre Zeiten und die weitere Reihenfolge sind aus der Startaufstellung ersichtlich.

Neben der neuesten Firestone-Kreation, dem profillosen *slick* B 25, und dem Weltmeisterschaftsdebüt der neuen Modelle von Ferrari und MRD waren noch die Verlegung der March-Vorderradbremsen an die Achsschenkel nach einem Bremswellenbruch an Pescarolos Wagen in Brands Hatch, der neue, nur in kleinsten Details vom Urtyp abweichende Tyrrell 003, Stommelens erster Start auf dem Surtees TS 9/002 und die modifizierten *Ontario«-Zylinderköpfe — geringer Leistungszuwachs bei weniger Elastizität — auf Rodriguez' P 160 von besonderem Interesse.

Da die Trainingsläufe spät am Tag und die Fahrer zwischen den Leitplanken einigermaßen vorsichtig waren, herrschte im Camp der Monteure nirgendwo Panik. Die einzigen aufregenden Augenblicke waren mit einem zerdepperten Hinterrad an Andrettis Ferrari und einem nachhaltigen Schreck Ganleys nach einem gewaltigen Dreher ohne »Grundberührung« abgegangen.

20 Chris Amon Matra MS 120 I 1.26,0	B/ 0 4	5 Clay Regazzon Ferrari 312 B/0 1.26,0	ī 04	4 Jacky Ickx Ferrari 312 B/003 1.25,9
	14 Pedro Rodrigue BRM P 160/01 1.26,5	?z	11 Jackie Stewart Tyrrell 003 1.26,2	
6 Mario Andretti Ferrari 312 B/0 1.26,9		10 Peter Gethin McLaren M 14 1.26,8	A/2	21 J. P. Beltoise Matra MS 120 B/05 1.26,6
	Joseph Siffert BRM P 160/02 1.27,3		9 Denis Hulme McLaren M 19/ 1.27,1	1
18 Ronnie Peterson March 711/2 1.27,8	n	12 François Cever Tyrrell 002 1.27,7	t	27 Henri Pescarolo March 711/3 1.27,5
	7 Graham Hill Brabham BT 34 1.28,4	·/1	2 Emerson Fittip: Lotus 72/5 1.27,9	aldi
17 Andrea de Ada March 711/1 (A 1.29,5		16 Howden Ganle BRM P 153/03 1.28,6	у	Reine Wisell Lotus 72/3 1.28,6
	19 Alex Soler-Roig March 711/4 1.29,8	3	25 Rolf Stommeler Surtees TS 9/00 1.29,6	
		John Surtees Surtees TS 9/00 1.30,8	1	8 Tim Schenken Brabham BT 33/1 1.30,6

DAS RENNEN

Stierkampf und Fußball sind dem Spanier heilig. Rennen bedeuten ihm nicht annähernd soviel. Deshalb mußte sich der Real Automovil Club de Cataluña wieder einen ausgeklügelten Zeitplan einfallen lassen. Aber auch der mit den anderen lokalen Ereignissen kollisionsfrei angesetzte Start um 11.30 Uhr brachte nicht gerade Hunderttausende an

die Strecke, die selbst vom Stadtzentrum aus mit den reichlich zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsmitteln in wenigen Minuten zu erreichen gewesen wäre. Nicht einmal die Erinnerung an die spektakulären Unfälle von Hill und Rindt waren Nervenkitzel genug.

Stunden vor dem Rennen lastete eine schwüle Treibhausatmosphäre auf der Stadt und mancher kritische Blick versuchte im diesigen Himmel zu lesen. Doch je näher der Start rückte, umso mehr klarte es auf, bis zuletzt ein angenehm frischer Wind die Dunstglocke vollends fortblies. Inzwischen hatten die Wagen ihre allerletzte Inspektion hinter sich und waren auf dem Weg in den parc fermé hinter der Haupttribüne. An die Fahrer erging die Aufforderung zu dem nun schon traditionellen Einzug der Gladiatoren, einem feierlichen und doch nicht allzu ernstgenommenen Zeremoniell, bei dem sie mehr oder weniger gemessenen Schrittes vor, neben oder hinter ihren von Monteuren geschobenen Wagen den Zuschauerapplaus entgegennahmen. Beltoise drückte sich aus Angst vor Buh-Rufen scheu an den Boxen vorbei.

Der nach den üblichen Vorbereitungen wie Anwärmrunde, Aufstellung und Vorstart auf die Minute pünktliche Start war atemberaubend. Nichts behinderte auf der breiten Start-und-Zielgeraden die explosionsartige Kraftentfaltung der Boliden. Fittipaldi, Gethin, Stewart, Stommelen und Surtees zapften die dazu nötige Leistung aus neuen Serie 11-Motoren. Bemerkenswert war auch die Reifenbestückung der einzelnen Wagen. Bei Firestone dominierte der neue, profillose B 25, dessen Lauffläche lediglich ein paar Einstiche zur Abriebskontrolle aufwies. Die Wagen von Ferrari, Lotus und March sowie Sifferts BRM waren komplett damit ausgerüstet, Rodriguez wählte ihn nur für die Vorderräder und Ganley für die Hinterräder. Surtees und Stommelen bevorzugten dagegen den B 23 mit »Indy«-Profil. Auch die Goodyear-Konkurrenz trat zum Teil »gemischt« an, wobei Stewart mit drei G 24 und dem härteren G 20 auf dem streckenmäßig stärker beanspruchten rechten Vorderrad als gutes Beispiel voranging.

Das Feld kam geschlossen weg, jagte mit Ickx, Regazzoni und Stewart an der Spitze über die berüchtigte Kuppe der ersten Spitzkehre zu. Hart wurde gebremst, rücksichtslos gedrängelt. Hill bekam einen Schlag gegen das rechte Vorderrad, daß ihm der Wagen zur Kurveninnenseite aus dem Kurs lief, und Surtees verlor die linke Bugflosse im improvisierten Dreispurverkehr. Durch Hills unfreiwilligen Ausbruch wurden Surtees, Stommelen, Soler-Roig und noch ein paar andere auf der Innenseite buchstäblich abgeblockt, während Schenken und Wisell schnell auf der freien Außenbahn vorbeischlüpften.

So schnell wie das Knäuel entstand, löste es sich auch wieder. Durch das kaum hundert Meter entfernte Nadelöhr einer schwierigen und sehr schnellen Rechts-Links-Kombination wieder auf Einspurverkehr gebracht, donnerten sie in der Ideallinie aufgereiht zu Tal und steuerten mit Meterabständen die nächste Spitzkehre an. Noch lag Ickx vor Regazzoni, Stewart und Amon, doch schob sich der Schotte noch in dieser Runde an dem ihm näheren Ferrari vorbei. Der erste Durchgang bei Start und Ziel lautete: Ickx, Stewart, Regazzoni, Amon, Rodriguez, Beltoise, Andretti, Gethin, Hulme, Siffert, Cevert, Peterson, Pescarolo, Fittipaldi, Ganley, Hill, Schenken, Wisell, Stommelen, Surtees, Soler-Roig und de Adamich.

Das Feld hielt erstaunlich lange zusammen. Dann allerdings gelang es Stewart, der gegen Ende der 7. Runde in der schnellen Bergauf-Passage beim Pueblo Español auf der von Ickx unachtsam »freigedrifteten« Innenbahn prompt — und seinen eigenen Worten nach nicht ohne Risiko — in Führung gegangen war, verhältnismäßig rasch, sich etwas abzusetzen. Seine Fahrweise war souverän, der Wagen topfit. Der Ferrari lag unter der Last von 200 Litern Kraftstoff wesentlich unruhiger. Stewart wirkte gegenüber seinem verständlicherweise nun auch emotionell stark engagierten Kontrahenten eher langsam — ein untrügliches Zeichen für Geschwindigkeit.

Graham Hill waren in diesem Rennen nur fünf Runden vergönnt. Schon in den Runden zuvor hatten sich die Kollisionsfolgen eklatant bemerkbar gemacht, und als er nun den Brabham resigniert zur Seite stellte, garantierte die beschädigte Lenkung schon lange keine genaue Kurshaltung mehr. Zugleich mit Hill schied Siffert aus, dessen Schaltgestänge am Getriebeeingang beim Startrundengedränge ebenfalls einen Schlag abbekommen hatte, und vier Runden danach auch Stommelen. Angeschwemmte Fremdkörper im Einspritzverteiler blockierten das Druckhalteventil in geöffneter Stellung.

Kraftstoffprobleme machten auch Kyalami-Sieger Andretti und Clay Regazzoni zu schaffen. Sie verbreiteten einen durch Haarrisse im Gehäuse der seitlich am Getriebe montierten mechanischen Lucas-Niederdruckpumpe hervorgerufenen feinen Sprühregen. Regazzonis Hintermänner Rodriguez, Beltoise und kurzzeitig auch Andretti brauchten die Geruchsbelästigung nicht lange zu ertragen. Abmagerungsklemmer als Folge fallenden Kraftstoffdrucks zwangen den Tessiner schon nach Vollendung der 13. Runde zur Box. Als er nach Austausch der defekten Pumpe den Motor mit Hilfe einer Zusatzbatterie wieder startete und in seiner Hast das noch nicht abgeklemmte Aggregat an den

Kabeln hinterherzog, entfachte ein Kurzschluß Reste von Benzin. Regazzoni wurde gestoppt, der Brand gelöscht, der Schaden repariert — und dann wollte der Motor nicht mehr. Der erste Ferrari war »out«. Dagegen hatte Denny Hulme im Kielwasser von Andretti über viele Runden hinweg — von der 6. bis zur 43.! — keine Chance, den Dünsten seines Schrittmachers zu entrinnen.

Nach etwa zwanzig Runden begann sich das bis dahin immer noch enggestaffelte Mittelfeld allmählich in die Länge zu ziehen. Ickx hatte seine ersten stürmischen Angriffe auf Stewart eingestellt und lag jetzt auf der Lauer. Der Abstand betrug Sichtweite; in Montjuich sind das zwischen hundert und zweihundert Meter. Stewarts Modus operandi war klar. Ebenso klar war Amons Absicht, sich diesmal nicht mit einer Statistenrolle zu begnügen. Er dirigierte den kreischenden Matra auf Kernschußweite an den Ferrari heran und stellte eine Zeitlang eine ernsthafte Bedrohung für Ickx dar. Hinter Amon gruppierten sich Rodriguez, Andretti und Hulme, dahinter Beltoise, Gethin, Cevert und Fittipaldi. Peterson, Pescarolo, Schenken, Ganley, Wisell und Soler-Roig folgten in gelockerter Formation, während Surtees und de Adamich von Stewart bereits überrundet waren. Kurz hintereinander, nach der 24. und 26. Runde, blieben Peterson und de Adamich auf der Strecke - der eine wegen totalem Zündausfall, der andere mit Kegel-Tellerradbruch.

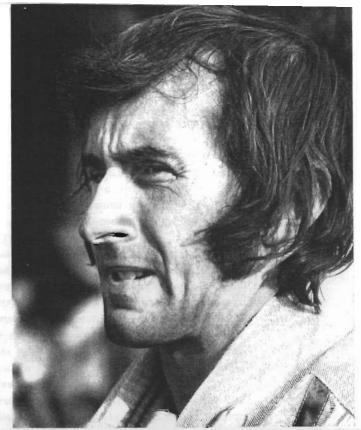
Die nun zur Hauptaufgabe der Spitzenreiter gewordenen Überrundungen der tail-enders, die auf dem engen, kurvenreichen Kurs nicht allein hinderlich sondern auch geschickt in die Taktik miteinzubeziehen waren, veränderten den Abstand zwischen Stewart und Ickx in verhältnismäßig engen Grenzen. Ein »natürlicher« Ausgleich fand statt. Amon dagegen verlor Ien Anschluß, den er mit dem aus langsamen Kurven heraus nach schlagartigem Motoreinsatz immer wieder querstehenden Matra auch nie wieder finden sollte. Damit interessierte lediglich noch die Frage nach dem Stehvermögen von Stewarts Motor und den Kraftreserven des Ferrari.

Tatsächlich waren die Positionen zu diesem frühen Zeitpunkt schon vergeben. Der Halbzeitstand nach 38 Runden — Stewart (+ 9 Sekunden), Ickx, Amon, Rodriguez, Andretti, Hulme, Beltoise, Cevert, Gethin und die Überrundeten Pescarolo, Schenken, Ganley, Soler-Roig, Surtees, Fittipaldi und Wisell — erfuhr nur noch durch Ausfälle Verschiebungen. So wurde auch diesmal Chapmans Garde völlig aufgerieben, wobei allerdings nicht nur die geradezu »alltäglichen « Gründe gegenüber dem gewaltsamen Abgang der damaligen Mannschaft einen

SPANIEN

Ein Zweikampf wie dieser hinterläßt seine Spuren . . .







SPANIEN

Kampf um die Plätze: Rodriguez, Andretti und Hulme überrunden gerade den im Bild an dritter Stelle liegenden de Adamich.

Beltoise hatte Andrettis Benzindünste nicht lange zu ertragen — bald enthob ihn Hulme dieser Geruchsbelästigung.



Probe für den "Ernstfall": Pescarolo beim Regentraining. wesentlichen Unterschied machten, sondern auch ihr Schattendasein am Schwanzende des Feldes. Wisell verdankte seine aussichtlose Lage dem nur noch in den Gängen 3 und 5 schaltbaren Getriebe und anderen Störungen, die ihn von der 31. Runde an fortlaufend zur Box führten, Fittipaldi den rapide nachlassenden Bremsen und der Ergänzung ausgetretener Bremsflüssigkeit in der 32. Runde. Fittipaldi eliminierte in der 55. Runde dann der Bruch einer Hinterachstraverse, während sich Wisell nach seinem fast endlosen vierten Aufenthalt in Schleichfahrt zum Ziel schleppte. Für Soler-Roig kam das bittere Ende in der 47. Runde, als auch bei ihm der Kraftstoff ins Freie fand, und für Andretti vier Runden danach.

Dieser Schlag traf den Amerikaner freilich nicht so unverhofft und hart wie vor acht Runden der Befehl seiner Betreuer zu einem Abstecher an die Box, der bei scheinbar völlig intaktem Wagen wie aus heiterem Himmel gekommen und dann mit einem solchen Zeitaufwand verbunden war, daß danach sein Rückstand statt vier Plätze fünf Runden betrug. Bei ihrer 41. Passage nämlich hatte Verfolger Hulme mit seinen verzweifelten Bemühungen, die Ferrari-Crew vor drohendem Unheil zu warnen, endlich Erfolg, obwohl der von ihm schon seit längerem beobachtete Brand gerade nicht aufflackerte - der auf die heißen Auspuffrohre spritzende Kraftstoff trat nur in der Drosselstellung des Dosier-Verteilers am gesprungenen Pumpengehäuse aus. Forghieri reagierte ohne Verzug, brachte beim nächsten Durchgang das entsprechende Signal an den Mann und fischte ihn so nach der 43. Runde heraus. Schon der Blick auf ein ganz bestimmtes Aggregat bestätigte den Verdacht: Charles Lucas hatte wieder zugeschlagen. Und das beileibe nicht zum letzten Mal! Denn kaum war Andretti wieder unterwegs, wiederholte sich das Malheur mit der neuen Pumpe einem weiteren Exemplar einer durchweg fehlerhaften Lieferung, wie sich in den folgenden Wochen noch herausstellen sollte . . .

Diesmal brannte das Heck lichterloh. Der Motor begann zu knallen und zu patschen und blieb dann ganz stehen. Mit letztem Schwung erreichte Andretti die Boxeneinfahrt, wo ein aufgeschreckter Feuerwehrmann außer dem Brandherd gleich auch den verdutzten Piloten mit Schaum überzog.

Den Reigen der Ausfälle beschloß Pescarolo mit einem Schwingenbruch und anschließenden Startschwierigkeiten in der 54. Runde.

Ickx startete den Generalangriff auf Stewart zu spät. Zwanzig Runden für den etwas variablen Fünf-Sekunden-Rückstand waren zu knapp — zumal die laufenden Überrundungen seiner furiosen Fahrweise immer

wieder Einhalt geboten. Dazu kamen die vielen Lenkkorrekturen, die diese Fahrt an der Grenze einfach verlangte. Doch auch Stewart brauchte Glück. Als er auf seinen seit vielen Runden mit Beltoise um den sechsten Platz ringenden Stallgefährten auflief, sah er die Piste versperrt. Die Duellanten machten nicht sofort Platz, und als Stewart schließlich verwegen überholte, soll es zwischen den beiden Tyrrell sogar zu einem Bodycheck gekommen sein. Ickx war auf knapp 3 Sekunden herangerückt. Noch lähmte der Schreck Cevert, als Ickx ihn und Beltoise fast in einem Schwung überholte und sich mit einem unglaublichen Spurt bis auf eine Sekunde an Stewart heranschob. Dies war die 69. Runde. Die Zeitnehmer registrierten 1.25,1, den weit unter der Trainingsbestzeit liegenden neuen Rundenrekord. Fünf Runden vor Schluß trennten ihn nur noch wenige Meter von Stewart. Doch während er bei dieser gnadenlosen Jagd ungeduldig auf einen Fahrfehler seines Gegners wartete, unterlief ihm selbst einer. Zu lange ließ er vor der ersten Spitzkehre nach Start und Ziel Gas stehen, wurde weit hinausgetragen und fing den Wagen erst unmittelbar vor den Leitplanken wieder ab. Stewart aber war auf und davon und fuhr den zuletzt noch so hart umkämpften Sieg sicher nach Hause.

ERGEBNISSE

1. Jackie Stewart	Tyrrell	1:49.03,40 = 156,413 km/h
2. Jacky Idxx	Ferrari 312 B	1:49.06,80
3. Chris Amon	Matra MS 120 B	1:50.01,50
4. Pedro Rodriguez	BRM P 160	1:50.21,30
5. Denis Hulme	McLaren M 19	1:50.30,40
6. J. P. Beltoise	Matra MS 120 B	74 Runden
7. François Cevert	Tyrrell	74 Runden
8. Peter Gethin	McLaren M 14 A	73 Runden
9. Tim Schenken	Brabham BT 33	72 Runden
10. Howden Ganley	BRM P 153	71 Runden

NICHT GEWERTET

John Surtees	Surtees TS 9	67 Runden
Reine Wisell	Lotus 72	58 Runden
Emerson Fittipaldi	Lotus 72	54 Runden

SCHNELLSTE RUNDE

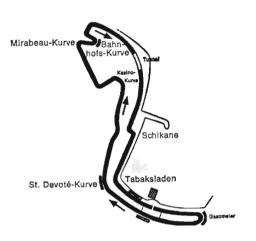
Jacky Idx Ferrari 312 B (69. Rd.) 1.25,10 = 160,356 km/h

Großer Preis von Monaco

DIE STRECKE Streckenlänge: 3,145 km

Runden: 80

Renndistanz: 251,6 km



Vor Jahresfrist hatten die ersten Auswirkungen des sogenannten »Genfer Abkommens« Monacos traditionelles Qualifikationssystem schon einmal durcheinandergebracht. Diesmal nun gab es im Einklang mit den neuen Bestimmungen überhaupt keine reservierten Startplätze mehr, und auch die seither konsequent eingehaltene Zahl von sechzehn Startern wurde um zwei erweitert. Nicht genug damit, sah das Startund Preisgeldschema zwanzig Teilhaber vor, also auch die »Spitzenreiter« der Nichtqualifizierten, und die Qualifikation selbst fand wiederum nicht in einem separaten Qualifikationsrennen über 23 Runden statt, wie es von den Mitgliedern der Internationalen Sportkommission nach Einspruch der Fahrer- und Bewerber-»Gewerkschaften« schon einmal abgelehnt worden war, sondern im Rahmen der drei regulären Trainingsläufe.

Es lagen also nicht nur die Schatten tiefziehender Regenwolken über dieser Veranstaltung, die es als Überbleibsel aus alten Tagen zwischen den engen Mauern der ohnehin schon überladenen Stadt von Jahr zu Jahr schwerer hat. Der Automobilclub von Monaco ist um seine Aufgabe gewiß nicht zu beneiden, und es ist trotz aller Schwierigkeiten

zu hoffen, daß er noch eine Zeitlang durchhält. Denn darüber sind sich die Experten einig: Monte Carlo stellt an die Fahrer Anforderungen, wie sie im Zeitalter der »Kunstrennbahnen« bald ohne Beispiel sein werden.

FAHRER UND WAGEN

Dreiundzwanzig Namen führte die Nennliste: Fittipaldi, Wisell, Ickx, Regazzoni, Andretti, Hill, Schenken, Hulme, Gethin, Stewart, Cevert, Siffert, Rodriguez, Ganley, Peterson, Soler-Roig, Galli, Amon, Beltoise, Surtees, Stommelen, Pescarolo und Barber, wiedergegeben in der Reihenfolge ihrer Startnummern. Skip Barber, ein amerikanischer Formel A-Fahrer auf Europatournee, fuhr für Gene Mason Racing unter der Flagge von R. R. R.-Filter Marchs neuen »Mietwagen« 711/5, der von den Monteuren aus Bicester auch betreut wurde. Nanni Galli löste de Adamich am Steuer des March-Alfa Romeo ab.

An technischen Neuheiten gab es bei Firestone eine noch weichere Gummimischung, B 26 genannt und wie die B 25 in »trockener« Ausführung unprofiliert gefahren, bei Ferrari Zusatzstoßdämpfer an der Hinterachse zur Dämpfung der im Zusammenhang mit den extrem griffigen slicks ganz allgemein immer häufiger reklamierten Vibrationen, bei Tyrrell an den Vorderrädern von Ceverts 002 experimentelle Girling-Doppelscheibenbremsen und bei March für die Vorderradbremsen an Petersons 711/2 ebenso unerprobte Bremsscheiben aus Kupfer. Extremer Wärmeverzug durch angeblich unsachgemäße Behandlung seitens des Fahrers (Tyrrell) und eine starke Blockierneigung (March) zeigten jedoch, daß beide Systeme noch nicht für den Renneinsatz taugten. Ferner wiesen Petersons March und Fittipaldis Lotus eine neue Hinterachsgeometrie auf, wobei am Lotus 72 die 1970 nach wenigen Rennen »aussortierten« 8° antisquat nun wieder eingestellt werden konnten, und zwar stufenlos über einen zusätzlichen Längslenker auf jeder Seite.

Der Kampf Jeder gegen Jeden hob am frühen Donnerstagnachmittag bei einem Wetter an, wie es Monaco nun gar nicht zu Gesicht steht: alles grau in grau, das Meer sturmgepeitscht, Regen. Kein Wunder, daß es niemand so recht auf die Bahn zog und daß einige — Cevert, Ganley, Hulme, Pescarolo, Rodriguez, Schenken, Siffert und Soler-Roig — sogar auf jegliche Aktivität verzichteten. Die Zeiten streuten zwischen 1.48,8 (Amon) und 2.48,6 (Barber).

Als es dann morgens um acht weiterging, war die Welt wieder in Ordnung. Die Piste begann gerade unter einigen schwachen Sonnenstrahlen abzutrocknen. Nach einer halben Stunde war es soweit, und nun galt es, schnellstmöglich eine qualifikationsfähige Zeit zu verbuchen. Für Jackie Stewart war das kein Hexenwerk — fast auf Anhieb egalisierte er Rindts Vorjahresrekord (1.23,2 = 136,081 km/h) aus der letzten Runde seiner verwegenen Jagd auf Brabham. Korrekterweise ist hinzuzufügen, daß die Piste inzwischen weitgehend neu asphaltiert und in einigen der früher stark nach außen hängenden Kurven leicht überhöht worden war. Stewart war über eine Sekunde schneller als Ickx (1.24,4) auf dem fabrikneuen 312 B2/6. Es folgten Amon und der auf BRM kaum wiederzuerkennende Siffert mit je 1.24,8, sowie Rodriguez (1.25,1) und Hulme (1.25,3). Vom Abstieg bedroht waren Ganley (1.28,8), Andretti (1.29,1), Soler-Roig (2.02,9), Galli (2.03,3) und Barber, der in dieser session überhaupt nicht unterwegs war.

Ohne Kenntnis der näheren Umstände mutet Andrettis schlechte Position selbst in Anbetracht erster Fühlungsnahme mit der Strecke grotesk an. Schon allein der Wagen, insbesondere aber seine überdurchschnittliche Anpassungsfähigkeit hätten ihm zumindest einen Platz im Mittelfeld garantieren müssen. In der Tat war er das Opfer eines schwerwiegenden Organisationsfehlers. Als nämlich der traditionelle Kraftstoffpumpenschaden eintrat — natürlich am anderen Ende der Strecke, wo der 312 B/002 nun bis Trainingsschluß festlag —, erwartete ihn an der Box die traurige Nachricht, daß auch der in Reserve gehaltene 003 nicht einsatzbereit war.

Seine Lage besserte sich auch im Abschlußtraining nicht. Unter der schräg einfallenden Nachmittagssonne trocknete die wieder stark angenäßte Piste nicht rechtzeitig, so daß weder ihm noch seinen vier Mitstreitern der rettende Sprung nach vorn gelang. Bei Zeitverlusten zwischen 7 und 20 Sekunden änderte sich auch an der Reihenfolge der Qualifizierten nichts mehr. Am schnellsten fuhren Siffert (1.31,8), Peterson (1.32,6) und Stommelen (1.33,0).

Mit dem Ausschluß des Weltmeisterschaftszweiten, eines BRM- und zweier March-Vertragsfahrer schlugen die Wogen natürlich hoch. Die betroffenen Rennställe bedrängten den Veranstalter aufs Äußerste. Der Automobilclub von Monaco sah angeblich jedoch keine Möglichkeit, die abgeschlossene Versicherung so kurzfristig auf dreiundzwanzig oder — nach einem allerletzten verzweifelten Versuch Ferraris — wenigstens auf zwanzig Fahrer zu erweitern.

Jacky Ickx Iackie Stewart Ferrari 312 B 2/6 Tyrrell 003 1.24.4 1.23,2 Chris Amon Joseph Siffert Matra MS 120 B/04 BRM P 160/02 1.24,8 1.24,8 Denis Hulme Pedro Rodriguez McLaren M 19/1 BRM P 160/01 1.25.3 1.25.1 21 Ronnie Peterson I. P. Beltoise March 711/2 Matra MS 120 B/05 1.25.6 John Surtees Graham Hill Surtees TS 9/001 Brabham BT 34/1 1.26,0 1.26,0 Reine Wisell Clay Regazzoni Lotus 72/3 Ferrari 312 B 2/5 1.26,7 1.26,1 Peter Gethin Henri Pescarolo McLaren M 14 A/2 March 711/3 1.26,9 1.26,7 Rolf Stommelen François Cevert Surtees TS 9/002 Tyrrell 002 1.27.2 Tim Schenken Emerson Fittipaldi Brabham BT 33/1 Lotus 72/5 1.28,3 1.27,7 Nicht qualifiziert: Howden Ganley BRM P 153/06 1.28.8 Mario Andretti Ferrari 312 B/002 1.29,1 Nanni Galli March 711/1 (Alfa Romeo) 1.34,6 Alex Soler-Roig March 711/4 1.44,4

March 711/5

2.48,6

Monaco präsentierte sich auch am Renntag grau und kühl. Zum Glück drückte eine landeinwärts gerichtete, kräftige Brise die Wolkenbänke gegen die Berge, so daß wenigstens der schmale Küstenstreifen trocken blieb. Die stark kontrastierende und gegen Rennende mit wachsender Sorge beobachtete Hell-Dunkel-Grenze überschnitt die Strecke erst, als der Sieger auf seiner letzten Runde war.

Da zur Startzeit die Sonne kurz hervorbrach, fiel natürlich die Reifenwahl schwer. Sollte man zu den extrem weichen, ungemein griffigen, bei Hitze aber weniger abriebfesten Mischungen greifen oder sicherheitshalber doch lieber die erst bei höheren Temperaturen optimal haftenden Standardmischungen aufziehen? Bei Firestone riskierten es nur Peterson und Stommelen mit dem neuen B 26 — die richtige Entscheidung, wie BRM und Ferrari bald zu spüren bekamen. Goodyears G 26 genoß dagegen das Vertrauen sämtlicher Vertragspartner.

Zur Ehre seines vor vierzig Jahren hier errungenen Sieges überließ der Veranstalter noch einmal Louis Chiron das schwierige Amt des Starters, das der Veteran mit gewohnter Ungeschicklichkeit wahrnahm. Diesmal war es Siffert, unter dessen Räder er auf der Flucht von der Straßenmitte beinahe kam. Nur siebzehn Fahrer gingen gegen 15 Uhr in die dritte Weltmeisterschaftsrunde: Dampfblasen im Einspritzsystem stoppten den Lauf von Amons Motor. Der Neuseeländer startete erst, als sich das Feld mit Stewart vor Siffert, Ickx, Rodriguez, Peterson, Hulme, Beltoise, Hill, Wisell, Surtees, Pescarolo, Regazzoni, Stommelen, Fittipaldi, Gethin, Cevert und Schenken bereits in Talfahrt beim alten Bahnhof befand.

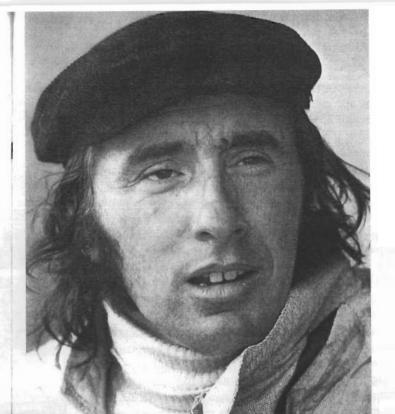
Monaco-Experte Hill vertat diesmal seine Chance auf einen sechsten Sieg schon in der 2. Runde, als er — möglicherweise von einem Mittelfeld-Mitstreiter etwas behindert — die Tabaksladenkurve zu knapp anschnitt und mit einem der linken Räder in Leitplankenkontakt kam. Obwohl der Brabham nach einem fürchterlichen Aufprall auf die gegenüberliegende Mauer als wirrer Trümmerhaufen genau in »Schußlinie« liegenblieb, kam es zu keiner weiteren Kollision. Noch während die Streckenposten die Piste von ausgelaufenem Ol und Kühlwasser säuberten, trieb Hill aus schlechter Erfahrung eine Handvoll weiterer Helfer zusammen und zerrte mit ihnen das Wrack bis zur nächsten Ausfahrt.

Stewart und der mit nur acht Zylindern für den »Stadtverkehr« offenbar besser geeignete Tyrrell befanden sich erneut in Hochform. Diesmal

Skip Barber

sprach die Entwicklung'sogar für einen Alleingang. Nach fünf Runden lag bereits der ganze Kai von der Schikane bis zum Tabaksladen zwischen ihm und Siffert, was sich gestoppt in 2 Sekunden kundtat. Siffert. in einer Position wie seit langem nicht mehr, mußte sich dagegen der scharfen Angriffe Ickx' erwehren, der unter allen Umständen nach vorn und den Anschluß an Stewart wiederherstellen wollte. Hinter den beiden duellierten sich Rodriguez und Peterson, die zwar in der 8. Runde für zwei Umläufe von Hulme getrennt, anschließend aber wieder ganz von ihrem Zweikampf beansprucht wurden. Hulme schien dem nach gerade einjähriger Formel 1-Praxis zum Draufgänger im frühen Jochen Rindt-Stil gewordenen Schweden kaum gewachsen eine Erfahrung, die bald auch andere machen mußten. Beltoise hielt sich abwartend im Hintergrund. Zwei Fahrer büßten bereits für kleinere Kursabweichungen: Schenken und Cevert. Beide kamen mit platten Hinterrädern und Cevert außerdem mit zerdonnerter Felge und in Mitleidenschaft gezogener Radaufhängung zur Box, und zwar kurz hintereinander in der 6. Runde. Schenken, dessen Reifenschaden übrigens die Folge eines Ausweichmanövers um den beim Gasometer abgewürgten Cevert'schen Tyrrell war, konnte im Gegensatz zu dem Franzosen mit einer Runde Rückstand wieder starten. Etwas später, man zählte die 13. Runde und 6 Sekunden Vorsprung für Stewart, verlor auch Rodriguez durch einen Reifenschaden eine ganze Runde. Er war wie Schenken mit einem Hinterrad auf die Fahrbahnbegrenzung der Gasometerkurve aufgelaufen, hatte es gewechselt und dann mit einem unsicheren Gefühl für die Hinterhand des Wagens einen weiteren Boxenstopp eingelegt.

Stewart nützte den maschinellen Vorteil und die ausgezeichneten Fahreigenschaften seines Wagens voll aus. So legte er die 15. Runde beispielsweise in 1.24,0, einer besseren Zeit als Ickx' Trainingsbestzeit, zurück und distanzierte das Tandem Siffert—Ickx bis zur 20. Runde um weitere 2 Sekunden. Die zweite Position hielt unverändert Siffert, der endlich einmal ein schnelles Gefährt und damit offensichtlich viel Spaß hatte. Sein Abstand zu Ickx schwankte zwischen einer und vielleicht sechs Wagenlängen, so daß man allmählich Ickx nicht mehr im Angriff wähnte. Dagegen traf Peterson, der Anführer eines Pulks mit Hulme und Beltoise, unmißverständliche Anstalten, Ickx zu jagen, und dahinter kam eine weitere Gruppe mit Wisell, Pescarolo, Regazzoni, Stommelen, Fittipaldi, Surtees und Gethin, in der die Plätze häufig wechselten. Amon lag eine, Rodriguez und Schenken schon zwei Runden zurück.



MONACO

Stewart gewann . . .

... als Held des Tages aber feierte man Peterson.



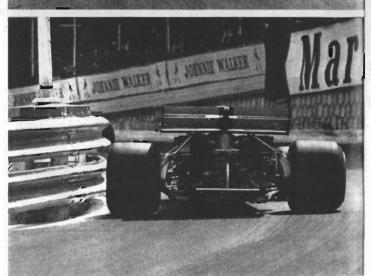
MONACO

Als Langstreckenpilot hatte Siffert längst Weltruf. Mit BRM eröffneten sich ihm jetzt endlich auch in der Formel 1 neue Perspektiven — 58 Runden Vorherrschaft über Ickx waren ein guter Anfang.





Auch Stommelen und Sturtees bekämpften sich das ganze Rennen über.



Nur drei Runden danach touchierten Wisell und Regazzoni in der Nähe des Tunnels, wobei am Lotus ein hinterer Radträger brach und der Ferrari zwei Reifen einbüßte. Regazzoni schlich auf den Felgen zur Box, startete neu — und riß sich in der 25. Runde in der Schikane beinahe ein Rad ab. Er hätte dort ebensogut stehenbleiben können, denn seine Monteure konnten ihm nun auch nicht mehr helfen. Zwei Runden zuvor hatte sich Gethin bei einer ähnlichen Gelegenheit eine Vorderradaufhängung ruiniert. Nun lagen Stommelen und Surtees plötzlich auf den Plätzen acht und neun.

Obwohl Stewart ein großartiges Rennen fuhr, war er mitnichten der Held des Tages. Auch Siffert und Ickx kamen für diesen Titel nicht in Frage. Den verdiente sich vielmehr Ronnie Peterson, der blonde, blauäugige Schwede, der sich hier zur Elite schlug und zugleich seinem Rennstall einen unschätzbaren Dienst erwies - endlich kämpfte auch einmal ein March 711 an vorderster Front. In der 30. Runde war es so weit. Zusehends verringerte sich sein Abstand zu Ickx. Als er ihn eingeholt hatte, hielt er sich nicht lange damit auf, seine Taktik abzutasten, sondern setzte ihm gleich richtig zu. Noch in derselben Runde kam es zum Angriff und Sieg. Ein seltenes Bild, der reißende March zwischen den beiden auch nicht gerade zahm gefahrenen Zwölfzylindern, und ein rasch vergängliches dazu: Siffert mußte sich schon in der nächsten Runde Peterson beugen! Stewart allerdings drohte von dem »rasenden« Schweden keine Gefahr. Siebzehn Sekunden lag er vorn, und er diktierte mit 1.23,2 - seiner pole-position-Zeit und Rindts Vorjahresrekord — in eben dieser und mit 1.22,7 in der 38. Runde auch weiterhin das Tempo. Die Reihenfolge bei Halbzeit: Stewart, Peterson, Siffert, Ickx, Hulme, Beltoise, Fittipaldi, Stommelen, Surtees, Amon, Pescarolo, Rodriguez und Schenken. Das dicht beieinanderliegende Surtees-Paar war einmal, der Rest bis zu dreimal überrundet.

Stewart war natürlich von seiner Crew über den Stand der Dinge informiert und zu einer Gangart um 1.23 angehalten worden. Er fuhr unglaublich präzise und hielt die Zeit trotz der Überrundungen fast auf die Zehntelsekunde genau ein. Sein Vorsprung wuchs zwischen der 40. und 50. Runde von 19 auf 23 Sekunden. Auch Peterson hatte einen respektablen Abstand zwischen sich und seine Verfolger gelegt, deren Auseinandersetzung immer noch unentschieden war. Dahinter fuhr Hulme ein einsames, von schlechten Bremsen diktiertes Rennen, dann kam Fittipaldi, der sich trotz Kupplungsausfall inzwischen aus Stommelens Klauen befreit hatte, und schließlich das immer noch im Paarlauf begriffene Team Surtees mit dem Kölner als Schrittmacher, das seine

Position durch die Ausfälle der beiden Matra-Piloten in der 46. und 48. Runde wesentlich verbessern konnte. Amon und Beltoise verdankten ihren fast gleichzeitigen Ausfall Achsantriebsschäden, obwohl beide Wagen vor dem Rennen mit neuen Aggregaten ausgerüstet worden waren. Dann kamen noch Pescarolo, den ein Radwechsel und der Ausfall des vierten Ganges weit zurückgeworfen hatte, sowie Rodriguez und Schenken.

Diese Reihenfolge störte nur noch Sifferts Ausfall in der 59. Runde, als rasch fallender Öldruck dem bitter enttäuschten Schweizer das unaufschiebbare Ende seines Motors ankündigte. Stewart, der die 57. Runde in Tagesbestzeit und neuer Rekordzeit zurücklegte, fuhr die letzten zwanzig Runden konstant unter 1.23 und vergrößerte dadurch seinen Vorsprung noch auf über 25 Sekunden. Er war bereits auf seiner »Ehrenrunde«, dem in Monaco üblichen Auslauf, als die ersten dicken Regentropfen oben beim Casino auf die Piste fielen. Wenige Minuten danach ging ein Wolkenbruch nieder, dessen früherer Eintritt im Hinblick auf die Entscheidungen der Fahrer und an den Boxen auch einmal ganz interessant gewesen wäre . . .

ERGEBNISSE

1. Jackie Stewart	Tyrrell	1:52.21,3 = 134,359 km/h
2. Ronnie Peterson	March 711	1:52.46,9
Jacky Ickx	Ferrari 312 B 2	1:53.14,6
4. Denis Hulme	McLaren M 19	1:53.28,0
5. Emerson Fittipaldi	Lotus 72	79 Runden
6. Rolf Stommelen	Surtees TS 9	79 Runden
7. John Surtees	Surtees TS 9	79 Runden
8. Henri Pescarolo	March 711	77 Runden
9. Pedro Rodriguez	BRM P 160	76 Runden
10. Tim Schenken	Brabham BT 33	76 Runden

SCHNELLSTE RUNDE

Jackie Stewart Tyrrell (57. Rd.) 1.22,2 = 137,737 km/h



NIEDERLANDE

Trotz Reifenvorteil eein geschenkter Sieg!

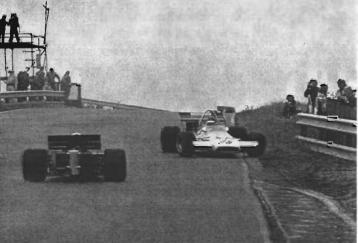












NIEDERLANDE

Freie fahrt nach einem phantastischen Start: Ickx vor Rodriguez, Stewart, Amon, Regazzoni und Siffert.

Führungswechsel in der Hunzerug: Blitzschnell erkannte Rodriguez die Lücke und "driftete" an seinem "eingeparkten" Gegner vorbei.

Aug' in Aug' . . .



O Schreck laß' nach! Andretti und Forghieri nach dem 270 km/h-Trainingssturz.

Leicht zerzaust, aber sonst OK — Pescarolo nach seiner "Begegnung" mit Schenken.



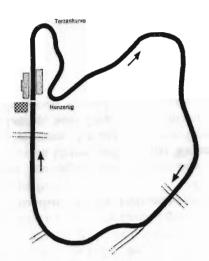
Großer Preis der Niederlande

DIE STRECKE

Streckenlänge: 4,193 km

Runden: 70

Renndistanz: 293,51 km



Zandvoort, das Haarlem vorgelagerte kleine Badeparadies an der Nordseeküste, hat seine eigene Atmosphäre. Sie zieht alljährlich zur Zeit des Großen Preises nicht nur die holländischen Motorsportfans in ihren Bann, sondern auch tausende ausländischer und darunter viele deutsche Schlachtenbummler, die zum Teil schon seit Jahren Stammgäste der Hotels und Pensionen sind. Beide Gruppen, das kam anläßlich eines Planes zur Umgestaltung des Rennstreckenareals in ein Erholungszentrum zutage, stellen für das Hotel- und Gaststättengewerbe einen so starken wirtschaftlichen Faktor dar, daß das Projekt angeblich für alle Zeiten fallengelassen wurde. Niemand ist darüber so erfreut wie die Rennbesucher selbst, denn mit Zandvoort hätten sie nicht nur eine der beliebtesten und interessantesten europäischen Rennstrecken verloren.

Der Dünenrundkurs zählt zu den mittelschnellen Strecken. Deshalb war man insbesondere auf das Abschneiden der Zwölfzylinder gegenüber Stewarts zweimal siegreichem »Drehmomentschinder« gespannt. Leider machte das Wetter und Goodyears Rückstand in der Regenreifenentwicklung einen echten Vergleich unmöglich.

FAHRER UND WAGEN

Zunächst konnte man sich über das Wetter allerdings nicht beklagen. Als das offizielle Training am Freitagnachmittag begann, war es sommerlich warm und nur leicht windig. Außer den bekannten Gesichtern sah man auch diesmal wieder den R.R.R.-gesponsorten Amerikaner Skip Barber auf Marchs *rent a car* 711/5, den Holländer Gijs van Lennep, dem Stichting Autoraces Nederland einen drive in Surtees' TS 7/001 vermittelt hatte, und den Australier Dave Walker mit der Lotus-*Turbine* 56 B. Dagegen waren der bei einem Verkehrsunfall verletzte Emerson Fittipaldi und später auch der Südafrikaner Dave Charlton von der Teilnehmerliste zu streichen. Da fünfundzwanzig Fahrer zugelassen und nur vierundzwanzig eingetroffen waren, entfiel die lästige Qualifikation.

Oft herrscht in Zandvoort Premierenstimmung — so auch diesmal. Zwar hatte der Lotus 56 B sein Renndebüt schon beim Race of Champions gegeben und bis zum Ausfall der Turbine auch das Training zum Hockenheimer Jochen Rindt-Gedächtnisrennen bestritten, doch war er noch nie zuvor bei einem Weltmeisterschaftslauf angetreten. Nun drehte er also unter Formel 3-Star und Formel 1-Neuling Walker eine beachtliche Anzahl von Runden und zog mit seiner lautlosen und doch unheimlichen Kraft das Interesse vieler auf sich. Niemand erwartete von dem fauchenden Ungetüm Wunder, denn seine ungelösten Probleme wie der ungeheure Durst, die lange Reaktionszeit des Triebwerks, die Verzögerung allein mit den Bremsen, die Tücken des Vierradantriebs und schließlich die Umstellung des »Piloten« auf eine ganz andere Bedienungsweise erforderten noch viel Zeit. Eine kleine Premiere feierte auch das McLaren-Team, und zwar die Indienststellung des zweiten M 19.

Die hervorstechenden Ereignisse des Nachmittags waren der sehr ausgeglichene — und was zu dieser Zeit noch niemand wußte: endgültige — Kampf um die pole-position, den Ickx (1.17,42 = 194,972 km/h) vor Rodriguez (1.17,46) und Stewart (1.17,64) gewann, sowie die *shunts* von Regazzoni, Andretti und Walker. Ickx' Zeit war an seinem Vorjahresrekord (1.19,23) oder Rindts Trainingsbestzeit (1.18,5) gemessen eine Traumzeit. Wie in Zandvoort üblich, wußte der Volksmund jedoch auch diesmal von einer geradezu sensationellen Zeit aus dem inoffiziellen *Vortraining* zu Beginn der Woche zu berichten, wonach Regazzoni die Strecke in 1.16,9 gefahren sein soll. In diesem Training jedenfalls verheizte der Tessiner zuerst den Motor

seines 312 B 2/5 und hatte anschließend das Pech, daß ihm am älteren Reservewagen 312 B/004 ein Hinterradreifen von der Felge sprang. Die Geschichte ging mit einer relativ weichen Notlandung im Fangzaun bei Scheivlak noch einmal gut ab. Genau der gleiche Schaden trat auch bei Andretti auf. Nur befand sich Mario gerade mit annähernd 270 km/h in Boxenhöhe auf der Zielgeraden, und es grenzte an ein Wunder, daß der von der äußerst linken Seite nach rechts über die Bahn schleudernde Wagen mit den Rädern am Boden blieb. Er verfing sich in den letzten Metern eines Fangzaunes, den er peitschend hinter sich herzog, bis er schließlich arg lädiert im Sand steckenblieb. Andretti kam mit dem Schrecken davon; der 312 B 2/7 aber war für dieses Rennen außer Gefecht. Als mutmaßliche Gründe gaben die Firestone-Experten zu breite Felgen und unter falschem Winkel montierte Sicherungsbolzen an. Ferrari paarte daraufhin die Reifengröße 13.5/ 24.0-15 nur noch mit 15"- anstatt 17"-Felgen. Dagegen verschuldete Walker seinen Unfall selbst, und das Unerfreuliche daran war, daß er damit Charlton die Fahrgelegenheit nahm. Nach Chapmans ursprünglichem Plan sollten nämlich Wisell und Charlton je einen Typ 72 und Walker den Grand Prix-Debütanten 56 B fahren. Da die in Hockenheim ausgebrannte Turbine jedoch erst am Freitagabend zurückerwartet wurde, ging Walker mit Charltons Gefährt auf Streckenerkundung. Nach anderthalb scharfen Runden ließen ihn die noch kalten Reifen hinter einer falsch eingeschätzten Bodenwelle im Stich. Der gewaltige Zeitaufwand für die nächtens installierte Turbine gewährte leider keinen Spielraum zur Instandsetzung der zertrümmerten Hinterachse. Damit war Charlton ohne drive.

So begann am zweiten Trainingstag für Andretti alles noch einmal von vorn; nur eben mit dem Unterschied, daß das Wetter umgeschlagen und die Piste in der ersten »Sitzung« naß war. Cevert, Ganley, Gethin, Hulme, van Lennep, Soler-Roig, Stommelen und Surtees verzichteten auf den Fahrbetrieb, was sich für den einen oder anderen später als verhängnisvoll erweisen sollte. Stommelen zum Beispiel bedauerte sehr das Fehlen jeglicher Schlechtwetter-Einstellwerte. Wie schon Fittipaldi in Brands Hatch, mischte »Turbo-Walker« auf nasser Piste kräftig mit und belegte hinter Regazzoni (1.39,65), Rodriguez — mit einem neuen Mk 2-Motor — (1.39,96), Siffert (1.40,76), Ickx (1.41,03), Amon (1.41,94), Peterson (1.42,08) und Hill (1.42,31) mit 1.42,57 den achten Platz.

Am Nachmittag war die Piste trocken, doch blies jetzt ein so heftiger Wind die lange Start-und-Zielgerade herauf, daß die Vortageszeiten um durchschnittlich eine bis anderthalb Sekunden verfehlt wurden. Schnellster war auch diesmal Regazzoni (1.18,55) vor Siffert (1.18,91) und Rodriguez (1.19,00). Weitere unliebsame Zwischenfälle blieben glücklicherweise aus.

STARTAUFSTELLUNG

Zandvoort, 20. Juni

STARTAUF	SIELLUNG		Z	andvoort, 20. Ju
5 Jackie Stewart Tyrrell 003 1.17,64	t	8 Pedro Rodrig BRM P 160/0 1.17,46		2 Jacky Ickx Ferrari 312 B 2/6 1.17,42
	20 Chris Amon Matra MS 120 1.18,46	B/04	3 Clay Regazzor Ferrari 312 B 2 1.17,98	
9 Joseph Siffert BRM P 160/02 1.18,91		John Surtees Surtees TS 9/0 1.18,71	001	14 Reine Wisell Lotus 72/3 1.18,70
	29 Rolf Stommele Surtees TS 9/00 1.19,11	en 02	10 Howden Ganle BRM P 153/06 1.19,09	у
16 Ronnie Peterso March 711/2 1.19,73	n je	6 François Ceve Tyrrell 002 1.19,54	rt	21 J. P. Beltoise Matra MS 120 B/05 1.19,16
	31 Henri Pescarol March 711/3 1.20,01	0	26 Denis Hulme McLaren M 19, 1.19,74	'2
4 Mario Andretti Ferrari 312 B/0 1.20,32		19 Alex Soler-Ro March 711/4 1.20,26	ig	24 Graham Hill Brabham BT 34/1 1.20,07
	18 Nanni Galli March 711/1 (A 1.20,61	lfa Romeo)	25 Tim Schenken Brabham BT 33 1.20,35	/3
28 Peter Gethin McLaren M 19/ 1.22,07	1	15 Dave Walker Lotus 56 B 1.21,83		30 Gijs van Lennep Surtees TS 7/001 1.20,79
			22 Skip Barber	

March 711/5

1.22,19

DAS RENNEN

Hollands Großer Preis war der erste Weltmeisterschaftslauf im Regen seit dem denkwürdigen Nebel- und Regen-Grand Prix anno 1968 auf dem Nürburgring, der Jackie Stewart — damals noch auf Matra MS 10-Ford-Cosworth — den Titel »Regenmeister« eingebracht hatte. Den Sieg verdankte er nicht zuletzt Dunlop, dem seinerzeit führenden Regenreifenhersteller.

Nun gestaltete sich also auch der Grote Prijs van Nederland 1971 zu einem »Reifenrennen«, und das noch viel mehr als damals. Petrus hatte auf die gute Meinung der Wetterfrösche keinerlei Wert gelegt und schon am frühen Morgen allerfeinsten Sprühregen geschickt, der in jede Pore und jeden Spalt drang. Es schien unwahrscheinlich, daß zum fraglichen Zeitpunkt überhaupt ein einziger Motor anspringen würde. Dennoch pilgerten nicht weniger als 45 000 Zuschauer zu dem Schauplatz in den Dünen. Jackie Stewart stand diesmal allerdings im falschen Reifen-Lager und teilte das Schicksal seiner Goodyear-Kollegen bei Matra, McLaren, MRD und im eigenen Team, sich nach dem Start unverzüglich in ein Nichts zu verwandeln. Firestone, der Sieger von Kyalami und Unterlegene der Rennen danach, war diesmal trotz Goodyears Zandvoort-Spezialentwicklung G 27 »extradry« high. . . Mit Rücksicht auf die bei Sturm und Regen besonders schwierigen Streckenverhältnisse räumte die Rennleitung anstelle der obligatorischen Einführungsrunde gegen 14.15 Uhr ein kurzes Zusatztraining ohne Zeitnahme ein. Erstaunlicherweise erwachten alle Motoren zum Leben, und die Fahrer tasteten sich auf dem »Schwemmsand« allmählich an die Haftgrenze heran. Sie verschob sich merklich, als es plötzlich zu nieseln aufhörte und auf dem »Strich« kein Wasser mehr stand. Schon tauchten die schwächeren Regengarnituren auf. Dann aber sprühte es wieder in alter Frische und der Reifentausch wurde rückgängig gemacht. Zuletzt standen alle Wagen wieder auf »full wetweather tyres«, den ultraweichen, grobprofilierten Walzen mit den tiefen Drainagerillen.

Bei Andretti war es mit Reifenwechsel und Nachtanken leider nicht getan. Der Pechvogel, der schon seinen Platz in der dritten Startreihe durch den unverschuldeten Trainingssturz verloren hatte, handelte sich im Zusatztraining den Ausfall der mechanischen Lucas-Kraftstoffpumpe ein — das neue, ihm nicht ganz unbekannte Ferrari-Leiden . . . Er stand mit dem Havaristen noch an der Box, als Jacky Ickx nach halbstündiger Startverschiebung — davon fünf Zusatzminuten für

Andretti! — den eindrucksvollen Sprint zur Tarzankurve für sich entschied. Das ersparte dem ewigen »Vize« die sofortige Konfrontation mit der gefürchteten Rodriguez-»Taktik« einer rollenden Straßensperre, die dem Mexikaner erst unlängst bei den »1000 Kilometern« auf dem Nürburgring beinahe die Disqualifikation eingebracht hätte. Kaum hatten Ickx, Rodriguez, Stewart, Amon, Regazzoni, Siffert, Surtees, Wisell, Cevert, Beltoise, Ganley, Peterson, Hulme, Stommelen und Hill die Tarzankurve und in leicht geänderter Formation auch die Hunzerug »durchschwommen«, drehte sich schon der erste auf schlüpfriger Bahn. Alex Soler-Roig brachte den March jedoch wieder auf Kurs und jagte dem Feld hinterher. Nur ein paar Meter weiter berührten sich Surtees und Siffert, was letzterem ebenfalls zu einem tête-à-queue verhalf.

Dann ging es in der Tarzankurve rund. Nacheinander machten Amon (2. Runde), Stewart (3. Runde), Andretti — nur wenige Sekunden nach seinem Spätstart (3. Runde), Pescarolo und Schenken nach gegenseitigem Räderhakeln (5. Runde), Walker infolge blockierender Bremsen (6. Runde) und die ebenfalls touchierenden Cevert und Galli (8. Runde) mit deren Außenrand oder Fangzaun Bekanntschaft. Amon schied daraufhin an der Box aus, Stewart verlor Zeit, Andretti fuhr mit verbogener Hinterachswelle noch sechs gemäßigte Runden, Pescarolos March wurde seitlich stark eingedellt und seiner Zierde über dem Bug beraubt, Schenken mahlte nur durch den Sand, die »Turbine« kam aus eigener Kraft nicht mehr frei, Cevert wurde von Galli reglementwidrig flottgemacht und Galli selbst gab auf.

Während all dieser turbulenten Ereignisse und anhaltendem Nieselregen arbeitete sich Rodriguez Meter für Meter an Ickx heran, dessen Ferrari bei weitem nicht so gut lag wie der wendige, fast zierliche BRM. Das Überholmanöver bahnte sich schon in der 7. Runde an und klappte in der 9. kurz nach der Tarzankurve. Der Dritte, Regazzoni, lag zu dieser Zeit bereits 16 Sekunden zurück. Ihm folgten Surtees, Peterson und Wisell.

Rodriguez löste sich bald von Ickx, so sehr sich der Belgier auch um neuerlichen Kontakt bemühte. Erst als der Regen etwas nachließ, stellte sich eine Art Unentschieden ein, das nur durch die laufenden Überrundungen gewissen Schwankungen unterlag. In dieser Phase wirkte Rodriguez ungemein ruhig und sicher, während sein Gegner breitseits durch die Kurven driftete. Weiter hinten schob sich Stommelen mit einem bemerkenswerten Spurt an Beltoise heran, raubte ihm in der 13. Runde den siebten Platz — und verbremste sich in der 19. vor der

Tarzankurve. Das war Pech. Man schob ihn auf die Piste zurück, und schon war er außer Wertung.

Inzwischen hatten Siffert und Ganley dem Goodyear-beschuhten Franzosen den wiedergewonnenen Stammplatz abgerungen. Nach zwanzig Runden lag Rodriguez knapp 7 Sekunden vor Ickx, den wiederum eine gute halbe Minute von Regazzoni trennte. Dann kamen Peterson und Surtees, die allein noch mit dem Spitzenreiter in derselben Runde fuhren. Es folgten Wisell, Siffert, Ganley, Beltoise und van Lennep, der in Front dreier Exweltmeister - Hill, Hulme und Stewart - von seinen Landsleuten begeistert gefeiert wurde, ferner Soler-Roig, Gethin, Barber, Pescarolo, Cevert und Schenken. Nach diesem Durchgang kam Wisell zum Nachsetzen einer Radmutter von der Tarzankurve rückwärts zur Box gefahren und wurde ebenfalls prompt aus dem Rennen genommen. Übrigens hatte Stewart von allen Goodyear-Fahrern das schwerste Los, da er nicht wie die andern den G 14, sondern den nur für schwersten Regen vorgesehenen und jetzt noch unvorteilhafteren G 24 gewählt hatte. Außerdem neigten die erstmals im Rennen eingesetzten Doppelscheibenbremsen laufend zum Blockieren.

Mit zunehmend griffigerer Piste profitierte Ickx allmählich von seiner aggressiven Fahrweise. Wie zuvor Rodriguez, gewann er sichtbar Boden. Der Sieben-Sekunden-Vorsprung seines Gegners schmolz innerhalb weniger Runden dahin. In der 29. Runde nahm er den Mexikaner auf der Außenbahn der Hunzerug und schoß als Spitzenreiter über die blinde Kuppe. Doch Rodriguez ließ nicht locker und lauerte auf seine Chance. Sie kam schon in der nächsten Runde, als sie just an derselben Stelle auf den flügellosen Pescarolo und Tim Schenken aufliefen. Pescarolo wich zur Kurvenaußenseite, Schenken nach innen aus. Ickx hatte die Innenbahn gewählt und wurde unabsichtlich »eingeparkt«, während Rodriguez in spontaner Erkenntnis der sich abzeichnenden Konstellation blitzschnell reagierte und fast querstehend an Ickx vorbei und zwischen den Überrundeten hindurchstach. Dieses meisterhafte Manöver erinnerte stark an Jochen Rindts Auseinandersetzung mit Jack Brabham in Brands Hatch 1970.

Obwohl Ickx nun irgendwie zuerst an Schenken vorbeikommen mußte, schaffte er den Anschluß noch in derselben Runde und setzte Rodriguez erneut hart zu. Über die Zielgerade, durch die Tarzankurve — und dann lag er endgültig vorn. Mittlerweile erlaubte es ihm der Straßenzustand, seine maschinellen Trümpfe ungehindert auszuspielen. Bei Halbzeit trennten ihn bereits 5 Sekunden von Rodriguez und über eine Minute von seinem Teamgefährten Regazzoni, dem unentwegten

68 | NIEDERLANDE NIEDERLANDE | 69

Dritten. Die andern waren zu weit abgeschlagen, um außer ihrer Jagd nach Restpunkten und Prämien überhaupt noch eine Rolle zu spielen: Peterson, Surtees, Siffert, Ganley, van Lennep, Beltoise, Hill, Stewart, Hulme, Soler-Roig, Pescarolo, Gethin, Barber und Schenken. Cevert hatte vor vier Runden seinen Tyrrell zum zweitenmal in den Sand gesetzt und eine Hinterachswelle dabei irreparabel beschädigt.

Die zweite Rennhälfte war eine ziemlich farblose Angelegenheit. Nur die Frage, ob Ickx und der Ferrari auch durchhalten würden, hielt noch eine gewisse Spannung aufrecht. Denn so, wie die Verhältnisse jetzt lagen, konnte Rodriguez nur noch auf einen Fahrfehler seines Gegners oder dessen schuldlose Verwicklung in einen der immer noch häufigen Zwischenfälle hoffen. Doch Jacky tat Pedro diesen Gefallen nicht — schon gar nicht nach den Ereignissen in Barcelona und Monte Carlo, die ihm Aufschluß über seine wahre Position gegenüber Stewart und dem Tyrrell mit »Super-Cosworth« gegeben hatten. Gelegenheiten wie diese würden in Zukunft wohl rar sein . . .

So übte er äußerste Konzentration, fuhr so sauber und weich wie er nur konnte und nahm, wenn ihm ein Überholmanöver an bestimmter Stelle zu riskant schien, auch einmal eine kleine Verzögerung in Kauf. Trotzdem kam er besser voran als sein Rivale und fuhr das — den eigenen Worten nach — schwerste Rennen seiner Karriere fehlerfrei zu Ende.

Weit hinter Regazzoni, dessen Überrundung durch Ickx und Rodriguez erst auf den 50. Umlauf fiel, startete inzwischen Surtees eine Serie schärfster Attacken auf Peterson. Der besser abgestimmte March — weichere Federn, keine Querstabilisatoren — und in der viertletzten Runde noch die Berührung der Leitplanken ausgangs der Hunzerug mit dem rechten Vorderrad, das danach schräg in der verbogenen Aufhängung hing und keinen forcierten Einsatz mehr erlaubte, vereitelten jedoch seine Absicht.

In dieser Phase, und zwar in der 40. und 58. Runde, sorgten Schenken und Soler-Roig für die letzten der Ausfälle, die mit nur neun an der Zahl oder weniger als vierzig Prozent unter diesen Bedingungen ebenso verblüfften wie die Tatsache, daß nicht ein einziger davon auf Wasser in der Elektrik, den klassischen »Rausschmeißer« in solchen Fällen, zurückzuführen war. Schenken empfahl sich, bevor der immer stärker aus der Spur laufende BT 33 vollends das Kommando übernahm, und Soler-Roig, weil plötzlich ein Pleuel sein finsteres Kurbelgehäusedasein satt hatte. Der Spanier wollte das zunächst nicht wahrhaben und legte, bis er nach einer halben Runde endlich zum Stillstand kam, eine präch-

tige Olspur. Sie soll an den letzten Drehern nicht ganz unbeteiligt gewesen sein.

Fünf Runden vor Schluß öffnete der Himmel erneut seine Schleusen. Plötzlich zählte das handling wieder doppelt. Regazzoni bekam es zu spüren, als ihm der Ferrari in der Tarzankurve aus dem Ruder und mit der Schnauze auf Grund lief. Knacks — sie hing noch fest und machte sich erst in der Hunzerug selbständig. Der Zeitverlust war bei einer Runde Abstand in beide Richtungen bedeutungslos. Ickx aber schätzte sich glücklich, daß er unter den milderen Verhältnissen rund 15 Sekunden Vorsprung herausgefahren hatte — Rodriguez verkürzte ihn in einem phantastischen Endspurt noch auf die Hälfte!

ERGEBNISSE

11,100,000		
1. Jacky Ickx	Ferrari 312 B 2	1:56.20,09 = 151,379 km/h
2. Pedro Rodriguez	BRM P 160	1:56.28,08
3. Clay Regazzoni	Ferrari 312 B 2	69 Runden
4. Ronnie Peterson	March 711	68 Runden
5. John Surtees	Surtees TS 9	68 Runden
6. Joseph Siffert	BRM P 160	68 Runden
7. Howden Ganley	BRM P 153	66 Runden
8. Gijs van Lennep	Surtees TS 7	65 Runden
9. J. P. Beltoise	Matra MS 120 B	65 Runden
10. Graham Hill	Brabham BT 34	65 Runden
11. Jackie Stewart	Tyrrell	65 Runden
12. Denis Hulme	McLaren M 19	63 Runden

NICHT GEWERTET

Henri Pescarolo	March 711	62 Runden
Skip Barber	March 711	60 Runden
Peter Gethin	McLaren M 19	60 Runden

SCHNELLSTE RUNDE

Jacky Ickx Ferrari 312 B 2 1.34,95 = 158,976 km/h (49. Rd.)

Großer Preis von Frankreich



DIE STRECKE

Streckenlänge: 5,81 km

Runden: 55

Renndistanz: 319,55 km

Europas modernster Rennkurs, der an der Nationalstraße 8 zwischen Marseille und Toulon nahe le Castellet gelegene Circuit Paul Ricard, hat sich in den vierzehn Monaten seines Bestehens eine Spitzenposition in der Sympathieliste der Aktiven wie auch jener, die in einer anderen Form Mitwirkende in dem grandiosen Schauspiel »Grand Prix« sind, erobert. Der Gründe gibt's genug.

Da ist einmal die Strecke selbst, der Grand Prix-Kurs mit seinen 5,81 Kilometern die längste der drei Kombinationsmöglichkeiten, nach den letzten Erkenntnissen der Sicherheitsforschung und Konsultation namhafter Fahrer angelegt ohne langweilig, langsam oder allzu »künstlich« zu sein. Von Start und Ziel führt sie in einer Geraden zum S de la Verrerie, einem sehr schnellen Geschlängel für Fahrer mit Herz, durch die Schikane zur Virage de l'Ecole, dem nordwestlichen Wendepunkt zusammen mit der ersten der Virages de la Sainte-Baume, über die 1800 Meter-Mistral«-Gerade — 288 km/h (Stewart) — zum entgegengesetzten Wendepunkt, der Courbe de Signes und der anschließenden Doppelrechtskurve, und von da über das S de Bendor, die Virage de la Tour und die Virage du Pont in verhältnismäßig engen Schleifen zurück zum Ausgangspunkt. Flache Kerbsteine, breite Seitenstreifen, Leitplanken und, wo nötig, bis zu siebenfache Fangzäune gehören zur Grundausrüstung. Eine — beim Grand Prix allerdings nicht

in Betrieb genommene — automatische Startanlage, eine fahrbare Löschkanone bei Start und Ziel, 33 Feuerlöschposten und eine ebenso lückenlose Ampelwarnanlage statt Flaggenposten vervollständigen die vorbildlichen Sicherheitseinrichtungen.

Nicht weniger eindrucksvoll sind die baulichen Anlagen: nahezu unbegrenzte Parkmöglichkeiten — über 35 000 Fahrzeuge — in unmittelbarer Nähe der Strecke, ein gut zugängliches, durchgehend asphaltiertes und mit allen nötigen sanitären Einrichtungen ausgestattetes Fahrerlager sowie der imposante, 250 Meter lange Gebäudekomplex mit fünfzig geräumigen Boxen — speziell abgesicherte Ausfahrten schützen vor der Unachtsamkeit der Boxennachbarn, der überdachte Vorplatz vor sengender Sonne und Regen —, fünfzig dazugehörenden Empfangsräumen in der ersten und dem Pressesaal, dem Kommunikationszentrum und einem Restaurant in der vollklimatisierten zweiten Etage.

Dazu kommen die straffe aber freundliche Organisation, die — allerdings nur für wenige interessante — Landemöglichkeit auf dem angrenzenden, nicht minder großzügig angelegten Flugplatz, die Annehmlichkeiten des bevorzugten »Standquartiers« Bandol einschließlich der Ile de Bendor und nicht zuletzt die Faszination der südfranzösischen Landschaft, die allein schon die Reise nach le Castellet zum Erlebnis macht.

FAHRER UND WAGEN

Mit einem Wetter, wie es angenehmer nicht hätte sein können, entschädigte die Provence die Fahrer für die unfreiwillige Wasserschlacht in Zandvoort: strahlendblauer Himmel und ein erfrischender Luftzug an allen drei Tagen!

Bei gesicherten Finanzen und auch sonst nicht limitierter Teilnehmerzahl konnten sich die nach der Nennliste bis auf Gérard Larrousse vollzählig eingetroffenen Konkurrenten frei von allen Qualifikationssorgen auf das bevorstehende Ereignis vorbereiten. Die meisten kannten die Strecke schon von früheren Veranstaltungen oder Testfahrten, der Rest fand in den sieben Trainingsstunden genügend Zeit zur Akklimatisierung. Den Stamm ergänzten diesmal die Einheimischen François Mazet und Jean Max auf den March 701/5 (Jo Siffert) und 6 (Frank Williams), während Andretti einen USAC-Meisterschaftslauf wahrnahm.

72 | FRANKREICH FRANKREICH | 73

Da niemand Anlaß zu besonderer Eile hatte, wurde das wahre Kräfteverhältnis zwischen den Acht- und Zwölfzvlindern nicht so schnell aufgedeckt. Daß es dazu kommen mußte, war indes jedem klar, der einigermaßen hinter die Kulissen blickte: Der Streckencharakter würde auch die letzten maschinellen Reserven fordern. Mit der Zeit aber bekamen die Boxen immer mehr Zulauf von Fahrern, die, gleichgültig aus welchem Lager sie stammten, allesamt dieselbe Erfahrung gemacht hatten: Stewart zog ihnen auf der Geraden unaufhaltsam davon. In Zwölfzylinderkreisen stimmte das nachdenklich, bei den Ford-Cosworth-Besitzern aber machte sich - gelinde gesagt - Verärgerung breit. Es war offensichtlich, daß Keith Duckworth und seine Techniker für Stewart, und nur für ihn allein, alle Register gezogen hatten. Nach zwei Stunden trennten sich Stewart und Ickx 1.52,72:1.53,46, während der weitere Verlauf der Rangliste - Beltoise (1.53,47), Regazzoni (1.53,53) und Rodriguez (1.53,65) - schon eher in die bevorzugte Denkschablone paßte. Cevert (1.54,08) brachte den zweiten Achtzylinder auf den sechsten und Peterson (1.54,27) den dritten, und zwar den Alfa-Romeo-bestückten March 711/6, hinter Siffert auf den achten Platz. Stewarts Wagen trug übrigens eine neue, sportwagenähnliche Bugverkleidung und wie der von Cevert die nun schon bekannten Zwillingsscheibenbremsen an der Vorderachse. Ein Dreher Stewarts infolge blockierter Vorderradbremse veranlaßte jedoch Ken Tyrrell nach dem ersten Training zur Umrüstung beider Wagen auf die normalen Einscheibenbremsen.

Das zweite Training sah nun auch das McLaren-Team am Werk, dessen Transporter wie schon so oft mit einem schweren Motorschaden liegengeblieben und erst mit großer Verspätung eingetroffen war. An der Gesamtsituation änderte sich nichts: Cosworth-Günstling Stewart trumpfte erneut mit der Bestzeit (1.51,70) auf und verwies die Zwölfzylinderstreitmacht mit Ickx (1.52,15), Regazzoni (1.52,43), Rodriguez (1.52,66), Beltoise (1.52,92), Amon (1.52,94) und Siffert (1.52,98) unbarmherzig auf die Plätze. Diesmal hatte Stommelen (1.53,10) den schnellsten »Auch«-Achtzylinder.

Das Abschlußtraining brachte nichts Neues: Stewart (1.50,71 = 188,92 km/h) behauptete klar seine Spitzenposition vor Regazzoni (1.51,53) und Ickx (1.51,88). Allerdings durchbrachen nun auch andere die Schlachtreihe der Zwölfzylinder: Hill mit dem »Hummer«-Brabham und — in Stewarts Schlepp — Cevert im originalverkleideten Tyrrell.

An der Reifenfront herrschten diesmal ausgeglichenere Verhältnisse:

Firestone bot mit einem noch »namenlosen« Reifen dem Goodyear G 26 und der in Holland zwangsläufig nicht mehr zum Einsatz gekommenen »Zandvoort-Spezialmischung« G 27 paroli. Reifenprofile gehörten inzwischen der Vergangenheit an. Für das Rennen wählten die Firestone-Fahrer mit Ausnahme Petersons (B 25) allesamt die neue Mischung, während die Goodyear-Konkurrenz bis auf Beltoise (G 27) geschlossen Stewarts Beispiel (G 26) folgte.

STARTAUFSTELLUNG

Circuit Paul Ricard, 4. Juli

4 Jacky Ickx Ferrari 312 B 2/ 1.51,88	6	5 Clay Regazzor Ferrari 312 B 2 1.51,53		11 Jackie Stewart Tyrrell 003 1.50,71
	15 Pedro Rodrigu BRM P 160/01 1.52,46	ez	7 Graham Hill Brabham BT 3 1.52,32	34/1
21 J. P. Beltoise Matra MS 120 I 1.52,92	B/05	12 François Ceve Tyrrell 002 1.52,69	rt	14 Joseph Siffert BRM P 160/02 1.52,50
	24 Rolf Stommele Surtees TS 9/00 1.53,10		20 Chris Amon Matra MS 120 1.52,94) B/06
22 John Surtees Surtees TS 9/001 1.53,57		17 Ronnie Peterso March 711/6 (1 1.53,36		9 Denis Hulme McLaren M 19/2 1.53,24
	2 Reine Wisell Lotus 72/3 1.53,75		8 Tim Schenken Brabham BT 3 1.53,58	
27 Henri Pescarolo March 711/3 1.54,27	0	1 Emerson Fittip Lotus 72/5 1.54,22	paldi	16 Howden Ganley BRM P 153/06 1.53,77
	19 Andrea de Ada March 711/1 (A 1.56,17		10 Peter Gethin McLaren M 1 1.54,90	9/1
34 François Mazet March 701/5 2.00,51	:	28 Jean Max March 701/6 1.59,79		18 Alex Soler-Roig March 711/4 1.57,07

74 | FRANKREICH | 75

Zwischen Trainingsgeschehnissen und Rennverlauf herrschte völlige Übereinstimmung. Stewart gewann den Dreikampf beim Start, fuhr die 2. Runde in der neuen offiziellen Rekordzeit von 1.54,09 (alter Rekord: Cevert, Tecno-Cosworth F2 2.01,4 = 172,29 km/h), durchlief geradezu zeitraffend die Eröffnungsphase und drosselte anschließend auf Zeiten um 1.55,5, während sich die Meute seiner »Verfolger« nach und nach in Wohlgefallen auflöste. Die 35 000 Zuschauer erlebten ihn in einer Überlegenheit, wie sie in einem so kampfstarken Feld wohl nur selten vorkommt. Commanding lead bezeichnet der Engländer, was Stewart schon nach der 1. Runde auf Regazzoni und dessen Nachfolger Rodriguez, Beltoise, Amon, Cevert, Siffert, Ickx, Peterson, Hill, Stommelen, Surtees, Hulme, Fittipaldi, Wisell, Pescarolo, Schenken, Gethin, Ganley, de Adamich, Soler-Roig, Max und Mazet herausgefahren hatte. Spannend waren eigentlich nur die Auseinandersetzungen in der Gruppe der kreischenden Kreissägen wie zum Beispiel Rodriguez' *displacement* durch das zunächst erstaunlich schnelle Matra-Paar in der 4. und die Wiederherstellung der alten Reihenfolge in der 6. Runde oder was weiter hinten im Feld geschah.

Da war zunächst der unglückliche Jacky Ickx, dessen Motor schon beim Start nicht mehr die gewohnte Leistung gab und ihn in der 5. Runde auf freier Strecke jählings im Stich ließ. Damit gesellte sich der Zandvoort-Sieger unter Verlust unwiederbringlicher Meisterschaftspunkte zu Soler-Roig, dem das klemmende Druckhalteventil im Einspritzverteiler bereits in der 2. Runde einen Strich durch die Rechnung gemacht hatte. Dann der hohe Einsatz Ceverts, der sich bis zur 8. Runde, die Stewart bereits 10 Sekunden vor Regazzoni und diesen wiederum 6,5 Sekunden vor Rodriguez sah, an den beiden Matra vorbeigearbeitet hatte und sich nun als Vierter an der Spitze einer Gruppe mit Beltoise, Siffert, Hill und Amon etablierte. Oder Hills nicht weniger tapferer Vorstoß innerhalb der vier folgenden Runden, der ihn an Beltoise und Siffert vorbei auf den fünften Platz brachte.

Von hinten arbeitete sich unterdessen Fittipaldi an diesen gestreckten Konvoi heran und ging, nachdem zuerst Siffert mit Beltoise reinen Tisch gemacht hatte, in einem Zug an den beiden Matra vorbei. *Old hand* Hulme schied in der 16. Runde mit Motorschaden aus. Vier Runden danach tat es ihm Peterson gleich. Immerhin behauptete der March-Alfa zur Zeit seiner *Explosion* eine für diese Wagen-Motor-Kombination bis dahin einmalige Position.

Stewarts Vorsprung schnellte in der 21. Runde schlagartig von 15 auf 28 Sekunden, als Petersons Ol bei der Schikane Ferraris Schicksal auf dramatische Weise besiegelte: Regazzoni kam ins Schleudern, drehte sich, krachte in die Leitplanken, wobei ein Hinterachsquerlenker abgerissen wurde, und versperrte während alledem Hill den Weg, der um den Ferrari noch herumlenken, den eigenen Aufprall auf die Planken aber nicht mehr verhindern konnte. Auch bei ihm wurde ein Rad beschädigt, und zwar das linke Vorderrad und zwangsläufig auch die Verkleidung — und zum Glück nur die! — des exponierten Kühlers. Er schaffte es noch bis zur Box und nahm mit neuem Rad, geflickter Karosse und beträchtlichem Rückstand das Rennen wieder auf. Die Reihenfolge las sich nun so: Stewart, Rodriguez, Cevert, Siffert, Fittipaldi, Amon, Beltoise, Schenken, Wisell, Surtees, Pescarolo, Stommelen, Gethin, Ganley, de Adamich, Max, Mazet, Hill.

Genau bei Halbzeit, in der 28. Runde, war es auch um Rodriguez, dem Opfer einer defekten Zündspule, geschehen. Jetzt lag Stewart 38,5 Sekunden vor seinem Stallgefährten Cevert - eine Konstellation, die an Clermont-Ferrand anno 1969 erinnerte, als die damaligen »Tyrrells« Stewart und Beltoise auf Matra MS 80 den Doppelsieg für ihr Team errangen. Das Publikum war aus dem Häuschen. Hinter Cevert allerdings lauerten die in ihrem Zweikampf gefährlich schnellen Siffert und Fittipaldi. Die beiden Matra dagegen waren klar abgeschlagen und wurden soeben von Schenken, der sein Talent zum erstenmal mit einem gutgehenden Serie 11-Motor unter Beweis stellen durfte, von hinten aufgerollt. Beltoise mußte sich in der 28. und Amon in der 37. Runde beugen. Zwischendurch, in der 32. Runde, erlag auch de Adamichs Alfa Romeo-Motor einem Pleuelbruch, und nur zwei Runden danach folgte Hill mit geplatzter Ölleitung nach. Momentan gab es drei Kampfgruppen: Fittipaldi und Siffert stritten um den dritten, Schenken - nach einem Dreher für sechs Runden wieder hinten und Amon um den fünften und Wisell, Beltoise, Surtees und Pescarolo um den siebten Platz. Wisell drehte sich auf Hills Ol, fiel hinter Pescarolo auf den zehnten Platz zurück und erkämpfte sich den ganzen Weg nach vorn noch einmal. Pescarolos Position wäre ihm in der 45. Runde jedoch automatisch wieder zugefallen, als es den bärtigen Franzosen in der Virage du Pont mit blockiertem Getriebe erwischte. Ein Pech kommt selten allein — fast gleichzeitig und von da an regelmäßig sprach auch Jean Max mit dem zweiten und älteren Williams-March wegen größerer Flüssigkeitsverluste in der Kupplungshydraulik bei seiner Box vor.

76 | FRANKREICH FRANKREICH | 77

Sieben Runden vor Schluß - soeben hatte Fittipaldi den mit leicht angetötetem Motor nun nicht mehr voll fahrenden Siffert vom dritten Platz verdrängt - lief mit Cevert eine Welle der Enttäuschung um den Kurs: Besorgniserregende Motorgeräusche suggerierten den alsbaldigen Verlust seiner fraglos in Schwerstarbeit errungenen Position. Obwohl sich der Defekt nur als abgefallener Auspuffkrümmer entpuppte, erlitt Cevert zunächst starke Zeitverluste. Von hinten kam Fittipaldi herangeflogen. Die Nachricht seiner Betreuer beflügelte ihn. Von 9 Sekunden Vorsprung waren 5 rasch aufgebraucht. Für Ceverts Landsleute wurde die Spannung fast unerträglich. Dann aber reagierte er auf die anfeuernden Signale seiner Helfer, fuhr schneller als je zuvor und brachte wieder 6 Sekunden zwischen sich und seinen Verfolger. Weniger glücklich war dagegen Tim Schenken. Ihm fehlten nur noch fünf Runden, da registrierte er den totalen Zusammenbruch des Motorölkreislaufs. Er stoppte kurz vor Start und Ziel und erwartete dort - immer noch in Wertung - den Zieldurchgang des Siegers. Er mußte beinahe handgreiflich werden, um unter dem Andrang schiebewütiger Funktionäre auch in Wertung zu bleiben.

Kaum hatten Stewart und — für Ken Tyrrell zweifellos die noch größere Genugtuung — Cevert ihren großartigen Doppelsieg in der Tasche, da wurde bei den erbitterten Konkurrenten auch schon die Frage laut: War Betrug mit im Spiel? Der Kraftstofftest verlief jedoch negativ.

ERGEBNISSE

1. Jackie Stewart	Tyrrell	1:46.41,68 = 179,70 km/h
2. François Cevert	Tyrrell	1:47.09,80
3. Emerson Fittipaldi	Lotus 72	1:47.15,75
4. Joseph Siffert	BRM P 160	1:47.18,85
5. Chris Amon	Matra MS 120B	1:47.22,76
6. Reine Wisell	Lotus 72	1:47.57,70
7. J. P. Beltoise	Matra MS 120B	1:47.58,61
8. John Surtees	Surtees TS 9	1:48.06.59
9. Peter Gethin	McLaren M 19	54 Runden
10. Howden Ganley	BRM P 153	54 Runden
11. Rolf Stommelen	Surtees TS 9	53 Runden
Tim Schenken	Brabham BT 33	50 Runden
13. François Mazet	March 701	50 Runden

SCHNELLSTE RUNDE

Jackie Stewart Tyrrell (2. Rd.) 1.54,09 = 183,329 km/h

FRANKREICH

In le Castellet trug Jackie Stewarts Tyrrell erstmals diese sportwagenähnliche Bugverkleidung.

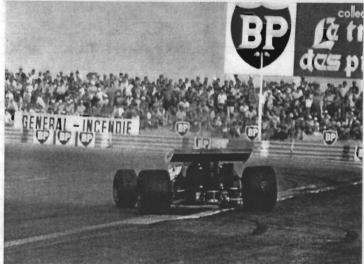


FRANKREICH

Zwischen Hulme, Gethin und Ganley entbrannte ein Kampf, der nicht selten über die unbefestigten Randstreifen führte.

Dann aber verlor Ganley etwas plötzlich den Kontaki . . .







ENGLAND

Stewart-Siege waren jetzt schon eine Selbstverständlichkeit . . .

Einen beispiellosen Frühstart praktizierte Regazzoni. Er startete, hielt wieder an, startete erneut und war auch da noch nicht sicher, ob die andern überhaupt folgten. Im Bild überzeugt er sich gerade davon.





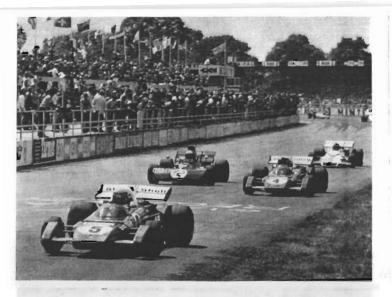
Der erste Tyrrell im Ziel. Zu seiner Linken ist ein System von Fangzäunen zu erkennen.

ENGLAND

Stewart machte mit den beiden führenden Ferrari kurzen Prozeß. Ickx "fiel" zu Beginn der zweiten . . .

... Regazzoni in der vierten Runde.

lckx, Peterson, Fittipaldi, Schenken und Hulme schlossen sich zu einer Gruppe zusammen, in der dem Teufel die Ohren abgefahren wurden.







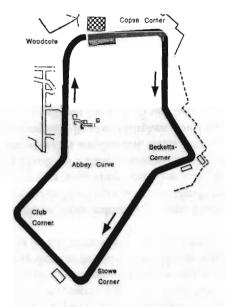
Großer Preis von England

DIE STRECKE

Streckenlänge: 4,712 km

Runden: 68

Renndistanz: 320,42 km



Der 24. Große Preis von England hatte es nicht leicht, unter diesem Titel Renngeschichte zu machen. Das Internationale Wollsekretariat, der neue Sponsor, wollte etwas für sein Geld sehen, und so wurden der »Woolmark Grand Prix« und der wenigstens entfernt noch an die Bedeutung des Ereignisses erinnernde »The Woolmark British Grand Prix« geboren. Der Aufkleber »Circuit Paul Ricard« an den Wagen wich dem Wollsiegel.

Nichtsdestoweniger teilte das Rennen mit den vielen Namen den Weltmeisterschaftskampf in seine zwei ungleichen Hälften. Die Bilanz, die man danach zog, unterschied sich grundsätzlich von der zu Saisonbeginn: Ferrari, die bereits am Ziel geglaubte Marke, war schon lange nicht mehr auf der Straße des Siegers und hatte kaum noch eine Chance, gegen das Gespann Stewart—Tyrrell—Cosworth aufzubegehren. Dafür nahm ein anderes Fabrikat rapiden Aufschwung: BRM. Noch erschien es nicht in den Siegerlisten, aber das konnte nur noch eine Frage der Zeit sein. Daran vermochte auch der entsetzliche Rückschlag wenige Tage vor dem Treffen in Silverstone nichts mehr zu ändern.

FAHRER UND WAGEN

Pedro Rodriguez (31) war bei seinen Kollegen nicht sehr beliebt. Der »kleine Mexikaner mit dem übergroßen Kämpferherzen« — so Dieter Stappert in »powerslide« — hatte seine eigenen Vorstellungen von Kampf und Taktik. Wenn ihn die Technik einmal nicht im Stich ließ, was in der Formel 1 allerdings nur selten der Fall war, erwies er sich als fast unbezwingbarer Gegner, als ein Fahrer mit eisernem Willen und von unbeschreiblicher Kraft, Härte und Ausdauer. Wer je um den Sieg mit ihm gerungen hat, wird sich wohl zeit seines Lebens dieser Begegnung erinnern.

Pedro Rodriguez, der um zwei Jahre ältere Bruder des 1962 in Mexico City tödlich verunglückten Ricardo, war ein in sich gekehrter Einzelgänger und ein unbequemer Zeitgenosse dazu. Regen in Spa, Kuppen und Bäume am Ring, überhaupt die ganze Sicherheitspsychose, in die sich seine organisierten Kollegen bis zum Fahrerstreik hineinsteigern konnten, rief bei ihm nur Ablehnung hervor. Für ihn galt es, den Gefahren einer Strecke fahrerisch zu begegnen, sie richtig einzuschätzen und sich danach zu richten — und nicht umgekehrt. Die einmal in Aussicht gestellte Absage des Großen Preises von Belgien bei Regen hätte ihn nicht davon abgehalten, aus Protest allein und selbstverständlich außer Wertung an den Start und über die gesamte Distanz zu gehen. Das war Pedro Rodriguez.

Dennoch lastete sein Tod, der ihn, den »Langstreckenkönig«, die dominierende Figur bei der Internationalen Markenmeisterschaft 1970/71 am 11. Juli auf dem Norisring am Steuer eines privaten Ferrari 512 M ereilte, schwer auf den Kollegen. Sein ganzes Wesen hatte den schon seit dem zwölften Lebensjahr motorsportlich aktiven und mit vierzehn im Motorradsattel bereits zu nationalen Meisterehren gelangten Vollblutrennfahrer zu einem der Unverwundbaren gestempelt, und nun stand man wieder einmal jäh vor dem Unfaßbaren . . .

Natürlich blieb sein Platz im BRM-Team unbesetzt. Dieser neuerliche Schicksalsschlag traf den schwergeprüften Rennstall übrigens inmitten der Vorbereitungen zur Feier seines ersten öffentlichen Auftritts hier in Silverstone vor einundzwanzig Jahren. Dabei hatte die Mannschaft aus Bourne die nach den letzten Rennen durchaus berechtigte Hoffnung auf eine hohe Plazierung eines ihrer Spitzenfahrer.

Rodriguez' Streichung blieb nicht die einzige Korrektur auf der Teilnehmerliste, wenngleich auch die einzige mit ernstem Hintergrund. Die andern betrafen Mario Andretti, dem die USAC-Läufe begreiflicher-

weise nun wieder näherlagen, Emerson Fittipaldi, der die auf ihn eingetragene »Turbine« unter dem Vorwand, die schwergängige Lenkung strapaziere zu sehr die noch im Heilungsprozeß begriffenen Rippen samt Brustbein, schnellstens an den ebenso verdutzten wie verärgerten Wisell weiterschob, und den bei March ausgeschiedenen Alex Soler-Roig, dessen Vertrag Nanni Galli übernahm. An zum Teil alten neuen Gesichtern sah man den in Frankreich zurückgesetzten Dave Charlton, den Colin Chapman ursprünglich für den Turbinenwagen vorgesehen hatte, in Wisells nun ehemaligem 72/3 — da der Südafrikaner gerade im Begriff stand, diesen Wagen zu erwerben oder ihn sogar schon gekauft hatte, konnte man ihn natürlich nicht gut auf ein anderes Fahrzeug setzen —, ferner Derek Bell auf Kosten der Hago Industries abwechselnd im Surtees TS 7/001 und TS 9/004, Jackie Oliver in McLarens M 14 A/2 und Mike Beuttler in dem von Clarke—Mordaunt erworbenen ex-Werks-March 711/2.

An den Wagen fiel vor allem die nun restlose, bei BRM und Ferrari jedoch nur im Training beobachtete Verbreitung der Staudruckkammern und deren guter Wuchs auf, während Tyrrells Bugverkleidung bis jetzt nur von McLaren kopiert, aus Zeitmangel für die sorgfältige Abstimmung aber nicht eingesetzt wurde. Ferrari hatte dagegen eine von BRM schon in Zandvoort wieder abgelegte Idee aufgegriffen, und zwar die Anströmung der Vorderräder über kleine, von den Bugflossen getragene Körper in Keilform mit freiem Durchgang zu den Radaufhängungen.

Die eigentlichen Probleme lagen jedoch woanders. Eines davon, nämlich die vorwiegend von den Niederquerschnittsreifen Firestones erzeugten Vibrationen, verlangte nach einer schnellen Lösung: Die Wagen, begannen unter der Hand der Fahrer auseinanderzubrechen! Was man zunächst nur als unangenehm empfunden, dann aber als Ursache für die plötzlich steil ansteigende Bruchanfälligkeit von Leitungen, Halterungen und dergleichen erkannt hatte, fraß sich bereits in die tragende Struktur vor - bei Lotus wurden Motoren und damit die kompletten Hinterachsgruppen aus ihrer Verankerung gerüttelt. Die Firestone-Fahrer begruben ihre Hoffnung auf Abhilfe durch die Silverstone-Spezialentwicklung B 28 schnell wieder, nachdem sie diesem Reifentyp erst einmal zehn Runden lang Höchstleistung abverlangt hatten, und schielten bereits nach den älteren Reifen. Am meisten - und darüber wunderte sich nun wirklich niemand - klagten die Ferrari-Fahrer, die geradezu benommen aus ihren Wagen stiegen und sogar von Sehstörungen berichteten.

Ein anderes war das »Cosworth-Wunder« von le Castellet, das nicht wenige Antwortsuchende, darunter viele Neider, auf den Plan gerufen hatte. Zwei Wochen lang und erst recht natürlich an den Silverstone-Tagen standen Cosworth und Ford-England im Kreuzfeuer der Fragen und Kritik. Eine unangenehme Situation, die sich in völliger Übereinstimmung der Betroffenen jedoch auf bewährte Art meistern ließ: Dementis, Dementis, Dementis...

Daß dabei die Glaubwürdigkeit in demselben Maße abnahm wie der Cosworth-Mythos wuchs, spielte gar keine Rolle, solange sich Tyrrell und seine Motorenlieferanten an die einmal getroffene Absprache hielten. Jedenfalls mußte man sich mit Ken Tyrrells Erklärung, er habe lediglich unter den besseren Exemplaren eines mit der — immerhin beachtlichen — Leistung von 454 PS ausgewählt, zufrieden geben. Die sehr viel interessantere Charakteristik blieb dabei leider unerwähnt, denn von einem der verärgerten Konkurrenten wußte man, daß auch er 450 PS an einem Serie 11-Motor nachgemessen, diese Leistung aber nur in dem sehr schmalen, nur bedingt nutzbaren Bereich von 200 U/min erhalten hatte.

Der Vorrat an derartigen Triebwerken für Stewart, Tyrrell & Co. mußte jedenfalls rasch wieder ergänzt worden sein, denn schon bald nahm das Meeting in Silverstone nicht nur wetterbedingt südfranzösische Züge an. Daran änderte auch die Tatsache nichts, daß im Training die Zwölfzylinder mit der rund 30 km/h schnelleren Strecke genauso gut zurechtkamen.

Die »Richtzeiten« für den Trainingsbeginn stammten beide von Stewart: 1.20,5 (210,66 km/h), der bestehende Rundenrekord aus der GKN International Trophy im Mai, und 1.18,3 (216,58 km/h) als die inoffizielle Bestzeit späterer Testfahrten. Dazu kamen noch Tim Schenkens 1.20,0 aus dem »Vortraining« am Dienstag der Rennwoche.

Doch weder Stewart noch Schenken taten sich zu Beginn der vier offiziellen, zu je zwei am Donnerstag und Freitag aufgeteilten einstündigen »Sitzungen« besonders hervor. Dies gelang vielmehr Fittipaldi, dessen 1.19,6 erst in den letzten Minuten des ersten Laufes von Stewart um zwei Zehntelsekunden unterboten wurden. Auch der Nachmittag gehörte diesen beiden Fahrern, die allein die 1.20-Hürde nahmen. Stewart knöpfte mit 1.19,0 seinem brasilianischen Kollegen wiederum zwei Zehntelsekunden ab.

Regazzoni und der permanent von Kraftstoffproblemen (Förderung) und Zündschwierigkeiten (pick-up am Schwungrad) heimgesuchte Siffert vermochten sich erst freitags ins rechte Licht zu setzen. Vormittags,

bei leichtbedecktem Himmel und rückläufiger Temperatur, zu einer Zeit also, in der ohnehin die besten Resultate erwartet und von den meisten auch erbracht wurden, übernahm zwar Fittipaldi mit der bemerkenswerten Steigerung 1.19,0 — 1.18,9 — 1.18,8 — 1.18,4 — 1.18,3 — der offizielle Wert, Lotus und auch die Zeitnehmer anderer Teams stoppten seine letzte Runde hingegen mit 1.18,1! — sofort wieder vor Stewart (1.18,8) die Führung, sah sich jedoch umgehend von dem Schotten (1.18,2) und dann auch von Regazzoni (1.18,1) wieder übertrumpft.

Jo Siffert trat erst gegen Ende des Abschlußtrainings in Erscheinung. Bis dahin beherrschten noch einmal Stewart und sein Herausforderer die Szene, wobei auch für den Tyrrell-Star die Klappe bei 1.18,1 fiel. Mehr gaben Fahrer und Wagen einfach nicht her. Regazzoni mußte sich trotz härtestem Einsatz diesmal sogar mit 1.18,2 begnügen, derselben Zeit, die eben Siffert nach kurzem, kraftvollem Anlauf — 1.19,6 — 1.18,8 — 1.18,4 — 1.18,2 — noch in die erste Startreihe und dem Rennen mit zwei »echten« und einem Wahlschweizer in einer Reihe zu einem »Schweizer Riegel« verholfen hatte. Fittipaldi wohnte diesen letzten Höhepunkten als Zuschauer bei, weil sich die erwähnten Reifenvibrationen bereits an den Verbindungslaschen zwischen Zelle und Motor seines Lotus 72 zu schaffen gemacht hatten.

86 | ENGLAND | 87

March 711/1 (Alfa Romeo)

1.23,2

DAS RENNEN

Joseph Siffert BRM P 160/02 1.18,2	2	12 Jackie Stewar Tyrrell 003 1.18,1	t	5 Clay Regazzoni Ferrari 312 B 2/5 1.18,1
	18 Ronnie Peterso March 711/6 1.19,0	on	1 Emerson Fittin Lotus 72/5 1.18,3	paldi
9 Denis Hulme McLaren M 19 1.19,6	/2	8 Tim Schenken Brabham BT 3 1.19,5	3/3	4 Jacky Ickx Ferrari 312 B 2/6 1.19,5
	14 François Cever Tyrrell 002 1.19,8	rt	21 Chris Amon Matra MS 120 1.19,7	B/06
2 Dave Charlton Lotus 72/3 1.20,05		Rolf Stommele Surtees TS 9/00 1.19,88		17 Howden Ganley BRM P 153/06 1.19,84
	22 J. P. Beltoise Matra MS 120 1.20,2	B/05	10 Peter Gethin McLaren M 19, 1.20,1	/1
John Surtees Surtees TS 9/00 1.20,61	1	26 Henri Pescarol March 711/3 1.20,5	o	7 Graham Hill Brabham BT 34/1 1.20,3
	6 Mike Beuttler March 711/2 1.20,7		3 Reine Wisell Lotus 56 B 1.20,66	
25 Derek Bell Surtees TS 9/00 1.22,3	4	11 Jackie Oliver McLaren M 14 1.21,0	A/2	20 Nanni Galli March 711/4 1.20,9
			19 Andrea de Manh 711	

Ob in Brands Hatch oder Silverstone - kein britischer Grand Prix ohne erstklassiges Rahmenprogramm! Ein ungezeitetes Formel 1-Training, die traditionelle Kraftprobe der Formel 3-Kadetten und ein Sondereinsatz »Heißer Ofen« gehören ebenso dazu wie die kaum weniger rasante »Parade« älterer, oft noch von den Veteranen selbst gefahrener Rennwagen, die atemberaubenden Kapriolen der RAF-Kunstflugstaffel »Red Arrows« und Chris Barbers Jazzband. Neu - und hoffentlich einmalig - für die seit dem frühen Vormittag unter sonnendurchglühtem Himmel ausharrenden Zuschauer, deren Zahl zu Rennbeginn auf über 58 000 geschätzt wurde, war der Tribut an einen toten Fahrer: Derek Bell versuchte in Pedro Rodriguez' IW Gulf-Porsche 917 eine Rekordrunde in die Bahn zu legen. Es mißlang trotz mehrfachem Anlauf aus technischen Gründen: Der Wagen befand sich angeblich noch in genau demselben Zustand, wie ihn Rodriguez nach den beinahe im Alleingang gewonnenen 1000 Kilometern von Zeltweg - Copilot »Dick« Attwoods kleiner Part tat lediglich dem Reglement Genüge - abgestellt hatte.

Drittklassig - wenn auch pünktlich - war dagegen der Start um 14.30 Uhr. Dean Delamont, der flaggenschwingende RAC-Sportpräsident, irritierte die Fahrer dermaßen, daß man beinahe von einem Fehlstart sprechen konnte. Anstatt nämlich die vom Vorstart herankriechenden Wagen nur kurz abzustoppen und die Konkurrenten dann mit unmißverständlicher Geste ins Rennen zu entlassen, zögerte er die Prozedur über die Maßen hinaus, und zwar genau um den Betrag, der die ohnehin überspannenten Nerven vollends zum Zerreißen brachte. Ob nun mit Absicht oder nicht - Regazzoni tat, als sei der Start gegeben, und preschte los. Doch kaum radierten seine Reifen über den Asphalt, erkannte er, daß niemand folgte. Noch im selben Augenblick rammte er das Bremspedal in den Boden. Zwei Wagenlängen vor dem Feld kam er wieder zum Stillstand. Jetzt fiel die Flagge! Konfusion vorn, Verwirrung hinten - die einen blieben stehen, die andern fuhren los, und so unglaublich es klingt: allen voran fuhr Regazzoni! Siffert und Stewart aber wurden von Ickx überrumpelt. Im Fahrwasser seines reaktionsschnellen Gefährten schoß er aus der dritten Startreihe an Fittipaldi und Stewart vorbei auf Platz zwei und hängte sich an Regazzoni, der wohl in Erwartung einer Startwiederholung die Geschehnisse immer noch mißtrauisch im Rückspiegel verfolgte.

Viel schlimmer noch waren die Auswirkungen in den stark sichtbehinderten Reihen, wo Oliver im allgemeinen Gedränge Hills Brabham von hinten »bestieg« und mit je einer geknickten Radaufhängung schon beim Start für die ersten Ausfälle sorgte. Umgehend wurde protestiert — gegen den Start, gegen Regazzoni und gegen Oliver. Aber nur ein Protest ging durch: Der arme Oliver wurde zu einer Geldstrafe von fünfzig Pfund verdonnert.

Inzwischen stürmten Regazzoni und Ickx mit kurzem Abstand vor Stewart, Siffert, Schenken, Peterson, Hulme, Ganley, Gethin, Cevert, Fittipaldi, Amon, Stommelen, Pescarolo, Beuttler, Beltoise, Surtees, Wisell, Galli, de Adamich, Bell und Charlton um den Kurs und verbreiteten Unsicherheit unter jenen, die in Stewart bereits den neuen Weltmeister sahen. Sollte Ferrari die Folgen der monatelangen Arbeitskämpfe, die fatalen Auswirkungen einer schon lange nicht mehr kontinuierlichen Weiterentwicklung und der für den beständigen Erfolg wohl ebenso wichtigen, über den fraglichen Zeitraum hinweg jedoch nur unter erschwerten Bedingungen im ausländischen Asyl möglichen »Modellpflege« endlich überwunden und zur alten Form zurückgefunden haben?

Unter den überschwenglichen, ja geradezu unenglischen Beifallskundgebungen seiner Landsleute und den verzerrten Lautsprecherstimmen der ebenso mitgerissenen Kommentatoren bei Stowe und Woodcote enthob Stewart jedoch schon bald auch den letzten Zweifler seiner Nöte, indem er in der 2. Runde zuerst Ickx vor Copse und in der 4. dann auch Regazzoni in Stowe unter Zuhilfenahme der Grasnarbe auf die Plätze verwies. Mit ihm arbeitete sich Siffert nach vorn. Wie Stewart hatte er Ickx schon zu Beginn der 2. Runde am Ende der Startund-Zielgeraden aus dem Windschatten heraus abgefangen und bemühte sich nur eine Runde mehr um Regazzoni. Beim Club Corner war das Duell der Schweizer entschieden. Mit zwei britischen Marken, Stewart und dem populären Siffert in Front erreichte der Begeisterungstaumel der Massen beinahe italienische Ausmaße - ein besonderer Ansporn für die Fahrer und eine verdiente Anerkennung ihrer Manager, Techniker und Betreuer, die sie während ihres aufregenden Boxendienstes schmunzelnd zur Kenntnis nahmen.

Stewart stand voll am Gas, fuhr schon in der 5. Runde neuen Rekord (1.20,3) und setzte sich in bewährter Weise von Siffert ab, dem dasselbe mit Regazzoni gelang. Jener wiederum fuhr einen kleinen Vorsprung auf Ickx heraus, dessen Abstand zu Perterson, dem selbst gefährdeten Spitzenreiter einer Gruppe mit Schenken, Fittipaldi — der

sich nach der Entdeckung, daß seine Monteure bei der letzten Änderung der Getriebabstufung den 4. und 5. Gang vertauscht hatten, zuerst ein neues Schaltschema zurechtlegen mußte! — und Hulme nach der 10. Runde nur noch wenige Meter betrug. Hinter Solist Ganley bildeten Gethin, Cevert, Stommelen, Amon, Pescarolo und Beltoise eine weitere Gruppe, der sich gerade auch Surtees anzuschließen begann. Dagegen waren Galli, Beuttler, Bell, Wisell und deAdamich bereits außer Kontakt, während ein Kolbenbruch Dave Charltons DFV schon in der 2. Runde den Garaus gemacht hatte.

Auch wenn sich Stewart rasch von seinen Gegnern löste, so vermittelte die mehrfach auch von Siffert verbesserte Rundenbestzeit doch etwas von der Art, wie hier gefahren wurde. Plötzlich aber kam der Schweizer nicht mehr mit, ohne daß Stewart auch nur ein Deut Fahrt zugelegt hätte. Das bedeutete Alarm an der BRM-Box, denn offensichtlich befand sich »Seppi« in Schwierigkeiten. Bald verlor er bis zu einer Sekunde in jeder Runde und kam allmählich den Fangarmen seines Eidgenossen immer näher. Bei Vierteldistanz kassierte er zwar noch die 3000 Fränkli für den zweiten Platz, drei Runden danach aber schlug Regazzoni zu. Noch wußte man nicht, was den BRM quälte — die einen schoben es auf die Reifen, andere wollten Zündaussetzer gehört haben. Nach diesem neuerlichen Rückschlag betrug Stewarts Vorsprung über 13 Sekunden.

Die eigentliche Schlacht tobte jetzt in der »Verfolgergruppe«, die seit der 13. Runde Fittipaldi vor Schenken und in der 18. sogar Peterson einmal kurz vor Ickx sah. Jeder dieser Fahrer gab im Rahmen seiner technischen Möglichkeiten — Reifen und Motoren — sein Bestes. Dennoch imponierten Fittipaldi, dessen ungestümer Vorwärtsdrang in der 22. Runde selbst Peterson zu Fall brachte, und Schenken ganz besonders, da ihre Form nahtlos an ihre Leistung in Südfrankreich anschloß. Rundherum Arger mit dem Wagen - die falschen Reifen, schlechte Bremsen und Schaltschwierigkeiten — setzte dem Brasilianer iedoch so zu, daß er Peterson gerade bei Halbzeit wieder ziehen lassen mußte. Da nur zwei Runden zuvor Hulmes Motor bei Becketts all sein Herzblut auf die Piste ergossen hatte, trug nun er das Schlußlicht dieser Gruppe. Immer noch allein und jetzt Achter war Howden Ganley auf dem älteren BRM, dem Pescarolo, Stommelen, Amon und Surtees in respektvollem Abstand, dann Beltoise und schließlich noch Galli und Wisell sowie die zum Teil gleich durch mehrere Boxenstopps weit zurückgeworfenen Gethin (Radwechsel), Cevert (Wasserleitungsbruch) und de Adamich (Gasgestänge) folgten. Beuttler und Bell waren schon

90 | ENGLAND | 91

seit geraumer Zeit nicht mehr dabei, der March in der 22. Runde einem Motorschaden und der Surtees zwei Runden danach einem Längslenkerbruch erlegen.

Während Stewart, dessen Vorsprung mittlerweile auf 18,5 Sekunden angewachsen war, das einmal an den Tag gelegte Tempo auch weiterhin konstant hielt, machte Siffert auf Regazzoni plötzlich wieder Boden gut. Mit einem Mal schien der BRM all seine Probleme abgelegt und Siffert wieder freie Fahrt zu haben. Nach wenigen Runden duellierten sich die Schweizer erneut, wobei das Erstaunliche eben der Geschwindigkeitsüberschuß des BRM war, obwohl Siffert zu jener Zeit eher abfällig auch dem Triebwerk mit den vielzitierten »neuen« Zylinderköpfen nicht mehr als 435 PS zuerkannte. Diese Aussage stand zwar im krassen Widerspruch zur Werksangabe, fügte sich aber recht gut ins Gesamtbild.

Der neuentfachte Positionskampf zwischen Siffert und Regazzoni war gerade in vollem Gang, als das Feld mit Amon einen weiteren Fahrer verlor. Es war nichts Außergewöhnliches, daß der französische Zwölfzylinder weder Leistung noch Stehvermögen zeigte, und das in der 36. Runde »fallengelassene« Ventil nur eine neue Variante in dem reichhaltigen Angebot an Ausfallursachen. Amon konnte einem auch wirklich leid tun: erst die ebenso kühnen wie erfolglosen Einsätze für Ferrari (1967—69), dann das unerfreuliche Intermezzo bei der noch im Aufbau begriffenen Firma March (1970) und schließlich der Wechsel zu Matra, als Ferrari mit Fiats Hilfe gerade den unteren Totpunkt zu überwinden begann.

Nun, mit Ferrari ging es ja auch wieder bergab. Weder der einstige Leistungsüberschuß noch die beinahe schon wieder sprichwörtliche Zuverlässigkeit hatten sich als dauerhaft erwiesen. Daran lag es jedoch nicht, als Jacky Ickx nach der 38. Runde seinen Wagen an die Boxen dirigierte — wenigstens noch nicht. Vorerst nämlich zwang ihn »nur« ein Reifenschaden zu dem unerwünschten Aufenthalt, und zwar die rasch fortschreitende Zerstörung des hochbelasteten linken Vorderradreifens, dessen Lauffläche in einzelnen Partikeln davonflog und stellenweise bereits den Unterbau freigab.

So übernahm Peterson kampflos den vierten Platz, um den er sich seither unter Aufbietung all seiner Möglichkeiten ebenso redlich wie vergeblich bemüht hatte. In seinem Rücken tobte weiterhin die Auseinandersetzung zwischen Fittipaldi und Schenken, wobei letzterer dank der besseren Verfassung seines Wagens allmählich wieder die Oberhand gewann.

Von da an schien es, als fahre das Glück bei diesem Trio mit. Zuerst, und noch bevor Siffert den Generalangriff auf Regazzoni starten konnte, wurde der BRM wieder sauer. Die Fehlzündungen waren schlimmer denn je, und als sich Siffert in der 43. Runde endlich in den unvermeidlichen Boxenstopp fügte, fand man auch bald des Rätsels Lösung: Die Zündspule hatte sich unter den Reifenvibrationen aus ihrer Halterung befreit! Und nur fünf Runden danach hastete auch Regazzoni, veranlaßt durch denselben Reifenschaden wie bei Ickx, zu seiner Box. Als er dazu noch schwachen Öldruck vermeldete, nahm ihn sein Rennleiter gleich aus dem Rennen. Zwischen Peterson und seinen beiden Mitstreitern, die bereits in neuer Reihenfolge fuhren, ging es jetzt also um den zweiten Platz! Ganley dagegen profitierte nicht viel vom Zusammenbruch der schweizer Front, da ihn ein plattes Hinterrad um den entsprechenden Positionsgewinn brachte.

Das letzte, jetzt nur noch von Stewart, Peterson, Schenken, Fittipaldi, Pescarolo, Stommelen, Surtees, Beltoise, Galli, Ganley, Siffert, Cevert, Gethin, de Adamich und dem mit der »Turbine« ein Schattendasein am Feldende führenden Wisell in Angriff genommene Viertel sah gleich zu Anfang den Totalausfall Ferraris: Ickx, hinter Beltoise zuletzt Neunter, registrierte ebenfalls rasch sinkenden Öldruck und gab in der 52. Runde vor Eintritt der Folgeschäden auf. Das rettete Ferrari einen Motor, da der Ölkreislauf nicht von innen heraus sondern nur durch eine undichte Verbindungsleitung gestört war. Fast zugleich legte Wisell den ersten seiner von da an regelmäßigen Boxenstopps ein, da ihm bei nur 60% Arbeitsleistung eine Überprüfung des Triebwerks angeraten schien, und im 54. Durchgang fehlte auch Gethin, dessen McLaren einen Motorschaden erlitten hatte.

Jackie Stewart, den neuen offiziellen Rekordhalter seit der 45. Runde, beeindruckte der rapide Zerfall des Feldes wenig. Sein Tyrrell war kerngesund und ermöglichte ihm erneut die immer wieder bestaunte Gleichmäßigkeit, die er ein Rennen lang Runde für Runde einhalten konnte. So fuhr er mit geringsten Abweichungen stetig 1.20, obwohl er fast eine halbe Minute vor Peterson lag. Mit ihm befanden sich nur noch drei Fahrer in derselben Runde.

Schon glaubte man die Rollen endgültig verteilt und freute sich, nachdem Fittipaldi in Frankreich so schön am Zug gewesen war, besonders über Schenkens dritten Platz. Die Kluft, die sich zu Peterson aufgetan und zehn Runden vor Schluß knapp 3,5 Sekunden betragen hatte, schien nicht weiter beunruhigend, da er andererseits seinen Verfolger souverän auf Distanz hielt. Umso überraschender kam daher Fittipal-

dis Alleingang in der 64. Runde und die Nachricht von seinem blockierten Getriebe.

Zum zweitenmal kassierte Stommelen Weltmeisterschaftspunkte. Seine Gegner in diesem Rennen hießen Amon und Pescarolo. Letzterer schleuderte ihm einen Stein ins Visier, ohne jedoch ernsthaften Schaden anzurichten. Bezeichnenderweise kam Surtees weder im Training noch im Rennen an die Leistung seines Stallgefährten heran — eine Beobachtung, wie man sie in letzter Zeit recht häufig machen konnte. Leider erlaubten die wohl nur selten gleichen maschinellen Voraussetzungen keinen direkten Vergleich der fahrerischen Qualitäten.

ERGEBNISSE

 Jackie Stewart 	Tyrrell	1:31.31,5 = 209,98 km/h
2. Ronnie Peterson	March 711	1:32.07,6
3. Emerson Fittipaldi	Lotus 72	1:32.22,0
4. Henri Pescarolo	March 711	67 Runden
Rolf Stommelen	Surtees TS 9	67 Runden
John Surtees	Surtees TS 9	67 Runden
7. J. P. Beltoise	Matra MS 120 B	66 Runden
8. Howden Ganley	BRM P 153	66 Runden
9. Joseph Siffert	BRM P 160	66 Runden
10. François Cevert	Tyrrell	65 Runden
11. Nanni Galli	March 711	65 Runden
12. Tim Schenken	Brabham BT 33	63 Runden

NICHT GEWERTET

Reine Wisell	Lotus 56 B	57 Runden
Andrea de Adamich	March 711	56 Runden
	(Alfa Romeo)	

SCHNELLSTE RUNDE

Jackie Stewart Tyrrell (45.Rd.) 1.19.9 = 212.24 km/h

Punktespiegel nach Abschluß der Wertungsgruppe 1

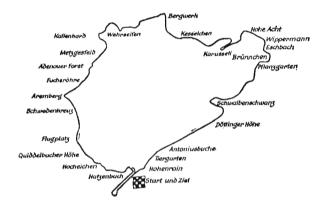
Fahrer-Weltmeisterschaft

	Südafrika, 6. März	Spanien, 18. April	Monaco, 23. Mai	Niederlande, 20. Juni	Frankreich, 4. Juli	England, 17. Juli	Wertungsgruppe 1
1. Jackie Stewart	6	9	9	-	9	9	42
2. Jacky Ick x	_	6	4	9	_	_	19
Ronnie Peterson	_		6	3	_	6	15
4. Emerson Fittipaldi	_	_	2		4	4	10
Mario Andretti	9		_	_		_	9
Pedro Rodriguez †		3		6	_		9
7. Chris Amon	2	4		_	2	_	8
Clay Regazzoni	4			4	_	_	8
 François Cevert Denis Hulme 				_	6	_	6
Denis Hulme	1	2	3	_	_	_	6
11. Joseph Siffert	_	-	-	1	3	_	4
Řeine Wisell	3	_	_		1	-	4
Henri Pescarolo	_	_	_	_	_	3	3
Rolf Stommelen			1	_		2	3
John Surtees	_	-	_	2	_	1	3
Jean-Pierre Beltoise		1	_	_	_		1

Internationaler Pokal für Formel 1-Konstrukteure

2. 3. 4. 5. 6.	Tyrrell Ferrari March Lotus BRM Matra	6 9 - 3 - 2	9 6 — 3 4 2	9 4 6 2 —	9 3 — 6 —	9 - 4 3 2 -	9 6 4 	42 28 15 13 12 8
7.	McLaren	1	2	3	_	_	_	6
8.	Surtees	_	_	1	2		2	5

Großer Preis von Deutschland



Die Strecke

Streckenlänge: 22,835 km

Runden: 12

Renndistanz: 274,02 km

Die in den letzten Jahren mit wachsendem Nachdruck erhobene Forderung nach mehr Sicherheit an und auf der Piste durch entsprechende Streckenbeschaffenheit und Ausstattung brachte insbesondere die Eigner älterer Anlagen in größte Verlegenheit: Die zur Erfüllung der Auflagen nötigen, meist sehr umfangreichen baulichen Veränderungen und die Anschaffungen waren finanziell und zeitlich kaum zu verkraften. So mußte 1969 und 1971 der Große Preis von Belgien abgesagt und 1970 Deutschlands Automobilsportereignis des Jahres unter Streikandrohung der organisierten Fahrer (GPDA) nach Hockenheim verlegt werden. Während die Verwalter des Circuit National de Francorchamps so schnell also keine Lösung fanden, gelang es der Nürburgring GmbH, den Großen Preis von Deutschland »heimzuholen«.

Der Aufwand war beachtlich: Nach der aus Zuschauersicht und verkehrstechnischen Gründen – An- und Abmarsch über drei Bundesstraßen, bessere Parkmöglichkeiten — zugunsten der ungekürzten Nordschleife gefällten Entscheidung entwickelte das Straßenbauamt Koblenz unter Berücksichtigung von der CSI erarbeiteter Richtlinien, des GPDA-Mängelkatalogs vom Vorjahr, der vielseitigen Erfahrungen des Auftraggebers, von Empfehlungen aus Fachkreisen und organi-

satorischer Belange einen Stufenplan, der nach Vollendung für 5,6 Millionen DM einen neuen Nürburgring in den alten Rahmen paßte. Alles Weitere hing nun vom Arbeitstempo an der Superbaustelle ab, und auch da wurde Gigantisches geleistet: Baubeginn Anfang Februar, Neueröffnung anläßlich des ADAC-Eifelrennens am 2. Mai – drei Monate, um Grenzkorrekturen vorzunehmen, zehntausend Bäume zu fällen, Böschungen und Erdzungen zurückzusetzen, besonders gefährdete Zuschauerplätze über das Fahrbahnniveau zu erheben, berüchtigte Sprunghügel abzutragen und Senken aufzufüllen, alle Gräben entlang der Piste zu kanalisieren und auf der gewonnen Fläche drei bis vier Meter breite Randstreifen anzulegen, Flachbordsteine zu setzen, 6 km neuen Belag aufzuziehen, über 13 km Leitplanken und zum Teil mehrfach gestaffelte Fangzäune aufzustellen, aufzuräumen . . .

Das Resultat konnte sich sehenlassen: Aus Stewarts »Grüner Hölle« mit unübersichtlichen Kurven, blinden Kuppen und in allen Abstufungen von Buschwerk bis Stahlbeton »gepolsterten« Rändern war eine bei unveränderter Streckenführung vom Cockpit ebenso wie von den meisten Zuschauerplätzen aus gut einzusehende Rennstrecke mit genügend Spielraum für die Akteure und - solange es auf unerlaubte Bewegungsfreiheit verzichtete - sicheren Zonen für das Publikum geworden. Freilich nahm nicht jeder den Umbau kritiklos hin: »Stammkunden« verloren ihren Stammplatz, weil nun dort nichts mehr »los« war, Romantiker traf der Schlag, weil sie die »Hatzenbach«, die »Fuchsröhre«, »Adenauer Forst«, »Wehrseifen«, das »Bergwerk«, das »Kesselchen«, den guten alten »Wippermann« und endlich das »Brünnchen«, den aktivsten aller »lebenden« Schrottplätze und Dauerarbeitgeber umliegender Werkstätten, nicht wiedererkannten, und auch die Fotografen klagten ihr Leid - Fotos tieffliegender Rennwagen besaßen jetzt Seltenheitswert. Wichtig war indes nur, daß der mit seinen vierundvierzig Jahren existenzbedrohte Nürburgring die wohlverdiente Überlebenschance erhalten hatte.

FAHRER UND WAGEN

Die zuletzt im August 1969 in Sachen Formel 1 am Nürburgring »tätigen« Grand Prix-Fahrer — nicht wenige nahmen zwischendurch an anderen Veranstaltungen auf dem Eifelrundkurs teil – beschäftigten sich damals mit der noch jungfräulichen Achtminutengrenze, jener »Traumgrenze«, die im Training zuerst Stewart (7.55,6) und Rindt

(7.58,0) und dann noch sieben weitere Fahrer nahmen, wobei Ickx auf Brabham BT 26 A mit 7.42,1 (177,8 km/h) am besten abschnitt. Er war es auch, dem im Rennen mit 7.43,8 (177,244 km/h) der neue, offizielle Rundenrekord gelang. Dieser Rekord überdauerte 1970 das 1000 Kilometer-Rennen – die schnellste Runde fuhr Pedro Rodriguez auf Porsche 908/3 in 7.50,4 (174,8 km/h) – und blieb bis zur Renovierung der Strecke tabu. Bei der Wiedereröffnung im Mai kamen dann zum erstenmal Formel 2-Wagen unter 8 Minuten und »hinterließen« die für ihre Kategorie gültige Bestzeit von 7.57,1 (172,3 km/h) durch Ronnie Peterson auf March 712. Der anläßlich der folgenden 1000 Kilometer prophezeite Sturm auf die Siebenminutengrenze blieb dagegen ein Wunschtraum. Jacky Ickx und der Ferrari 312 P, die schnellste »Kombination«, schafften im Training »nur« 7.36,1 (180,2 km/h) und im Rennen 7.40,8 (178,4 km/h) – eine auf neuer Strecke nicht gerade umwerfende Verbesserung des zwei Jahre alten Rekords.

Diese Situation fanden die dreiundzwanzig Konkurrenten - Vic Elford im »Fahrertest« bei BRM, das ausnahmsweise vollzählige Ferrari-Dreigestirn, Lotus ohne Charton, Matra ohne den inzwischen wieder gesperrten Beltoise, McLaren ohne Oliver, Surtees ohne Bell, die anderen Mannschaften in der üblichen Besetzung und Jo Bonnier mit seinem privaten McLaren M 7 C - vor, als sie sich am Freitag gegen Mittag zum ersten Training auf die Strecke begaben. Dieter Quester, dem vierundzwanzigsten Teilnehmer laut Nennliste, war plötzlich der £ 3000-Sponsor für den Surtees-Mietwagen abhanden gekommen — Surtees-Manager Garvin Frew sprach von einer Täuschung! -, und auch seinem sprungbereiten Landsmann Dr. Helmut Marko konnte der Wagen nicht anvertraut werden, da der Österreicher bereits einen Vertrag mit BRM für den Grand Prix in seiner Heimat abgeschlossen hatte. Bonnier gestattete dem enttäuschten Dr. Marko daraufhin einen Probegalopp im M 7 C, der aus Kraftstoffmangel jedoch schon nach einer Dreiviertelrunde sein frühzeitiges Ende fand.

Im technischen Bereich verdienten vor allem der Lotus-Neubau 72/5, der die beim Verkauf des 72/3 an Dave Charlton entstandene Lücke schloß — sein »Richtfest« fand während des ersten Trainings statt! —, sowie die Einführung von Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern in die Formel 1 durch March (Peterson) und Surtees (Surtees und Stommelen) Beachtung.

Schon die ersten Runden zeigten, daß der Nürburgring seine wesentlichen Charakterzüge behalten hatte – so auch den einer Marterstrecke für die Fahrgestelle. Trotz der abgetragenen Sprunghügel verloren die

Räder immer noch oft genug den Bodenkontakt, um Federung, Aufhängung, Antrieb und Chassis einem systematischen Vernichtungswerk auszusetzen. Der fehlende Spektakel änderte kaum etwas an der Härte der Landungen. So zog Pescarolos March, den man höherzustellen vergessen hatte, eine unverkennbare Schleifspur um den Ring und quittierte diese Behandlung mit einer deformierten Zelle und einem Radträgerbruch tags darauf – dem dritten übrigens in seinem relativ kurzen Dasein –, der nach erfolgter Bauchlandung erhebliche Folgeschäden nach sich zog. Allgemein bestanden die Schwierigkeiten darin, daß die Wagen bei richtiger Einstellung – harte Federung, viel Bodenfreiheit – viel von ihrem ohnehin nicht überragenden handling verloren. Nach Abschluß der ersten anderthalb Stunden dominierte wieder einmal Stewart (7.21,9), und nicht nur das – Cevert (7.31,4), nach Siffert (7.22,4) Drittschnellster, bestätigte erneut den Tyrrell-Anteil an der gegenwärtigen Siegesserie.

Revidierte Streckenkenntnis und besser abgestimmte Wagen führten in den etwas kühleren Nachmittagsstunden zu einer deutlichen »Zeitverschiebung«, die den einfach noch nicht entwicklungsgerechten Vorgriff auf die Siebenminutengrenze auch diesmal klar herausstellte. Die Zeiten selbst streuten wieder stark, und wenn auch die 51,8 Sekunden zwischen Stewart und Bonnier nicht gerade repräsentativ waren, so verliehen die Zeitdifferenzen der Spitzenfahrer den immer noch sehr hohen Anforderungen an Mensch und Maschine doch genügend Ausdruck: Stewart 7.19,0 (187,3 km/h), Ickx 7.22,9, Cevert (!) 7.24,0, Regazzoni (im Reservewagen 312 B/004) 7.27,6, Pescarolo 7.30,3, Hulme 7.31,2, Andretti und Regazzoni (im Einsatzwagen 312 B2/5) 7.31,8. Regazzoni leistete sich im »Pflanzgarten« eine Bruchlandung, die der B2 zum Glück ohne irreparablen Schäden überstand, Ickx glaubte - was man dem alten Nürburgring-Experten wiederum gerne glaubte -, daß auch er bei mehr Leistung unter 7.20 käme, Stommelen brachte weder seinen Einsatzwagen noch den zuletzt gebauten TS 9/004 auf eine überwältigende Zeit, Amon, der Pechvogel vom Dienst, quälte sich wie üblich mit nicht konkurrenzfähigem Maschinenmaterial herum, und im übrigen hielten sich Motor- und Fahrgestellschäden ungefähr die Waage, so daß sich die Monteure über Langeweile nicht zu beklagen brauchten.

Während die grauen Helden drunten im Garagengeviert den neuen Tag mit einem übernächtigten Blick auf die Checklisten begrüßten und an den Wagen ein letztes Mal Hand anlegten, die Motoren zu einem ersten Probelauf brüllend zum Leben erwachten und die Fahrer den

98 | DEUTSCHLAND | 99

reichgedeckten Mittagstisch mit dem spartanischen Cockpit vertauschten, erlebte der Nürburgring einen Ansturm, als wäre es schon Sonntag. Die Parkplätze füllten sich, Zeltstädte schossen aus dem Boden, Privattribünen wurden errichtet, Vorräte herangeschafft und Lagerfeuer entfacht. Ein Zuschauerheer, wie es anderen Veranstaltern am Renntag genügt hätte, bereitete sich bei erst fünf Fahrern unter 7.30 auf ein spannungsgeladenes Abschlußtraining vor.

Zunächst hatte es auch den Anschein, als sollten sie nicht enttäuscht werden. Jacky Ickx, das war er diesem Publikum einfach schuldig, schlüpfte in die Rolle des *challenger* und lenkte seinen Ferrari virtuos in 7.19,2 um den Kurs. Dabei hieß es, auch der über Nacht installierte neue Motor käme nicht auf volle Leistung. Schon lautete die Parole: Jackie gegen Jacky! Schon hatte das Rennen einen zweiten Favoriten – zumal Stewart gerade keine Fabelzeiten fuhr.

Das sollte ihm auch nicht mehr gelingen, denn plötzlich rauschte ein Gewitterregen herab und legte den gesamten Trainingsbetrieb still. Erst nach einiger Zeit wagten sich einzelne auf Regenreifen wieder hinaus, ließen es außer Hulme und Stewart aber bei kurzen »Boxenschleifen« bewenden. Außer dem nur in anderer Reihenfolge wieder tonangebenden Quintett – Ickx (7.19,2), Stewart (7.22,0), Regazzoni (7.22,7), Cevert (7.23,4) und Siffert (7.25,5) – kamen vor dem großen Regen auch noch Hulme (7.26,0), Peterson (7.26,5), Fittipaldi (7.27,5) und Schenken (7.29,8) unter 7.30. Petersons Zeit wurde übrigens erst am »Grünen Tisch« bestätigt, nachdem March die offiziell angegebenen 7.32,4 anhand der voneinander unabhängigen Zeitnahme verschiedener Teams – als gefährlicher Konkurrent lief er auf ihren Stoppuhren immer mit – als Fehlanzeige ausgewiesen hatte. Jo Bonnier (8.17,0) vermochte sich nach der Zehn-Prozent-Klausel nicht zu qualifizieren.

DAS RENNEN

250 000 Zuschauer entkräfteten auch die stärksten Argumente, die für Hockenheim sprachen. Sie kamen trotz Fernsehübertragung, der weiteren Kürzung des Rennens auf zwölf Runden, 274 Kilometer oder anderthalb Stunden, dem mit einem Formel V-Rennen vor dem Grand Prix und einem Opel-Markenrennen danach nicht allzu üppigen Rahmenprogramm, und sie wären vermutlich auch bei schlechtem Wetter gekommen wie vor drei Jahren zu dem inzwischen legendären Regenund-Nebel-Grand Prix. Der Nürburgring bleibt eben der Nürburgring.

STARTAUFSTELLUNG

Nürburgring, 1. August

	4 Jacky Ickx Ferrari 312 B 2/6 7.19,2		2 Jackie Stewart Tyrrell 003 7.19,0
6 Clay Regazzoni Ferrari 312 B 2/5 7.22,7		21 Joseph Siffert BRM P 160/02 7.22,4	
	18 Denis Hulme McLaren M 19/2 7.26,0		3 François Cevert Tyrrell 002 7.23,4
8		15	
Emerson Fittipaldi Lotus 72/5 7.27,5		Ronnie Peterson March 711/6 7.26,5	
7.27,5	14	7.20,5	25
	Henri Pescarolo		Tim Schenken
	March 711/3 7.30,3		Brabham BT 33/3 7.29,8
12	C. C. C. C.	5	
Rolf Stommelen Surtees TS 9/002		Mario Andretti Ferrari 312 B 2/7 7.31,7	
7.34,7	23	7.31,7	24
	Howden Ganley BRM P 153/06 7.36,6		Graham Hill Brabham BT 34/1 7.36,1
10	7.50,0	7	
Chris Amon Matra MS 120 B/06 7.37,3		John Surtees Surtees TS 9/001 7.36,7	
A company of the	22		9
	Vic Elford		Reine Wisell
	BRM P 160/01 7.39,98		Lotus 72/6 7.39,96
16	Service 1	20	
Andrea de Adamich March 711/1 (Alfa R	.omeo)	Peter Gethin McLaren M 19/1	
7.41,7	20	7.41,4	47
	28 Mike Beuttler		17 Nanni Galli
	March 711/2		March 711/4
	7.52,6		(Alfa Romeo) 7.47,8

Nicht qualifiziert: Joakim Bonnier McLaren M 7 C 8.17,0

Der 33. Große Preis von Deutschland begann nicht für alle mit der üblichen Routine. Kurz vor Mittag brach bei Brabhams eine kleine Panik aus, als Graham Hills »Hummer« plötzlich keinen Benzindruck mehr hatte – um 13 Uhr war Start und zehn Minuten davor wurde laut Ausschreibung der Löwengang zwischen Fahrerlager und Strecke ge-

sperrt! Es reichte gerade noch, das ganze System herauszureißen und unter Mithilfe der Lucas-Leute in Ordnung zu bringen.

Etwas später durchlebten Henri Pescarolo und seine Crew ähnlich hektische Minuten, als der einwandfrei angesprungene Motor bei höherer Drehzahl furchterregend zu Knallen und zu Patschen anfing. Doch da erinnerte sich auch schon jemand daran, daß man über dem Arbeitsanfall nach dem Radträgerbruch die im Regen eingenäßten Zündkerzen ganz vergessen hatte. Ein neuer Satz tat Wunder – der Motor lief und brachte den Franzosen buchstäblich in letzter Minute zu seinen Kollegen, die inzwischen den Start geübt, ihre Anwärmrunde über die »Boxenschleife« gedreht und sich zum Vorstart aufgestellt hatten.

Die nächste Aufregung gab es, als die Fahrer nach kurzem Weg ihre endgültigen Startpositionen eingenommen hatten und den Countdown mit dem rhythmischen Hochfahren der Motoren begleiteten: Plötzlich fiel Hills Gaspedal ohne Resonanz bis zum Anschlag durch! Es blieb ihm gerade noch Zeit, seine Hintermänner erhobenen Armes zu warnen. Und weiter hinten stoppte fallender Benzindruck den Lauf von Reine Wisells Motor. So setzte der Flaggenschwung des AvD-Ehrensportpräsidenten Dr. Leo Freiherr von Diergardt nur zwanzig statt zweiundzwanzig Fahrer in Bewegung.

Jacky Ickx gewann das imposante Beschleunigungsduell, ging vor Stewart, Regazzoni, Hulme, Siffert, Peterson, Cevert, Andretti, Schenken, Fittipaldi, Ganley, Stommelen, Pescarolo, Gethin, Surtees, Elford, Amon, de Adamich, Beuttler und Galli in die Südkehre, jagte über die Gegengerade – und mußte hilflos mitansehen, wie Stewart aus dem Windschatten ging, sich links vorbeischob und ihm beim Anbremsen der Nordkurve die Führung entriß. Wieder hatte der Schotte seiner Taktik getreu bei der erstbesten Gelegenheit zugeschlagen.

Am Startplatz hatte man inzwischen Wisells festsitzendes Druckhalteventil im Einspritzverteiler durch Starten des Motors mittels einiger Spritzer Benzin in die Ansaugtrichter überlistet, so daß der Schwede die Verfolgung umgehend aufnehmen konnte. Die Wiederherstellung einer gelösten Schraubverbindung in Hills »Gasantrieb« — wohl eine Folge der Blitzmontage im Fahrerlager – dauerte dagegen gute drei Minuten. Als er sein einsames Rennen gegen die Zeit aufnahm, meldete der Streckensprecher gerade die Durchfahrt der Spitze – Stewart vor Ickx und Regazzoni — in »Breidscheid«.

Stewart fuhr die Startrunde in 7.37,2 und hatte bereits drei Sekunden Vorsprung auf Ickx, vier auf Regazzoni und sieben auf Siffert. Dahinter kamen Peterson, Hulme und Andretti, dann Cevert, Schenken,

Fittipaldi, Stommelen, Pescarolo, Ganley, Gethin, Surtees, Elford, Beuttler, Galli, Amon und Wisell, und schließlich auch Hill. De Adamich stand in der »Hatzenbach« und versuchte den unvermittelt abgestorbenen Alfa-V 8 wieder in Gang zu setzen.

Ickx kämpste wie ein Löwe gegen Stewarts Überlegenheit an. Mehr als einmal beanspruchte er die ganze Straßenbreite, und als er zum zweitenmal durch den steigenden Rechtshänder am »Wippermann« ging, reichte auch die nicht mehr aus. Der Ferrari staubte über den Randstreifen, drehte sich und krachte mit dem Heck in die Leitplanken. Schon war das Duell Jackie gegen Jacky entschieden, Stewart ungefährdeter Spitzenreiter - zumindest was die Aktionen seiner Gegner anlangte. Unmittelbar darauf hätte ein ähnlicher Zwischenfall beinahe auch den zweiten Ferrari eliminiert. Regazzoni bekam seinen Wagen jedoch schnell wieder unter Kontrolle und fuhr kurz hinter Siffert, der diese einmalige Chance natürlich wahrgenommen hatte, auf die Piste zurück. Außer einigen leicht gequetschten Auspuffrohren und dem damit verbundenen Leistungsabfall trug sein Gefährt keine Schäden davon, während das von Ickx mit verbogener linker Hinterradaufhängung und einschließlich Batterie vom Getriebe »abgeräumter« Zündanlage unwiderruflich gestrandet war. Stewart beendete diese Runde nach 7.29,9 mit 15 Sekunden Vorsprung auf Siffert. Hinter Regazzoni bekämpften sich Peterson, Andretti und Cevert, wobei der Franzose noch vor der Südkehre einen Platz gutmachte, während Hulme durch eine Benzinschwemme im Cockpit rasch zurückfiel. Fittipaldi, Schenken, Pescarolo, Stommelen, Gethin, Elford, Surtees, Ganley, Beuttler, Galli und Amon bildeten bereits eine ziemlich aufgelockerte Reihe, der mit großem Abstand Wisell folgte. Hill war in seine private Auseinandersetzung mit dem »Ring« so vertieft, daß ef seine Trainingsbestzeit bereits um 8 Sekunden unterboten hatte. Lange nach ihm traf der im ersten Durchgang abgängige de Adamich ein und fuhr direkt zu seiner Box, um dort — nach der Ursache für den schwachen Benzindruck forschen zu lassen . . .

Der nächste Ausfall ereignete sich gleich zu Beginn der 3. Runde und betraf Ganley, der auf der Gegengeraden einen Olleitungsbruch registrierte und durch geistesgegenwärtiges Abschalten der Zündung BRM einen Motor rettete. In dieser Runde drückte Stewart seine Zeit auf 7.28,3 und vergrößerte den Vorsprung auf Siffert, dem er gerade in Höhe der Boxen begegnete, auf 20 Sekunden. Zu dieser Zeit tönte der BRM schon nicht mehr ganz gesund, und Regazzoni und Cevert, der inzwischen auch Peterson abgefangen hatte, erzielten bereits leichte

102 | DEUTSCHLAND | 103

Bodengewinne. Weitere Positionsverschiebungen gab es durch Pescarolos erfolgreichen Zweikampf mit Schenken, dann gleich zu Beginn der 4. Runde durch Hulmes Kapitulation an den Boxen und nur wenige Minuten danach durch die Disqualifikation Beuttlers nach dessen unerlaubter Rückkehr über die Betonschleife zur Behebung eines auf der Gegengeraden zugezogenen Reifenschadens am rechten Vorderrad. Da inzwischen auch de Adamich aufgegeben hatte, befanden sich nur noch siebzehn Fahrer im Wettbewerb.

Vorn eilte Stewart von Rekord zu Rekord: 7.27,2 in der 4., 7.25,5 in der 5. Runde. Doch auch sein Stallgefährte kam immer besser zurecht. Cevert fuhr die 4. Runde in 7.27,9, der momentan zweitbesten Zeit, und schob sich in der 5. bedrohlich nahe an Regazzoni heran. Zu zweit überholten sie Siffert, dessen stotternder Motor nichts Gutes verhieß, und während Stewart in der 6. Runde mit 7.23,6 abermals Bestzeit fuhr und 35,2 Sekunden vor Regazzoni in die zweite Halbzeit ging, setzte er bereits zum Sprung auf den Tessiner an! In derselben Runde suchte Pescarolo mit dem erneut in Auflösung begriffenen March die Box auf und streckte die Waffen, nachdem man vorn verbogene Querlenker und hinten ein ausgerissenes Querlenkerlager festgestellt hatte, und im »Metzgesfeld« ruinierte Gethin bei einem Dreher die McLaren-Hinterhand. Somit blieben fünfzehn Fahrer für die zweite Hälfte: Stewart, Regazzoni, Cevert, Siffert, Peterson, Andretti, Schenken, Fittipaldi, Surtees, Stommelen, Elford, Galli, Wisell, Amon und Hill.

Die nächsten Ausfälle ließen jedoch nicht lange auf sich warten. Schon in der folgenden Runde nahm auch Siffert, dessen BRM mit der wieder einmal kaputtgerüttelten Zündspule – Reifen- oder Motorvibrationen? – und teilweise gelöstem Vorderachsquerlenker ohnehin am Ende war, den mit sofortigem Ausschluß bestraften Weg durch die »Boxenhintertür«. Amon tat es Gethin gleich, und in der 9. Runde gab Fittipaldi mit leckem Öltank auf. Der Ölverlust und der Bruch des vorderen Querstabilisators hatten ihn schon einmal zu einer kurzen Boxenvisite bewogen, und zwar anfangs der 8. Runde, in der auch Galli auf ein Zeichen mit der schwarzen Flagge hin zur Befestigung seines gelösten Heckflügels anhalten mußte und dabei die rote Laterne von Graham Hill übernahm.

Inzwischen hatte Stewart den nach seiner Zeit von 7.24,1 für die 7. Runde entstandenen Eindruck einer nunmehr etwas gemäßigteren Fahrweise gründlich korrigiert, indem er prompt eine Runde in 7.22,9 folgen ließ. Dennoch mußte er den laufend verbesserten Rekord in der ihm selbst mit 7.21,8 gutgeschriebenen 10. Runde an Cevert abtreten.

Er fiel bei dem Teamgefährten sozusagen als Nebenprodukt seiner Anstrengungen, den in der 7. Runde fast mühelos eingenommenen zweiten Platz gegen den plötzlich sehr angriffslustigen Regazzoni zu verteidigen, an – die 7.20,1 verschafften ihm wieder etwas Luft. Stewart aber mußte sich nachher von seinen Kritikern ein keineswegs perfektes Rennen nachsagen lassen, denn ihrer Ansicht nach gehören dazu die Bestzeit in allen Trainingsläufen, ein Start-Ziel-Sieg und der Rundenrekord...

Seinen Sieg konnte ihm freilich niemand mehr nehmen, und auch Cevert hielt seine Stellung, worauf das Tyrrell-Team, in dessen kameradschaftlicher Atmosphäre der junge Franzose innerhalb eines starken Jahres vom *rookie* zum vollwertigen Partner herangereift war, seinen zweiten Doppelsieg feiern durfte. Hinter den Dreien verlor Peterson bei einem beinahe *fliegenden* Boxenstopp zur Entfernung der herabhängenden linken Kühlerverkleidung in der 9. Runde noch seinen Platz an Andretti, und zu den letzten Positionswechseln kam es, als in der 10. Runde Stommelen eine kurze Sichtkontrolle seines mittlerweile beängstigend schlechtliegenden Wagens vornehmen ließ und Elford am Rande der Gegengeraden den Austausch der auch bei ihm defekt gewordenen Zündspule vornahm.

ERGEBNISSE

LICOLDITION		
1. Jackie Stewart	Tyrrell	1:29.15,7 = 184,2 km/h
2. François Cevert	Tyrrell	1:29.45,8
3. Clay Regazzoni	Ferrari 312 B2	1:29.52,8
4. Mario Andretti	Ferrari 312 B2	1:31.20,7
5. Ronnie Peterson	March 711	1:31.44,8
6. Tim Schenken	Brabham BT 33	1:32.14,3
7. John Surtees	Surtees TS 9	1:32.34,7
8. Reine Wisell	Lotus 72	1:35.47,4
9. Graham Hill	Brabham BT 34	1:35.52,7
10. Rolf Stommelen	Surtees TS 9	11 Runden
11. Vic Elford	BRM P 160	11 Runden
12. Nanni Galli	March 711 (Alfa Romeo)	10 Runden

SCHNELLSTE RUNDE

François Cevert Tyrrell (10. Rd.) 7.20,1 = 186,8 km/h

104 | DEUTSCHLAND | 105

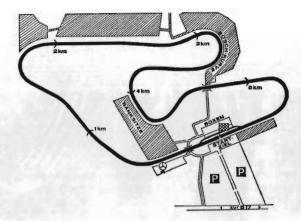
Großer Preis von Österreich

DIE STRECKE

Streckenlänge: 5,911 km

Runden: 54

Renndistanz: 319,19 km



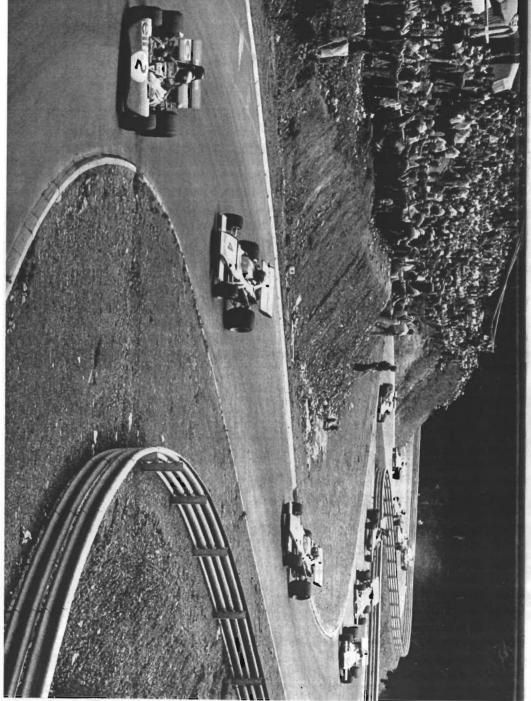
Vor dem Großen Preis von Österreich hatten nur noch zwei Fahrer Chancen auf den Titel: Jackie Stewart und Jacky Ickx. Ronnie Peterson, von manchen fälschlicherweise noch dazugezählt, wäre am reglementgerechten Abzug zweier Punkte in der zweiten Wertungsgruppe auf jeden Fall gescheitert. Er hätte unter der Voraussetzung einer ununterbrochenen Siegesserie und absoluter Punktefreiheit für Stewart mit diesem zwar in Punkten, nicht aber nach der nächstentscheidenden Qualität der Plazierungen (5:4 Siege) gleichziehen können.

Bei Ickx bedurfte es eines kaum weniger kühnen Zahlenspiels, wollte man ihn trotz besserer Ausgangsbasis nach Abschluß der ersten Wertungsgruppe (19 Punkte) und des eingesparten Abstrichs in der zweiten durch den Ausfall am Nürburgring noch als Weltmeister sehen: drei Siege und ein zweiter Platz bei keinem weiteren Punktegewinn Stewarts (52:51) oder vier Siege bei maximal drei Punkten für Stewart (55:54). Vier Siege von Ickx und höchstens noch vier Punkte für Stewart (55:55) hätten dagegen jenen interessanten ex-aequo-Fall heraufbeschworen, bei dem die CSI durch Punktegleichheit und gleichwertige Plazierungen zur Ernennung des Meisters nach neuen, ihr angemessen erscheinenden Gesichtspunkten gezwungen gewesen wäre...



DEUTSCHLAND Nach dem "Gesellenstück" von le Castellet gleich noch ein zweiter Platz — François Cevert auf dem Sprung vom Lehrling zum Partner.





Davob gang in der neuen "Hatzenhatzenhatzenhatzenhatzenketa,
Sterwarz vor
Iden,
Rengaz zenn,
Hulme,
Siffern,
Siffern,
Cevert,
Siffern,
Cevert,
Sternheim,
Fittipaldi,
Stemmneden,
Pescappelo un

Um es vorwegzunehmen: Stewart, obwohl selbst nicht über die Runden gekommen, feierte in Zeltweg nach dem Ausfall des Konkurrenten seine zweite Weltmeisterschaft!

FAHRER UND WAGEN

Zurücksetzung und fortlaufende Mißerfolge sind die besten Voraussetzungen für Spannungen im Team. Und wenn es dann, wie bei Soler-Roig in Silverstone, einmal soweit ist und die klassische Formulierung »in bestem gegenseitigen Einvernehmen« als Tarnkappe über das längst erkaltete Verhältnis fällt, kommt für den Eingeweihten allenfalls die Trennung mitten in der Saison überraschend. Einen echten Überraschungseffekt aber erzielte Peter Gethin, als er in Zeltweg plötzlich am Steuer eines BRM saß. Denn wenn auch Bruces Tod die Verhältnisse bei McLaren grundsätzlich geändert hatte, so schienen die Fahrer doch stets von den internen Schwierigkeiten unberührt. Andererseits machte man sich natürlich nicht erst seit gestern Gedanken darüber, wo McLarens endlose Pechsträhne in der Formel 1 einmal hinführen würde, und verstand es nur allzu gut, daß Mark Donohues Einkauf durch Roger Penske für die Überseerennen Gethin zu Fall bringen mußte.

Unverkennbare Krisenherde waren auch Matra und Surtees. Bei Matra lag es an den Motoren. Die Franzosen hatten ihren Ruf mit hervorragenden Fahrgestellen begründet, waren aber seit zwei Jahren auf dem besten Weg, ihn über die verschiedenen Varianten ihres renitenten Zwölfzylinders wieder zu verlieren. Dieses Jahr nun ließen Leistung und Stehvermögen besonders viel – und immer mehr – zu wünschen übrig, so daß man sich schließlich zu einer schöpferischen Pause entschloß. Amon wohnte als nicht gerade gutgelaunter Zuschauer der Veranstaltung in Zeltweg bei – zumal ihm sein Vertrag den angebotenen Probestart auf BRM verbot.

Im Team Surtees standen dagegen die wirklichen und mutmaßlichen Unterschiede in Ausführung und Wartung der Wagen zur Diskussion, die angeblich den alternden Champion vor dem jugendlichen Temperament Stommelens schützen sollten. Surtees begegnete dieser Anschuldigung, die nach dem Großen Preis von Deutschland aufgrund diverser Unmutsäußerungen aus dem Kreis des Kölners zuerst von der deutschen Tagespresse und in zwangsläufiger Folge dann auch von anderen Institutionen unverblümt erhoben wurde, mit der Übergabe seines eigenen Gefährts an Stommelen. Er begründete die Vorwegnahme

technischer Verbesserungen mit mangelnder Erprobung und hätte die in solchen Fällen übliche Handhabung auch ohne weiteres geltend machen können, wenn er mit Stommelen einen Vertrag als Zweitfahrer und nicht, wie in der Tat, über gleichberechtigte Partnerschaft gehabt hätte. Das Wer zu Wem und Warum nahm in dieser Saison also schon sehr früh seinen Lauf.

Selbstverständlich blühte auch in Zeltweg das Mietwagengeschäft. BRM verhalf es zu einer Vierermannschaft, die sogleich Sifferts Kritik bezüglich der unvermeidlichen Verzettelung bei der Betreuung des Fuhrparks hervorrief – ein Umstand, der später erfreulicherweise keine Bestätigung finden sollte. Dr. Helmut Marko war der Glückliche, der sich auf Rechnung von Mobil und Dinitrol ans Steuer des P 153/07 setzen durfte, während Niki Lauda, ein weiterer Österreicher, seinen drive im March 711/1 von Levi's und der Ersten Österreichischen Sparkasse bezahlt bekam.

Vom Rest der sehr umfangreichen Abweichungen gegenüber der Nürburgring-Besetzung verkörperten Ferraris Werksfahrer auf Abruf Andretti, STP-March's de Adamich und der damalige BRM-Gast Vic Elford den abwesenden, Jo Bonnier und Jackie Oliver den präsenten Teil. Beide fuhren McLaren, Bonnier seinen M 7 C und Oliver Gethins M 19/1.

Von den technischen Neuerungen verdiente insbesondere die experimentelle und nur an den beiden ersten Trainingstagen getestete Radstandsverlängerung an Stewarts Tyrrell als Vorstudie für das Nachfolgemodell Beachtung. Anscheinend aber stellte sich das von Konstrukteur Gardner mit diesen 109 Millimetern in Form eines Zwischenrings auf der Kupplungsglocke angestrebte gutmütigere Verhalten im Grenzbereich beim 003 nicht ein, da man sonst wohl kaum auf den Originalradstand zurückgegangen wäre.

Einen weiteren Beitrag leistete BRM. Er kam aus dem in letzter Zeit sehr rührigen – oder besser gesagt: mit Erfolg sehr rührigen – Motor-Department, dessen V 12-Kurzhubversion höhere Drehzahlen erschließen sollte. Tatsächlich war das neue Triebwerk für 11500 U/min gut, und wenn es auch über einige Proberunden ohne Zeitgewinn gegen-über dem gängigen Aggregat nicht hinauskam, so wollte das über seine Zukunftsaussichten nicht viel besagen. Verständlich, daß Siffert im Rennen das Risiko mit dem unerprobten Motor nicht eingehen wollte.

Dann sei noch eine Kuriosität erwähnt, und zwar ein March, der eigentlich gar keiner war. Um ihn vom Original zu unterscheiden, brauchte man fast schon die Lupe. Und er lief auch unter March, genau genommen unter March 711/3(W), wobei das W für Williams stand. Frank Williams, des ewigen Ärgers mit der nicht genügend steifen Zelle überdrüssig, hatte den ansonsten für Tyrrell tätigen Chassis-Spezialisten Maurice Gomm mit einem entsprechend verstärkten Nachbau beauftragt, den jener mit Stahlblechspanten und einer dickeren Außenhaut versah. Der Williams-March »debütierte« allerdings erst am Samstag in der letzten der drei dreistündigen Trainingssitzungen, da der Transporter unterwegs liegengeblieben war. Aus demselben Grund, nur daß ihn McLaren inzwischen fest ins Reiseprogramm aufgenommen hatte, teilte Oliver Pescarolos Schicksal. Diesmal brach jedoch nicht der große Werkstattwagen, sondern die Zugmaschine für den M 19-trailer nieder. Doch während Pescarolo dann wenigstens noch richtig in Fahrt und nach erfolgreicher Grundabstimmung auf einen akzeptablen Startplatz im Mittelfeld kam, machte Oliver bereits in seiner 7. Runde unverschuldet mit den Leitplanken der Boschkurve Bekanntschaft - ein Hinterradbremsbelag hatte sich mitsamt seiner Halterung selbständig gemacht.

An größeren Karosserieänderungen war die wiederum nur kurzzeitig Hulmes M 19 aufgesetzte Nase à la Tyrrell sowie eine entsprechende, über die Originalschnauze gestülpte und nach eindeutig besseren Rundenzeiten nicht mehr entfernte Bugverkleidung an Schenkens dadurch optisch stark aufgewertetem BT 33 zu beobachten.

Bei den Reifenherstellern endlich hatte man die Konsequenz aus den anhaltenden Klagen über Vibrationen gezogen und lieferte die neuen Mischungen nun auch auf »alten« Karkassen, das heißt auf solchen mit einem weniger extremen Querschnittsverhältnis. So hatte zum Beispiel Firestone für die besonders empfindliche Ferrari-Hinterhand den B 28 in *high profile« mit 26" anstatt 24" Außendurchmesser vorrätig.

Die regensaubere Piste und die bei aufklarendem Himmel noch relativ niederen Temperaturen am Donnerstagnachmittag ließen Rodriguez' Rundenrekord von 1.39,35 (214,09 km/h) auf dem JW Gulf-Porsche 917 vom diesjährigen 1000 Kilometer-Rennen nicht lange unangetastet. Bei Trainingsende lagen acht Fahrer darunter, am weitesten Stewart auf dem »gestreckten« Tyrrell (1.37,65), dann die Ferrari-Piloten (1.38,27), Fittipaldi (1.38,39), Cevert (1.38,61), Siffert (1.38,72) — 1.41,75 mit dem »Kurzhuber« —, Hulme (1.38,88) und Peterson (1.39,17). Ein weiterer Rekordbrecher (1.39,04) gelang Stewart auf dem Reservewagen 001. Die gleichwertigen Zeiten von Ickx und

Regazzoni erinnerten an ihren letztjährigen gemeinsamen Rundenrekord von 1.40,4 (211,96 km/h).

An den folgenden Tagen fuhr man unter praller Sonne. Die Temperaturen lagen bei 28°, auf der Straßenoberfläche sogar über 40°C. Das brachte die Reifenleute so richtig in Schwung - und fügte der Piste jenes berühmte Gemisch aus allerfeinstem Gummiabrieb und Ol bei, das nichts, aber auch gar nichts an Gleitfähigkeit vermissen läßt. Am Freitag schnellten die Rundenzeiten nur so in die Höhe. Tagesschnellster war Fittipaldi (1.38,41) vor Stewart (1.38,50), Regazzoni (1.38,55), Ickx (1.38,87), Schenken (1.38,90), Hulme (1.38,95) und Siffert (1.39,08) - 1.39,21 mit dem neuen Motor. Beim Abschlußtraining hatte man diese Dinge jedoch fest im Griff und setzte neue Maßstäbe. Stewart im 003 mit Originalradstand kam zuerst unter 1.38. Seine Zeit (1.37,88) lag indes deutlich über dem Donnerstags-Resultat. Dafür steigerte sich Cevert auf 1.37,86 und weckte bereits die Vorstellung zweier Tyrrell in der ersten Startreihe, als Siffert noch einmal auf die Bahn ging und nach ungefähr fünf Runden Anlauf Stewart mit *shattering * 1.37,44 (218,43 km/h) die pole-position nahm.

DAS RENNEN

Um genügend Zuschauer für seinen zweiten Grand Prix auf dem Osterreichring brauchte sich der STMSC Knittelfeld nicht zu sorgen: Jochen Rindts Erbe, die Popularität des Motorsports in Osterreich, aber auch das rasch gewachsene Stammpublikum mit seinem auffallend hohen Anteil aus den südlichen Nachbarländern und das typische »Rennwetter« füllten noch während des bunten Unterhaltungsprogramms — eine Dreiviertelstunde ungezeitetes »Informationstraining« für die Formel 1-Fahrer, Tourenwagen- und Formel V-Rennen, eine Parade liebevoll gepflegter BMW 507, Platzkonzert und Fallschirmspringen – über 120 000 Schaulustige die Kassen. Kurz vor 15 Uhr wurde es dann ernst: Anwärmrunde und Aufstellung beim »dummy grid«. Jo Bonnier fehlte — ein Leck im Kraftstoffsystem verhinderte seinen zweiten Grand Prix-Start in dieser Saison.

Das Startsignal kam ein bischen plötzlich. Die Flagge fiel, als die hinteren Reihen erst beim Vorstart waren. Vorn aber klappte alles bestens. Ein weißer Blitz – Sifferts BRM, dann blau und rot – Stewart vor Regazzoni. Die wilde Jagd war eröffnet.

Joseph Siffert BRM P 160/02 1.37,44		11 Jackie Stewart Tyrrell 003 1.37,65	5
	12 François Cevert Tyrrell 002 1.37,86	4	Clay Regazzoni Ferrari 312 B 2/7 1.37,90
Emerson Fittipaldi Lotus 72/5 1.37,90		Jacky Ickx Ferrari 312 B 2/6 1.38,27	7
	8 Tim Schenken Brabham BT 33/3 1.38,64		Graham Hill Brabham BT 34/1 1.38,70
9 Denis Hulme McLaren M 19/2 1.38,88		Reine Wisell Lotus 72/6 1.38,95	Per
profile in the	17 Ronnie Peterson March 711/6 1.39,01		Rolf Stommelen Surtees TS 9/001 1.39,08
25 Henri Pescarolo March 711/3 1.39,09		15 Howden Ganley BRM P 160/04 1.39,46	
,.	19 Nanni Galli March 711/4 (Alfa Romeo) 1.39,54		23 Peter Gethin BRM P 160/01 1.39,67
16 Dr. Helmut Marko BRM P 153/07 1.39,80	1.07,01	John Surtees Surtees TS 9/004 1.40,37	1944
in fahre out	27 Mike Beuttler March 711/2 1.41,46	Highlan	Joakim Bonnier * McLaren M 7 C/1 1.41,66
26 Niki Lauda March 711/1 1.43,68		10 Jackie Oliver McLaren M 19/1 1.44,22	
* nicht gestartet			

Wer Jackie Stewarts Taktik kannte, ahnte es beizeiten: Zeltweg würde auch diesmal dem Weltmeisterschaftsanwärter den Sieg verwehren. Anstatt nämlich Siffert nach seinem bravourösen Start sofort anzugreifen und wie gewohnt in Führung zu gehen, bereitete es ihm offensichtlich große Mühe, den BRM-Piloten überhaupt zu halten. Das Ende der Rennen nach Maß zeichnete sich ab.

Schon in der 2. Runde tat sich eine kleine Lücke auf, während Regazzoni und Cevert ihm dicht auf den Fersen und diesen wieder Ickx, Schenken, Fittipaldi, Wisell, Hill, Peterson, Hulme, Pescarolo, Stommelen, Gethin, Surtees und Galli mit kleinsten Abständen folgten. Etwas zurück lagen Oliver, Lauda, Dr. Marko und Ganley, zu denen sich dann noch Beuttler nach seinem Spätstart anfangs der 4. Runde gesellte. Sein March hatte beim Vorstart mangels Benzindruck gestreikt und konnte erst an den Boxen in Gang gesetzt werden.

Siffert beurteilte seine Lage zunächst skeptisch. Schön, er hatte es Stewart beim Start gezeigt, hatte geschickt nach rechts herübergezogen und ihm und Regazzoni den Weg verlegt. Solange aber der Tyrrell mit seinen spöttisch herabgezogenen Mundwinkeln aus den Rückspiegeln grinste, mußte er jederzeit mit einer List, einem plötzlichen Überfall rechnen. Alles, was er dagegen tun konnte, war den BRM bis zur äußersten Drehzahlgrenze auszuquetschen. Mit der Zeit aber schrumpste das furchterregende Drachengesicht und gestattete ein erstes Atemholen: 2 Sekunden in vier Runden verschenkte auch ein Stewart nicht . . .

Ein noch größerer Abstand trennte Regazzoni von dem Schotten, und dem Tessiner im Genick saß weiterhin Cevert, der in der 5. Runde sogar einen befristeten Positionswechsel erzwang. Dahinter – und beinahe schon außer Fühlung – bildeten Schenken, Ickx (!), Fittipaldi, Wisell, Hill, Peterson, Hulme und Pescarolo einen geschlossenen Verband, der gerade Stommelen, Gethin und Surtees in gelockerter Formation und Galli als Einzelfahrer ausgesetzt hatte. Noch in der 5. Runde verendete Hulmes DFV, und nur eine Runde danach gab auch Ganley auf, nachdem weder eine Gemischkorrektur noch der Austausch besonders anfälliger Teile der Zündanlage die von Anfang an gräßlichen Mißtöne seines BRM in Wohlklang verwandelt hatten.

Es gab weder optische noch akustische Anzeichen dafür, daß mit Stewarts Wagen etwas nicht in Ordnung war. Dennoch mußte es so sein, denn nur technische Schwierigkeiten konnten ihm Regazzoni und Cevert ungefähr im gleichen Tempo näherbringen, wie Siffert vorn davonfuhr. Da zugleich aber auch Ickx in seiner Gruppe tiefersank, konnte der Tyrrell-Clan auch einem weniger schönen Rennverlauf gelassen entgegensehen. Jedenfalls war seine Situation bei weitem nicht so unangenehm wie die des großen Widersachers, dem augenblicklich nicht nur die allerletzte Hoffnung auf ein erfolgreiches Bestehen in dem so aufwendig geführten Weltmeisterschaftskampf unter dem rasch fortschreitenden Leistungszerfall von Ickx' Motor entschwand – ein Kol-

benbruch an Regazzonis Wagen in der 9. Runde schloß nach genau einem Jahr nun auch den Kreis von Aufstieg und Fall des einmal mehr vergeblich gegen das britische Bollwerk angerannten italienischen Rennstalls. Die Zeit der großen Siege war unwiderruflich zu Ende.

Unterdessen begleitete Siffert das ebenso berechtigte wie entnervende Mißtrauen gegenüber der Haltbarkeit seines Motors, den er trotz Stewarts Rückstand nicht schonen durfte - der zweite Tyrrell war OK und kam unter dem unbarmherzigen Gasfuß seines Piloten dem ersten immer näher. Endlich bekam Cevert die Chance, auf die er schon so lange gewartet hatte, die Chance nämlich, ohne Rücksicht auf den prominenten Teamgefährten auf Sieg fahren zu dürfen. Er tat dies mit der wilden Entschlossenheit seiner jungen Jahre und lenkte dabei vom Randgeschehen wie etwa Niki Laudas Radwechsel auf der Suche nach besserem handling oder Surtees' Pech mit dem Motor in der 13. Runde völlig ab. Allein Dr. Markos erbitterter und in der 11. Runde trotz abgestumpstem Motor vorerst auch zu seinen Gunsten entschiedener Zweikampf mit Oliver um den letzten Platz vor dem Überrundungsstrich erweckte noch ein gewisses nationales Interesse. Der Stand bei Vierteldistanz: Siffert, Stewart, Cevert, Schenken, Fittipaldi, Wisell, Hill, Pescarolo, Peterson, Stommelen, Ickx, Gethin, Galli, Dr. Marko, Oliver, Lauda und Beuttler, wobei Stewart bereits 4.5 Sekunden verloren, Cevert seinen 8,5 Sekunden-Abstand zu Siffert seit Regazzonis Ausfall aber nahezu konstant eingehalten hatte.

Stewarts Guthaben hielt nur noch wenige Runden vor. Er konnte Cevert nach dessen Passage in der 23. Runde nicht einmal im Windschatten halten. Da der Franzose andererseits aber auch keine Fortschritte auf den Spitzenreiter machte, ja eher sogar leicht abfiel, blieb die Entscheidung der Zeit oder dem Zufall überlassen. Dagegen spitzten sich die Kampfhandlungen um die folgenden Plätze zu. Sie wurden schon seit längerem nicht mehr im Konvoi sondern paarweise ausgetragen. Fittipaldi brach Schenkens Widerstand erst in der 32. Runde, um dann spontan auszureißen und so dem Verdacht auf Behinderung Vorschub zu leisten, während Hill und Wisell ihre Ansprüche auf den sechsten Platz abwechselnd erhoben. Er fiel dem Schweden in der 29. Runde endgültig zu und wurde später durch zwei Ausfälle noch beträchtlich aufgewertet. Dahinter etablierten sich Pescarolo sowie Stommelen und Peterson nach einmaligem Positionswechsel in der 21. Runde, und nur zwei Runden danach vollendete Ickx mit einem kurzen Boxenstopp zur Befestigung eines abgefallenen Kerzenkabels seinen Abstieg an Gethin, Galli, Dr. Marko und Oliver vorbei auf den

114 | ÖSTERREICH ÖSTERREICH ÖSTERREICH | 115

vorletzten Platz. An letzter Stelle fuhr immer noch Beuttler, während Lauda den auf anderen Reifen ebenso extrem untersteuernden und von vornherein völlig »untermotorisierten« March schon in der 20. Runde enttäuscht zur Seite gestellt hatte.

Plötzlich schlug das Wetter um. Tiefschwarze Gewitterwolken zogen auf und setzten sich am Berghang über der Strecke fest. Wie in Monaco drohte zum Abschluß ein Wolkenbruch - der richtige Hintergrund für das nun folgende dramatische Geschehen. Es nahm seinen Anfang in der 31. Runde, als sich Ickx mit defekter Maschine - rauher Lauf und keine Leistung - empfahl. Fünf Runden danach war auch der neue Weltmeister out. Und das nicht auf die sanfte Art, sondern in einem Wirbel grotesker Figuren ausgangs der 170 km/h-schnellen »Schikane«. Ursache des wilden und erst nach längerer Schleuderstrecke im aufgewühlten Erdreich des breiten Randstreifens beendeten Drehers war der Verlust des linken Hinterrades infolge Achswellenbruchs. Der vorsorglich geschaffene »Notlandeplatz« bewährte sich glänzend und der bald wieder gefaßte Stewart konnte an den Boxen sehr zurückhaltend von seinen Schwierigkeiten in diesem Rennen berichten: Der Wagen war nicht »optimal«, starke Vibrationen im Antrieb hatten die Fahreigenschaften beeinträchtigt. Damit befanden sich nur noch vierzehn Fahrer im Rennen, die in der Reihenfolge Siffert, Cevert, Fittipaldi, Schenken, Wisell, Hill, Pescarolo, Stommelen, Peterson, Dr. Marko, Oliver, Gethin, Galli und Beuttler ins letzte Viertel gingen.

Inzwischen hatte Petrus noch weiter abgedunkelt, blieb aber fair und überließ auch die letzten Aufregungen den Fahrern. Wieder schlug es bei Tyrrell ein, dem nun völlig aufgeriebenen winning team der vorhergegangenen Rennen. Ceverts Ausfall kam jedoch nicht ganz so überraschend wie Stewarts Sturz, da er mit vier erhobenen Fingern bereits den Verlust des 4. Ganges mitgeteilt und so Fittipaldis rasches Näherkommen erklärt hatte. Nur das Wie verblüffte, das jähe Ende seines Motors unter einer riesigen Rauchfahne, die er bis zum Stillstand über die ganze Start-und-Zielgerade zog. Dies geschah gegen Ende der 42. Runde, in der auch Dr. Marko den zuvor klar distanzierten Oliver und sieben Runden danach auch Gethin wegen weiterer Drehzahlverluste und nachlassender Bremsen ziehen lassen mußte.

Vorn aber drehte Siffert beharrlich seine Runden. Allen Unkenrufen zum Trotz schien er ungefährdet einem Start-Ziel-Sieg entgegenzueilen. Der Vollständigkeit halber nahm er den neuen Rundenrekord gleich mit.

Bei 27 Sekunden Vorsprung nach Ceverts Ausfall fiel es zunächst

ÖSTERREICH



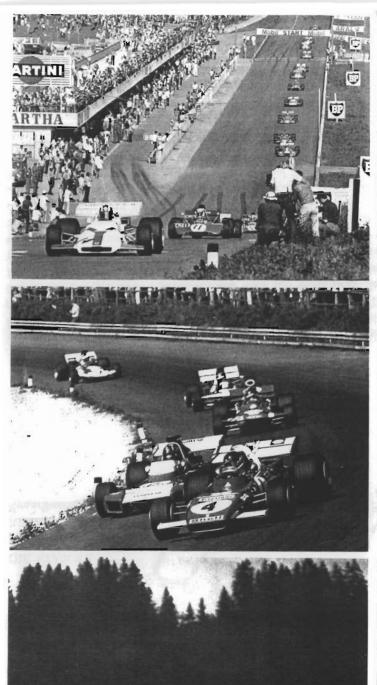
Seit dem Großen Preis von England 1968 war Jo Siffert kein Grand Prix-Sieg mehr vergönnt.



ÖSTERREICH

Ein imposantes Bild: Das Feld nach der Startrunde







Schenken und Fittipaldi führten einen Zweikampf, der für den Ausgang des Rennens mitentscheidend war.

gar nicht auf. Draußen an der Strecke wunderte man sich nur, warum Fittipaldi plötzlich wie ein Besessener fuhr. Erst der Zeitvergleich machte es klar: Siffert befand sich in allergrößter Gefahr! Sein Vorsprung schrumpfte rasend, und als sie in die letzte Runde gingen, trennten sie nur noch 8 Sekunden - Entsetzen an der BRM-Box, Anfeuerungssignale bei Lotus. Inzwischen war der BRM kaum noch auf der Piste zu halten. Er schwamm durch die Rechtskurven, als sei links hinten der Radträger, ein Querlenker oder ein anderes Aufhängungsteil gebrochen. Siffert rechnete mit dem Schlimmsten, blieb aber am Gas und fuhr so schnell, wie es überhaupt nur ging. Schon nahm Fittipaldi in den Rückspiegeln Gestalt an, da erlöste ihn die karierte Flagge. Noch eine langsame Runde, der Auslauf - und der BRM sackte auf die Felge durch. So hätte ein simpler Plattfuß beinahe noch BRM's ersten Grand Prix-Sieg seit dem Großen Preis von Belgien 1970 und Sifferts zweiten nach dem Großen Preis von England 1968 vereitelt.

FRCFRNISSE

ENGEDINISSE		
 Joseph Siffert 	BRM P 160	$1:30.23,91 = 212,92 \mathrm{km/h}$
2. Emerson		
Fittipaldi	Lotus 72	1:30.28,03
3. Tim Schenken	Brabham BT 33	1:30.43,68
4. Reine Wisell	Lotus 72	1:30.55,78
5. Graham Hill	Brabham BT 34	1:31.12,34
6. Henri Pescarolo	March 711	1:31.48,42
7. Rolf Stommelen	Surtees TS 9	1:32.01,33
8. Ronnie Peterson	March 711	53 Runden
9. Jackie Oliver	McLaren M 19	53 Runden
10. Peter Gethin	BRM P 160	52 Runden
11. Dr. H. Marko	BRM P 153	52 Runden
12. Nanni Galli	March 711 (Alfa Rome	eo) 51 Runden

NICHT GEWERTET

Mike Beuttler March 711 44 Runden

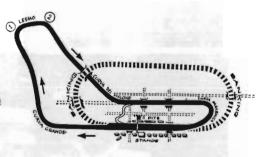
SCHNELLSTE RUNDE

Joseph Siffert BRM P 160 (22. Rd.) 1.38,47 = 216,28 km/h

Großer Preis von Italien

DIE STRECKE Streckenlänge: 5,75 km Runden: 55

Renndistanz: 316,25 km



An Jochen Rindts Todessturz erinnerten nicht nur die jetzt doppelten Leitplanken und eine neue Zuschauertribüne an der Unfallstelle, sondern auch die schon seit Wochen in der Boulevardpresse breitgewalzte Tatsache, daß der 42. Gran Premio d'Italia ohne das Gold Leaf Team Lotus stattfand. Colin Chapman und seine Crew mieden das Land, weil die Staatsanwaltschaft den Verdachtsmomenten im Gutachten der von ihr eingesetzten Sachverständigenkommission zur Klärung der Schuld an dem tragischen Ereignis genügend Gewicht beimaß, um gegen die ihrer Ansicht nach Verantwortlichen Anklage zu erheben. So mußten Chapman und die damals für ihn tätigen »Chaps« beim Grenzübertritt mit ihrer zwangsweisen Vorführung bei Gericht und einer eventuellen Verurteilung rechnen. Selbst den inzwischen zu anderen Rennställen wie March und Frank Williams übergewechselten Monteuren war es in Monza nicht ganz wohl in ihrer Haut. Das beschlagnahmte Wrack stand mit Ausnahme des Motors übrigens immer noch als Corpus delicti unter Verschluß.

Sein offizieller Startverzicht hielt den cleveren Rennstrategen Chapman jedoch nicht davon ab, Emerson Fittipaldi und den bislang noch nicht unfallträchtigen Turbinenwagen in den »Tarnfarben« schwarzgold — einem anderen Players'-Farbsymbol — an den Lotus-Ableger »Worldwide Racing« auf den Bahamas »auszuleihen« und nach bestätigter Nennung mit neutraler Mannschaft nach Monza zu entsenden. Um es vorwegzunehmen: Kein Kunstgriff am Temperaturregler und keine Korrektur der Kraftstoffzufuhr entlockten der Gasturbine unter der herrschenden Hitze konkurrenzfähige Leistung.

Matra hatte das rennfreie Wochenende von Zeltweg gut genützt. Durch viel Detailarbeit, insbesondere aber durch eine gründliche Überarbeitung des gesamten Einlaßtrakts konnte die Leistung von angeblich nur 412 PS beim Großen Preis von Deutschland auf 445 PS erhöht werden. Außerdem versprach man sich von der neuen Rumpfgestaltung durch die abgerundete Bugverkleidung, die reduzierte Cockpithöhe und eine geschlossene Heckverkleidung mit integrierter Abtriebsfläche bessere aerodynamische Eigenschaften. Chris Amon honorierte die Bemühungen seines französischen Arbeitgebers überraschend mit der Trainingsbestzeit und einem »siegverdächtigen« Rennen.

Vor einem Canossagang stand dagegen Ferrari. Die Männer um Ing. Forghieri und Rennleiter Dr. Schetty gaben sich über ihren Stand im heimischen Grand Prix keinen Illusionen hin; Gerüchte wollten sogar von einem Nennungsrückzug wissen. Vielleicht sollte der von vornherein aussichtslose Einsatz von Jacky Ickx und Clay Regazzoni aber auch nur den Landsleuten die Folgen der erst unlängst abgeklungenen Streikwelle vor Augen führen. Ickx unternahm zwei interessante Experimente, die auf das Rennen jedoch keinen Einfluß hatten. Das eine war ein kurzer Probegalopp mit einem »gedopten« Motor im 312 B2/6, der den Leistungszuwachs durch neue Zylinderköpfe und andere Detailmodifikationen jedoch nur wenige Runden lang verkraftete, das andere ein Reifentest mit Goodyears auf dem älteren 312 B/004, Clay Regazzonis Siegerwagen vom Vorjahr. Ickx fuhr mit diesen Reifen zwar seine später allgemein angezweifelte schnellste Trainingsrunde, blieb aber im Rennen dem alten Lieferanten treu. Firestone hatte für die Vertragspartner übrigens einen neuen Hinterradreifen am Lager, der bei 13" auf den gleichen Außendurchmesser wie der »lowprofile«-Typ für die 15"-Felge kam. Er sollte die berüchtigten Vibrationen besser dämpfen, fand aber nur bei Ferrari Anklang.

Eine starke Dreiermannschaft präsentierte diesmal Surtees: außer ihm selbst (TS 9/005) und Stommelen (TS 9/001) war »Mike the Bike« Hailwood (TS 9/004) mit von der Partie. Der neunfache Motorradweltmeister und spätere Formel 5000-Fahrer bestritt sein erstes Formel 1-Rennen seit sechs Jahren — und zählte noch in den letzten Sekunden zu den möglichen Siegern! Pech - und zugleich eine gehörige Portion Glück - hatte Rolf Stommelen, als ihm kurz vor Ende des ersten Trainings in der Curva del Vialone bei ungefähr 280 km/h der nicht durch Bolzen gesicherte rechte Hinterradreifen von der Felge sprang. Der Wagen schoß nach rechts aus der Bahn, traf unmittelbar vor dem Abzweig der zur kürzesten Streckenkombination »Pista Junior« gehörenden Stichstraße auf die Leitplankenzunge, prallte ab, wirbelte funkensprühend über die Piste und kam mit hartem Schlag an der gegenüberliegenden Schiene zum Stehen. Das alles spielte sich direkt vor Olivers Nase ab und hätte um ein Haar aus dem ohnehin schon aufs Gras gezwungenen Zuschauer noch einen Beteiligten gemacht. Für Stommelen aber bedeutete dieser unverschuldete Unfall »Startverzicht«, da der TS 9/001 viel stärker beschädigt war, als es der Augenschein zunächst vermuten ließ, Hailwood aus dem späteren Kriegsrat als Sieger hervorging und - der Reservewagen in England stand. Surtees fuhr den TS 9/005 freitags mit Seitenkühlern und einer zumindest optisch gelungenen Frontverkleidung im derzeitigen Stil, die zwei große, hinter den Querlenkern durch die entsprechend ausgebildeten Kühlerverkleidungen fortgesetzte Luftschächte aufnahm. Starke Überhitzung durch die noch nicht optimal ausgelegten Kühler erzwang jedoch die alsbaldige Umrüstung auf das konventionelle Arrangement.

Nicht nur Surtees beschäftigten neue Ideen für den Nachfolgetyp. Auch Jackie Stewarts Tyrrell 003 diente sozusagen als rollender Prüfstand. Er wies donnerstags zum freien Training wieder den verlängerten Radstand auf und trug über dem Heck eine gewaltige Blechkonstruktion, die zugleich Motorverkleidung, Abtriebsfläche und Träger eines direkt über der Hinterachse angeordneten Wasser-Ol-Kühlers war. Selbstverständlich ersetzte dieses Aggregat den Frontkühler und machte den Lufteintritt in der Bugverkleidung überflüssig. Den *bellhousing spacer* und auch das monströse Blechgebilde behielt man für die offiziellen Trainingsläufe am Freitag und Samstag sowie fürs Rennen bei, die Verlegung des Wasserkühlers aber wurde rückgängig gemacht, indem man ganz einfach den stillgelegten Frontkühler wieder in Betrieb nahm. François Ceverts 002 verblieb die ganzen Tage über im Originalzustand.

Yardley BRM — in Verbindung mit »Seppi« Siffert nicht nur der »Geheimtip« der in unglaublicher Zahl aufmarschierten Schweizer — trat auch in Monza mit vier Fahrern an: Jo Siffert, Howden Ganley, Peter Gethin und Dr. Helmut Marko. Die drei Werksfahrer verfügten über je einen P 160 mit Mk 2-Motor, Dr. Marko über den P 153, und als Reservewagen stand der P 160/03 mit dem geheimnisumwitterten Kurzhubmotor bereit, über dessen Hauptabmessungen man sich auch weiterhin beharrlich ausschwieg. Er wurde gelegentlich von Siffert und Dr. Marko bewegt.

Vollzählig erschienen auch March — Ronnie Peterson und Nanni Galli »powered by Ford«, Andrea de Adamich auf March-Alfa — und MRD mit Graham Hill — dessen »Hummer« leichtere Radträger erhalten hatte — und Tim Schenken, während McLaren nur Oliver mit einem M 14 A entsandte. Denny Hulme sah sich derweil die »California 500« auf dem Ontario-Speedway an, für die er sich nicht hatte qualifizieren können, und die beiden M 19 waren bereits auf dem Weg nach Kanada.

Von »privater« Seite beteiligten sich außer dem von Mobil und Dinitrol bei BRM eingekauften Dr. Marko Henri Pescarolo mit dem Motul- und Politoys-gesponsorten Williams-March 711/3, Mike Beuttler mit dem permanent von Clarke-Mordaunt gemieteten Werks-March 711/2, Jean Pierre Jarier auf Kosten des Shell-Arnold-Teams mit Hubert Hahnes ehemaligem March 701/9, Jo Bonnier mit seinem McLaren M 7 C und Silvio Moser — der dritte Schweizer in diesem Vierundzwanzig-Mann-Feld! — mit dem Bellasi-Ford.

Der siebenstündige Trainingsbetrieb war bis auf die beschriebenen Versuche und die ebenso schwierige wie unterschiedliche Festlegung der aerodynamischen Hilfsmittel — Tendenz: weniger Widerstand — sechseinhalb Stunden lang von der üblichen Routine erfüllt. Dann aber reckten sich an den Boxen die Hälse: Man hielt nach einem passenden »Windschatten« Ausschau. Sobald der ausersehene Konkurrent oder Teamgefährte aus der Parabolica kam, schnellte der Gasfuß nach vorn und setzte den Reaktionstest des Ampelpostens bei der Boxenausfahrt in Gang, dessen Grün mitunter sogar noch in die erste Beschleunigungsphase traf. Wie Kletten hingen die Wagen zusammen — zwei, drei, eine ganze Kette. Trickreich oder absprachegemäß wurden im richtigen Augenblick die Plätze getauscht, damit der winzige Überschuß aus dem Vorstoß im »Sog« bei den Zeitnehmern auch den gewünschten Ausschlag gab — die Windschattenschlacht um die Startplätze stand der im Rennen an Härte kaum nach. Die erste »pole«-verdächtige Zeit

brachte Siffert, der mit 1.23,27 auch am Freitag Spitzenreiter war: 1.23,03. Sie schien bis zuletzt sicher, da einmal die Zeitnehmer selbst die für Amon gestoppten 1.22,40 (251,213 km/h) für einen Irrtum hielten, und zum andern die Fahrer die letzten und sonst entscheidenden Minuten mit gegenseitiger »Beschattung« anstatt Rekordjagden verbrachten. Dieser Umstand verhinderte vielleicht ein zweites Lotus-Drama in der Parabolica, denn so fiel Fittipaldis Notlandung nach dem Bruch eines Vorderachsquerlenkers verhältnismäßig harmlos aus. Doch weder Amon noch Siffert nahm bei Veröffentlichung der Trainingsergebnisse die Tabellenspitze ein. Plötzlich erschien da Ickx mit einer Zeit von 1.22,82 für den Trainingswagen 312 B/004 — »a patriotic time«, wie es die britischen Journalisten mit einem Anflug tiefgründigen Humors formulierten. Eine Korrektur konnte auf die Dauer nicht ausbleiben, so daß sich die Startaufstellung zuletzt — und durch die um eine Startreihe bessere Zeit Regazzonis mit dem im Rennen nicht eingesetzten 312 B 2/7 immer noch unkorrekt — wie nachfolgend las.

DAS RENNEN

Die 100000 Tifosi gaben Monza schon am frühen Vormittag jene typische Atmosphäre, die wir Vertreter des kühleren Nordens gern »brodelnder Hexenkessel« nennen. Ihr Einmarsch ins Autodromo Nazionale vollzog sich eher wie der Sturm auf die Bastille, und das einzige, wovor sie haltmachten, war die fast ausnahmlos respektierte Autorität der Carabinieri. Ansonsten wurden Zäune zu Leitern, Bäume zu Hochsitzen und die riesigen, mittlerweile zur »Selbsterhaltung« verstärkten Reklameschilder wieder zu »Freilufttribünen«. Um den Einfallsreichtum in dieser Art Zeitvertreib zu bremsen und die unter sengender Sonne schon etwas überhitzten Gemüter von allzu unbedachten Handlungen abzulenken, hatte der Veranstalter den beiden Rennen - einem internationalen Tourenwagenrennen um 12 Uhr und dem für 15.30 Uhr anberaumten Großen Preis — erstmals ein freies Formel 1-Training vorangestellt. Die dabei aufgetretenen Schäden wie der Getriebefresser an Hills BT 34, eine gesprungene Bremsscheibe an Fittipaldis »Turbine« oder der durch die schon samstags nicht zu beseitigenden Fehlzündungen bedingte Motorwechsel an Hailwoods TS 9 konnten bis zum Start ja leicht wieder behoben werden — wozu sonst beschäftigt man schließlich Rennmonteure?

12 Chris Amon Matra MS 120 B/06 1.22,40	20 Joseph Siffert BRM P 160/02 1.23,03	3 Jacky Ickx Ferrari 312 B/004 1.22,82	19 Howden Ganley BRM P 160/04 1.23,15
François Cevert Tyrrell 002 1.23,41		Ronnie Peterson March 711/6 1.23,46	
	30 Jackie Stewart Tyrrell 003 1.23,49	10:50	4 Clay Regazzoni Ferrari 312 B 2/5 1.23,69
11 Tim Schenken Brabham BT 33/3 1.23,73	18	16 Henri Pescarolo March 711/3 1.23,77	21
14	Peter Gethin BRM P 160/01 1.23,88	10	Dr. Helmut Marko BRM P 153/07 1.23,96
Jackie Oliver McLaren M 14 A/2 1.24,09	7	Graham Hill Brabham BT 34/1 1.24,27	24
	John Surtees Surtees TS 9/005 1.24,45	5	Mike Beuttler March 711/2 1.25,01
9 Mike Hailwood Surtees TS 9/004 1.25,17		Emerson Fittipaldi Lotus 56 B 1.25,18	200
	22 Nanni Galli March 711/4 1.25,19		Andrea de Adamich March 711/1 (Alfa Romeo) 1.25,78
Joakim Bonnier McLaren M 7 C/1 1.26,14		27 Silvio Moser Bellasi-Ford 1.26,54	
* nicht gestartet	8 Rolf Stommelen * Surtees TS 9/001 1.27,92	•	26 Jean Pierre Jarier March 701/9 1.28,19

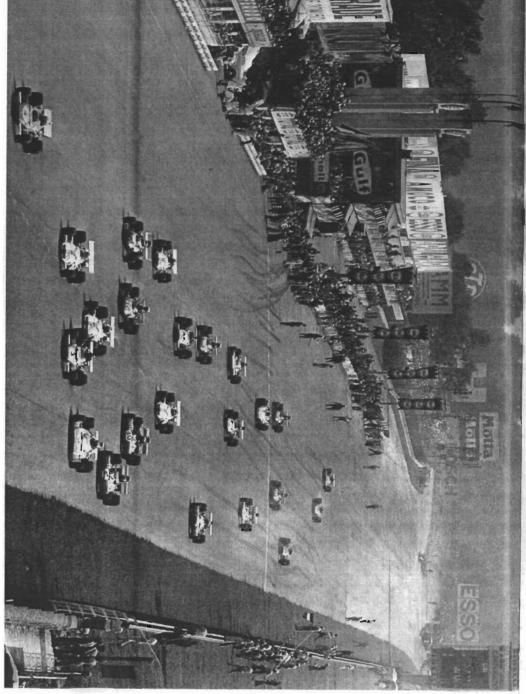
Fehlerfreie Starts gab es in dieser Saison so gut wie keine. Diesmal jedoch lag die Schuld nicht beim Starter, der Vorstart und Start mit einer angemessenen Zeitspanne dazwischen unmißverständlich abrief, sondern an Clay Regazzoni. Ferraris Nummer zwei nahm es mit der

Signalisierung nicht so genau und praktizierte einen beispiellosen Frühstart, indem er im Augenblick des allgemeinen Stillstands mit Höchstwerten aus der dazu sehr günstig nach rechts versetzten vierten Reihe herausbeschleunigte und keine zwanzig Meter hinter der Linie an den korrekt gestarteten »Trainingssiegern« vorbeiflog. Um eine Schaltpause im Vorteil, sicherte er sich gleich einen kleinen Vorsprung, der in der Curva Grande ungefähr fünf Wagenlängen betrug. An zweiter Stelle lag dort Siffert, dem die etwas schwierige Passage des auf gleicher Höhe losgestürmten Trios Amon—Ickx—Ganley schon beim Fiatturm geglückt war, und dann kam bereits Stewart.

Regazzonis kühner Vorstoß brachte außer der Aussicht auf eine Strafzeit im Siegesfalle nichts ein: Siffert querte schon nach der Startrunde auf Parallelkurs das Ziel. Hinter den beiden bildeten Stewart, Ganley, Peterson, Ickx, Pescarolo, Amon, Gethin, Cevert, Dr. Marko, Surtees, Oliver, Schenken, Galli, Hailwood, Beuttler, Hill, Fittipaldi, de Adamich, Moser, Bonnier und Jarier eine lange Kette. Sie reichte vom Abzweig der Hochgeschwindigkeitspiste am Ende der Zielgeraden bis in die Parabolica. Eine Runde danach hatten sich bereits die letzten Glieder gelöst, und es dauerte nicht lange, bis sich eine dreizehnköpfige Gruppe abzusetzen begann. Selbstverständlich wogte in dieser Windschattenschlacht im klassischen Monza-Stil alles durcheinander, so daß es weder einen permanenten Spitzenreiter noch eine auch nur annähernd konstante Reihenfolge gab. Sie bestand aus Peterson, Regazzoni, Stewart, Siffert, Cevert, Ickx, Ganley, Hailwood, Amon, Gethin, Oliver, Galli und Pescarolo, um einmal den zehnten Durchgang herauszugreifen. Vier Fahrer waren mittlerweile ausgeschieden: Dr. Marko nach vorhergegangenem Boxenstopp mit gebrochener Verteilerwelle und Surtees durch Motorschaden in der 4. sowie Schenken mit gebrochener Hinterachstraverse und Moser durch den Bruch einer Stoßdämpferanlenkung in der 6. Runde. Besonderes Pech aber hatte Galli, für den die 12 statt der 13 zur Unglückszahl wurde - um diese eine Runde nämlich und die danach fälligen 500 Schweizer Franken für den zwölften Platz bei Vierteldistanz - Peterson, Cevert, Regazzoni, Stewart, Ickx, Siffert, Ganley, Hailwood, Amon, Gethin, Oliver, Pescarolo, Hill, Beuttler, Fittipaldi, Bonnier, de Adamich und Jarier betrog ihn der Kupferwurm.

Als ob Gallis Ausfall das Signal dazu gegeben hätte, zerfiel die Riesengruppe plötzlich. Siffert und Ickx blieben zurück, während Cevert bei seinem Durchbruch zur Spitze ein wahres Feuerwerk abbrannte. Auch Peterson fuhr eines seiner großen Rennen — sein erstes übrigens mit





einem Serie 11-Motor! —, und ab der 14. Runde wechselten sich außer den beiden vorerst nur noch Stewart und Regazzoni auf den vorderen Plätzen ab. Fast schien es, als könne dieses Quartett Reißaus nehmen, da kam plötzlich Hailwood stark von hinten auf. Der Motorwechsel hatte auch ihn in den Besitz eines Triebwerks aus der letzten Serie gebracht, und prompt mischte er mit.

Der erste Höhepunkt fiel auf das Ende der 15. Runde, als die Spitzengruppe ohne Stewart und die Verfolger ohne Ickx heranjagten. Noch hatten sich die Blicke nicht von der Parabolica gelöst, da tauchten die beiden großen Rivalen kurz hintereinander auf und nahmen mit letztem Schwung Kurs auf die Boxen. Stewarts Tyrrell, nun schon zum zweitenmal vorzeitig außer Gefecht, schob man gleich ins Fahrerlager — Pleuelbruch. Die Ferrari-Monteure aber stürzten sich in eine fieberhafte Fehlersuche, die noch anhielt, als Regazzoni zwei Runden danach mit demselben Schaden hereinkam: Der zwischen Kurbelwelle und Schwungrad eingesetzte Schwingungsdämpfer hatte sich in seine Bestandteile aufgelöst. Die Reaktion des Publikums ist am besten mit der sofortigen Einäscherung der zuvor noch stolz über den Köpfen geschwenkten Fahnen mit dem springenden Pferd auf gelbem Grund wiedergegeben.

Nach dem Favoritensterben war es für einen Moment sehr ruhig. Dann aber beendete Siffert die Schonzeit für den zuvor leicht überhitzten Motor und machte rasch wieder Boden gut. Die Demonstration des augenblicklichen Leistungsstands bei BRM war überzeugend. Unterwegs las er seinen zwischen den Fronten herumhängenden Stallgefährten Ganley auf, und schon stritten wieder fünf um das Zepter. Langsam bekam auch Amon Anschluß, und dahinter verkürzte Gethin beharrlich den Abstand vom Ersten zum Siebten. Zu einer weiteren, diesmal jedoch sehr positiven Zuschauerreaktion kam es in der 25. Runde, als der durch seine großartigen Rennen im Dienste Conte Agustas immer noch populäre Hailwood seinen ersten erfolgreichen Vorstoß an die Spitze unternahm - die beste Vorstellung, die ein Wagen aus dem Hause Surtees bei den diesjährigen Weltmeisterschaftsläufen gab. Er war, wie jeder wichtige Positionswechsel in diesem Rennen, natürlich nur von kurzer Dauer. Der Stand nach der zur Halbzeit erklärten 26. Runde: Peterson, Cevert, Hailwood, Siffert, Ganley, Amon, Gethin, Oliver, Pescarolo, Hill, Beuttler, Fittipaldi, de Adamich, Bonnier und Jarier. Die drei letzten Fahrer waren bereits überrundet, Jarier durch einen Boxenstopp in der 17. Runde sogar zweimal.

In der 28. Runde übernahm Siffert die Führung. Sofort hatte man den

Eindruck, daß nun der künftige Sieger am Werk sei, denn ganz offensichtlich bot ihm der BRM das, was den andern zum Ausbruch aus dem Teufelskreis fehlte, nämlich die zur Unabhängigkeit vom »Sog« der Konkurrenten notwendige Leistung. In seinen drei Führungsrunden setzte er dem Ganzen sogar einen etwas gewalttätigen Akzent auf, indem er die Gegner durch unvermittelte Kursänderungen abzuschütteln versuchte. Doch von einer Runde zur andern stellten sich die alten Verhältnisse wieder ein: Cevert, Peterson und Hailwood hatten wieder das Kommando! Dahinter schob sich gerade Amon in Angriffsposition, und auch Ganley hielt tapfer mit. »Seppis« BRM aber röhrte erst als Sechster und mit einem zur Geschwindigkeit verdächtig hohen Klang vorbei — das Getriebe stak im 4. Gang!

Wie Sifferts Chance zerrann, kam Amons. Der Neuseeländer brachte sich in der 37. Runde - zwei Runden vor Anbruch des letzten Viertels mit ihm als Spitzenreiter und dann Peterson, Hailwood, Cevert, Ganley, Gethin, Oliver, Hill, Beuttler, Siffert, Fittipaldi, Bonnier, Pescarolo und Jarier - ähnlich rigoros nach vorn. Allerdings schien sein Matra gegen die Angriffe des alten Führungsstabs nicht ganz so gefeit. Denn wenn ihn auch die Rundenzähler mit nur einer Unterbrechung durch Hailwood neunmal an erster Stelle vermerkten, so besagte das nichts über die oft recht turbulenten Vorgänge auf dem Abschnitt Lesmo-Parabolica. Ein geradezu lächerlicher Umstand beendete jedoch auch diese Episode, und zwar der Verlust des Visiers bei dem etwas ungeschickten Versuch, die Sonnenblende abzunehmen. So mußte sich der ewige Pechvogel zum Schutz seiner Augen ins Cockpit verkriechen, wo er natürlich weder die im Rudelkampf unerläßliche Übersicht wahren, noch das Tempo der Rotte halten konnte. Außerdem machten sich Dampfblasen im Einspritzsystem und der übermäßige Verschleiß des linken Vorderradreifens immer stärker bemerkbar.

Fünf Runden vor Schluß lagen noch elf Fahrer im Rennen: Peterson, Hailwood, Gethin, Cevert, Ganley, Amon, Oliver, Fittipaldi, Siffert, Bonnier und Jarier. De Adamich war infolge Motorschadens schon seit der 33. Runde abgängig, in der 41. Runde hatte der neue Rekordhalter Pescarolo den schon zweimal untersuchten Williams-March mit einem auch da noch nicht eruierten Aufhängungsschaden an der Hinterachse abgestellt, eine Runde danach mußte Beuttler wegen eines Ventilbruchs die Segel streichen, und in der 48. Runde war schließlich Hill auch das zweite Getriebe an diesem Tag festgegangen. Noch fünf Runden — und fünf potentielle Sieger.

Und so war es auch noch zu Beginn der letzen Runde! Nur Sekunden-

bruchteile trennten Peterson, Cevert, Hailwood, Gethin und Ganlev. In dieser für Monza so typischen Situation war es fast unmöglich. keinen taktischen Fehler zu begehen. Vielleicht war das der erste, als Cevert schon vor Lesmo zum entscheidenden Schlag ansetzte - oder sich von Peterson überlisten ließ. Jedenfalls kam er zuerst bei der Parabolica an und mußte es sich gefallen lassen, daß ihn der Schwede aus dem Windschatten heraus auszubremsen versuchte. Das Manöver gelang auch, doch hatte der inzwischen aufgerückte Gethin die Zeichen richtig gedeutet und trieb nun mit Peterson dasselbe Spiel. Im Formationsdrift, Peterson ganz außen an der Grasnarbe und beide an der absolut äußersten Grenze, nahmen sie den Kurvenscheitel, während Cevert vorsichtshalber etwas Abstand hielt. Bei der Einmündung in die Zielgerade hatte Gethin eine Wagenlänge gewonnen, und Peterson blieb nichts anderes übrig, als in seinem Windschatten kurz Schwung zu holen. Gethin, der »unpopuläre Sieger«, wehrte den Angriff iedoch ab, indem er den Motor rücksichtslos überdrehte. Knapp zwei Meter betrug sein Vorsprung, als sie Seite an Seite über die Ziellinie flogen, und nur zwanzig Meter danach hatte es Peterson geschafft! Die Genugtuung, die Gethin als Verbannter des McLaren-Teams bei diesem Sieg empfand, war ihm leicht nachzufühlen . . .

CD	GEB	NITC	CE
EK	CILD	INI	CIC

LICEDIVIOUE		
 Peter Gethin 	BRM P 160	1:18.12,60=242,615 km/h
2. Ronnie Peterson	March 711	1:18,12,61
3. François Cevert	Tyrrell	1:18.12,69
4. Mike Hailwood	Surtees TS 9	1:18.12,78
5. Howden Ganley	BRM P 160	1:18.13,21
6. Chris Amon	Matra MS 120 B	1:18.44,96
7. Jackie Oliver	McLaren M 14 A	1:19.37,43
8. E. Fittipaldi	Lotus 56 B	54 Runden
Joseph Siffert	BRM P 160	53 Runden
Joakim Bonnier	McLaren M7C	51 Runden

NICHT GEWERTET

J. P. Jarier March 701 47 Runden

SCHNELLSTE RUNDE

Henri Pescarolo March 711 (9. Rd) 1.23,80 = 247,016 km/h

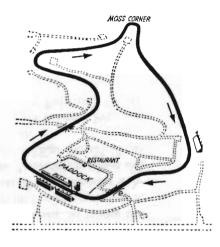
Großer Preis von Kanada

DIE STRECKE

Streckenlänge: 3,957 km

Runden: 64

Renndistanz: 253,27 km



Für Ronnie Peterson hatte mit der inoffiziellen Formel 2-Europameisterschaft - dem Gewinn der sogenannten »Europa-Trophäe für Formel 2-Fahrer« - die Erntezeit schon begonnen. Bei vier Siegen und einem zweiten Platz in den bisher gelaufenen acht Rennen konnte man in dieser Disziplin durchaus von einer »Jochen Rindt-Nachfolge« sprechen. In der Formel 1 hatte er erst 1970 Fuß gefaßt, und zwar am äußersten Rand bei Colin Crabbes »antiken Automobilen«, die das in seinem Falle aber nur der geringen Erfolgsrate nach waren: March 701. Nichtsdestoweniger nahm March den ohne Meisterschaftspunkt gebliebenen Schweden ab 1971 für drei Jahre unter Vertrag - und hätte wohl kaum einen besseren Griff tun können. Peterson überspielte gekonnt die Schwächen des neuen Modells, glich bis weit in die Saison hinein durch Mut und Können den Leistungsrückstand seiner Motoren aus, überholte in Monza Jacky Ickx auf dem zweiten Tabellenplatz und brauchte in Kanada nur noch ein bischen Glück, um die Vizeweltmeisterschaft vollends zu fixieren. Kein Wunder, daß sein Kurs an der »Fahrerbörse« momentan stark anzog . . .

Als Austragungsort dieses für ihn vielleicht schon entscheidenden 6. Ca-

nadian Grand Prix war im Zuge des jährlichen Wechsels mit dem Circuit Mont Tremblant bei St. Jovite wieder der nur achtzig Kilometer von Toronto entfernte Mosport Park an der Reihe. Diese Rennstrecke erfreute sich wegen ihres miserablen Zustands in der Vollgasbranche bislang keiner sehr großen Beliebheit, und das änderte sich auch diesmal nicht, denn der rauhe und wellige Belag war mit Ausnahme weiterer Deformationen immer noch derselbe. Die Fahrer, ganz besonders aber die Monteure bekamen das sehr bald zu spüren.

FAHRER UND WAGEN

An der Besetzung änderte sich gegenüber den Wertungsläufen in Europa so gut wie nichts. Schon der erste Rundgang im Fahrerlager zeigte, daß alle Rennställe in voller Stärke angetreten waren — und einer sogar mehr als das.

BRM's jüngste Erfolge zogen nämlich einen Aufwand nach sich, der trotz aller Sympathien für das Team - und auch im Team selbst auf wenig Verständnis stieß. Siffert äußerte ja schon in Zeltweg seine Bedenken über die fortschreitende Zersplitterung des technischen Apparats, und man mußte ihm darin zustimmen, daß sich das auf die Dauer wohl kaum vorteilhaft auswirken konnte. In Monza trat die Überlastung von Technikern und Monteuren bereits offen zutage, ja selbst das Rennergebnis vermochte nur oberflächlich über den Wert der eingeschlagenen Taktik hinwegzutäuschen. Bekanntlich sind die dortigen Verhältnisse so ungewöhnlich, daß die Reihenfolge im Ziel weitaus geringer als anderswo eingeschätzt wird. Dessenungeachtet vergrößerte BRM die Mannschaft noch einmal und schickte ein Aufgebot an Betreuern, Wagen und Ersatzteilen über den Atlantik, das sich in der Epoche der »Garagisten« wie ein Überbleibsel aus den Goldenen Fünfzigern ausnahm. Die Mannschaft selbst bestand aus Siffert, Ganley, Gethin, dem nun als Gast ins Werksteam eingegliederten Dr. Marko und dem letztjährigen »Mieter« George Eaton. Bei der endgültigen Verteilung der Wagen »verhandelte« der Kanadier mit klingender Münze, dem in dieser Branche wohl immer stechenden Argument, um Dr. Marko aus dem an sich für ihn vorgesehenen P 160 zu verdrängen. Das hinderte den Österreicher jedoch nicht, mit dem P 153 hinter Siffert als zweitbester BRM-Fahrer das Ziel zu kreuzen. Die Gesamtleistung des Teams war allerdings enttäuschend.

Ferrari, beim 5. Canadian Grand Prix in St. Jovite durch den zweiten

Doppelsieg von Ickx und Regazzoni noch im Senkrechtstart begriffen, mußte sich schon im Training mit einer Außenseiterrolle begnügen. Ickx bezeichnete das unberechenbar von einem Extrem ins andere umschlagende Fahrverhalten des 312 B 2 auf dieser Rüttelstrecke als schlicht unmöglich, wobei er sich der ebenso eindrucksvollen wie unmißverständlichen Wortschöpfung »impositive « bediente. Dennoch führte gerade er und das mit einer Zeit, die ihn noch nicht einmal über die fünfte Startreihe hinausbrachte! - das ausnahmsweise wieder einmal komplette Team ins Rennen. Zu seiner Linken stand Andretti, während man Regazzoni gar erst in der siebten Reihe fand. Die nach seinem obligatorischen crash mit dem danach sehr reparaturbedürftigen 312 B 2/5 für die zweite Reihe gute Zeit von 1.16,1 nützte dem Tessiner nämlich nichts, weil sie an den Reservewagen 312 B/004 gebunden, für dessen zuletzt nicht mehr ganz intakten Motor aber kein Ersatz vorhanden war. Regazzoni machte bei dieser Gelegenheit übrigens die interessante Erfahrung, daß der ältere Typ nicht nur unempfindlicher gegenüber den lästigen Reifenvibrationen war, sondern auf der welligen Piste auch sehr viel ruhiger lag. Die Experten machten dafür die Stoßdämpferanordnung an der Hinterachse verantwortlich, die beim B- Modell nur einen kleinen, beim B 2 aber einen für die verwendeten Koni-Zweirohrdämpfer mehr als bedenklichen Einbauwinkel vorsah.

Lotus brachte nach der Monza-Zwangspause wieder die wie gewöhnlich mit Fittipaldi und Wisell besetzten »72er« zum Einsatz, deren Konstrukteur Maurice Phillippe erst unlängst bei Lotus ausgeschieden und in Parnelli Jones' Dienste getreten war. Einen weiteren Verlust — wenn man das überhaupt so nennen konnte — mußte Chapman erst in diesen Tagen hinnehmen: Ronnie Peterson schlug sein 100 000-Pfund-Angebot aus, um nach längerem Tauziehen nun doch das zweite seiner drei Vertragsjahre bei March zu erfüllen.

March, so las man in der einschlägigen Presse, hatte sich verpflichtet, den »zweiten Rindt« im nächsten Jahr »standesgemäß« zu betreuen und seine Einsätze nicht mehr durch das Mietwagengeschäft zu belasten. Außer Peterson, dessen erstmals »revidierter« Serie 11-Motor erfahrungsgemäß jetzt noch mehr Mumm versprach, vertraten Galli und Beuttler — letzterer nun auch mit dem Status eines Werksfahrers — die Farben des STP-gesponsorten Teams.

Auch Matras Crew war wieder komplett. Beltoise hatte seine zweite Strafzeit hinter sich und nahm nun wieder die Stelle neben Amon ein. Der Rückblick zeigte ihm, daß er eigentlich nur den Ausfall von Monza zu bedauern brauchte, wo er vielleicht die gleichen Chancen wie Amon — und etwas weniger Pech gehabt hätte. Es versteht sich am Rande, daß Matra die Motoren für die Überseerennen auf den neuesten Stand gebracht hatte, und in der Tat mischte Beltoise in der Anfangsphase des Rennens auch kräftig mit.

McLaren rief durch die Affäre Donohue-Gethin besonderes Interesse hervor. Aus der Schadenfreude wurde jedoch nichts, weil sich Mark Donohue gleich von vornherein als ganzer Kerl erwies — und seine Sache besser machte als Denny Hulme. Sein M 19 befand sich bereits in Roger Penskes Besitz und war auch im typischen Dunkelblau des Sunoco-Teams lackiert. Die Zukunftsaussichten der Verbindung McLaren-Penske ließen sich zu dieser Zeit noch nicht beurteilen. Auf jeden Fall aber verhalf das Teamwork dem sympathischen Amerikaner erst einmal zu einem vielversprechenden Formel 1-Debüt, das er sich allerdings mit ausgedehnten Versuchsfahrten in den vorhergegangenen Wochen hart und nicht ganz frei von Zwischenfällen erarbeitet hatte. Beide M 19 wiesen vorn noch Ralph Bellamy's *rising-rate*-Federungssystem auf, während das gegenüberliegende Ende mit einer M 14-ähnlichen Hinterachse konventioneller Bauart bestückt war.

MRD, Ron Tauranacs Anteil an der Brabham Organisation, bot drei Wagen auf: Hills BT 34/1, dessen formale Originalität von der ausgebliebenen »Vermehrung« inzwischen noch übertroffen wurde, Schenkens BT 33/3 und Jack Brabhams ehemaligen BT 33/2, den Alain de Cadenets »Ecurie Evergreen« für Chris Craft genannt hatte.

Surtees beschränkte den Einsatz wieder auf zwei Wagen; beide in Originalausführung. Er selbst fuhr den unter Hailwood in Monza so erfolgreichen TS 9/004, während Stommelen mit seinem alten 002 vorliebnehmen mußte. Hailwood, der mutmaßliche Stommelen-Nachfolger bei Surtees, testete unterdessen in England den TS 9/005 in Seitenkühler-Ausführung, um das neue Arrangement für Watkins Glen eventuell noch in den Griff zu bekommen.

Tyrrell feierte das einjährige Bestehen seiner »Marke« bereits am 17. August, dem Jahrestag der Präsentation seines auch jetzt noch kompetitiven Prototyps 001. Dennoch hatte für ihn auch der Große Preis von Kanada Jubiläumscharakter — war auf St. Jovite doch der erste Grand Prix-Einsatz dieses Wagens gefallen, nachdem Schwierigkeiten mit dem pick-up-System der Tankanlage dieses Vorhaben in Monza vereitelt und so die mit einem klemmenden Gasschieber beim Renndebüt im Gold Cup am 22. August begonnene Serie der üblichen Kinderkrankheiten fortgesetzt hatte. Stewart benützte jenen Ausflug in die Laurentinischen Berge zu einer Kraftprobe mit den damals noch

KANADA | 135

für unschlagbar gehaltenen Ferrari, über die er bis zu einem Achsschenkelbruch in der 32. von 90 Runden in einzigartiger Weise dominierte. Nur elf Monate danach krönte er die steile Karriere des jungen Unternehmens, indem er selbst die Weltmeisterschaft und für Ken Tyrrell den Internationalen Pokal für Formel 1-Konstrukteure gewann. Die Qualitäten des immer noch in Reserve gehaltenen 001 demonstrierte Stewart mit der drittbesten Trainingszeit überhaupt! Im Rennen saß er dann wie gewöhnlich im 003, Cevert im 002. Beide Wagen wiesen den kurzen Radstand, Frontkühler und »normale« Heckflügel auf.

Die nicht unmittelbar an die Hersteller gebundenen Bewerber beschränkten sich auf Frank Williams und die beiden in Formel 1-Kreisen wohlbekannten Amerikaner Skip Barber (Gene Mason Racing) und Pete Lovely (Pete Lovely Volkswagen). Williams' Schützling Pescarolo hatte wieder einmal unglaubliches Pech. Im ersten Training stoppte ihn nach nur zwei Runden der Bruch der Antriebswelle von Zünd- und Einspritzverteiler, samstags brach nach zwölf Runden der Ersatzmotor nieder, und als er am Sonntagvormittag das freie Training mit einem Leihmotor von Surtees bestritt, geriet er von der Bahn und zog sich so starke Prellungen und Schnittwunden zu, daß er trotz des nur leicht beschädigten Wagens nicht am Rennen teilnehmen konnte. Barber verfügte immer noch über seinen March 711/5, der inzwischen einige harte Sträuße in der Formel A zu bestehen gehabt hatte, und Lovely brachte einen abenteuerlichen Eigenbau an, der aus dem Vorderteil eines Formel 2-Lotus 69 und der kompletten Antriebsgruppe samt Hinterachse seines alten Mk 49 bestand.

Das ergab siebenundzwanzig Nennungen bei nur vierundzwanzig freien Startplätzen. Entgegen der im Frühjahr eingeführten allgemeinen Qualifikationspflicht waren zweiundzwanzig Startplätze für die regulären Werks- und Privatfahrer reserviert und nur Barber, Craft, Eaton, Lovely und Dr. Marko sahen sich in die Auseinandersetzung um die restlichen Startmöglichkeiten verwickelt. Dr. Marko schaffte die Qualifikation spielend. Nach einem gehörigen Anlauf war auch Eaton und damit der fünfte BRM »in«. Als dann das mit Pescarolo passierte, rückte Barber nach.

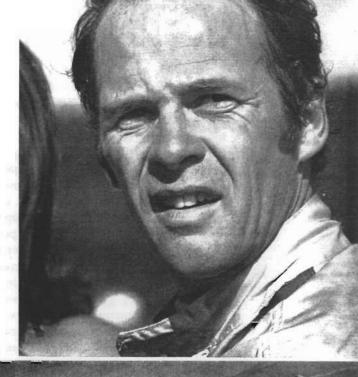
Mosports offizieller Rundenrekord von 1.18,0 (182,635 km/h) datierte vom 14. Juni aus dem ersten Lauf zur Can-Am-Serie 1970. Rekordhalter und Sieger Dan Gurney hatte seinen 7,6 Liter McLaren-Chevrolet M 8 D damals auch auf die pole-position gesetzt, und zwar mit der seither auch nicht »inoffiziell« unterbotenen »Fabelzeit« von 1.16,8

ITALIEN

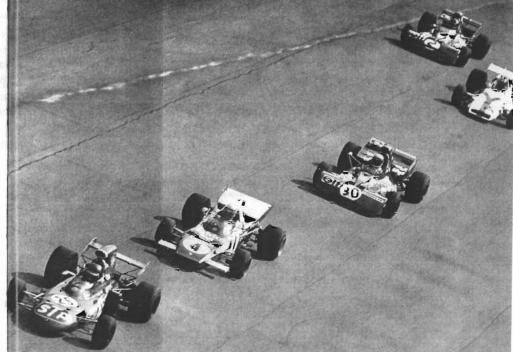
Peter Gethin, ein

Außenseiter ...



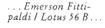


Windschattenspiele in der Spitzengruppe.



ITALIEN

Fotos aus dem Training: Jacky Ickx | Ferrari 312 B2 . . .





(185,498 km/h). Die offizielle Formel 1-Bestzeit von 1.18,1 (182,41 km/h) teilten sich Jacky Ickx und Jack Brabham im Verlauf des zuletzt hier abgehaltenen Grand Prix, aus dem die damaligen Teamgefährten auf Brabham BT 26 A als Doppelsieger in der angegebenen Reihenfolge hervorgegangen waren. Aus jener Veranstaltung stand außerdem noch Ickx' »Trainingsrekord« von 1.17,4 (184,064 km/h) zu Buch.

Trotz des eher noch schlechteren Streckenzustands lagen freitagabends nach den ersten beiden Trainingsläufen bereits sechs Fahrer innerhalb Gurneys Traumzeit: Stewart (1.15,7), Siffert (1.15,8), Hulme und Regazzoni (1.16,5), Cevert und Wisell (1.16,8). Diese Zeiten stammten allesamt aus dem zweiten Lauf. Beim ersten war die Strecke stellenweise noch feucht, und bei den niederen Temperaturen entwickelten die Reifen auch noch nicht ihr volles Haftvermögen. Außerdem mußte erst einmal die Grundeinstellung der Fahrgestelle ermittelt und danach die Feinabstimmung von Federung und Abtrieb getroffen werden. Stewart erreichte trotzdem 1.18,5 - die einzige Zeit unter 1.20, Ganley wirbelte auf einem platten Hinterrad durch die Gegend, Cevert »verhungerte« unterwegs ohne Benzindruck, Hulme und Pescarolo verheizten ihre Motoren und Fittipaldi zerschaltete sein Getriebe. Der Nachmittag brachte außer den »schnellen« Zeiten Regazzonis »shunt«. Über Nacht »wuchsen« bei vielen neue Motoren — selbst wenn es nur ein Austausch Serie 10 gegen 11 für den Kampf um den besseren Startplatz war. Erfreulicherweise hatte die Sonne voll aufgeblendet und schuf geradezu ideale Verhältnisse. Fast auf Anhieb präsentierte Cevert eine Zeit von 1.15,7 und stand jetzt Schulter an Schulter mit seinem Teamgefährten. Das verdroß natürlich Siffert, der sich umgehend auf 1.15,5 steigerte, worauf wiederum Stewart in der vierten und letzten »Sitzung« am Nachmittag mit 1.15,3 (189,193 km/h) konterte. Diese drei Zeiten blieben bestehen - die »Tyrrell-Brothers« flankierten Jo Siffert. Fittipaldi, Amon, Peterson, Wisell, Donohue, Ganley, Hulme, Beltoise und Ickx füllten mit insgesamt nur einer halben Sekunde Differenz die vier folgenden Startreihen, deren letzte links außen noch Andretti mit einem Rückstand von nahezu derselben Spanne allein auf seinen Nachbarn aufnahm. Ein Steinschlag in Petersons rechtem Kühler, der beinahe Marchs einzigen Serie 11-Motor gekostet hätte, Regazzonis Rückfall von 1.16,1 auf 1.17,5 durch den fehlenden 312 B-Tauschmotor, ein Unfall Gallis in Kehre drei, bei dem er das linke Vorderrad verlor, und schließlich noch ein Rahmenbruch an Stommelens TS 9 waren die weniger erfreulichen Begebenheiten dieses ereignisreichen Tages.

STARTAUFSTELLUNG

Mosport Park, 19. September

12 François Ceve Tyrrell 002 1.15,7	rt		oh Siffert I P 160/02	!	11 Jackie Stewart Tyrrell 003 1.15,3
	Chris Amon Marta MS 120 1.16,1	B/06		2 Emerson : Lotus 72/ 1.16,1	Fittipaldi
10	•	3		,-	17
Mark Donohu McLaren M 19 1.16,3	/1		e Wisell 5 72/6 3		Ronnie Peterson March 711/6 1.16,2
	9 Denis Hulme McLaren M 19	0/2			
	1.16,4				
6 Mario Andretti		4 Indeed	T.4		21
	Ferrari 312 B2/7		Ickx ri 312 B 2	/6	J. P. Beltoise Matra MS 120 B/04 1.16,5
	37 Graham Hill Brabham BT 3 1.17,2	4/1		John Surt Surtees TS 1.17,1	ees
5	1.17,50	8		1.17,1	15
Clay Regazzon	i	Tim S	chenken		Peter Gethin
Ferrari 312 B 2 1.17,5	/5		am BT 33	3/3	BRM P 160/01 1.17,2
Marine II	18 Nanni Galli March 711/4			31 Dr. Helmi BRM P 15	ıt Marko
	1.18,2			1.17,8	
24 Rolf Stommeler Surtees TS 9/00			Beuttler 711/1		28 George Eaton BRM P 160/03
1.18,8		1.18,5			1.18,4
	Pete Lovely Lotus 69/5 1.21,1			33 Skip Barbo March 711 1.19,8	
nicht gestartet:	Henri Pescar Howden Gan Chris Craft		March 7 BRM P Brabhan		1.21,9 (Unfall) 1.16,3 (Unfall) 1.20,3 (nicht qualifiziert)

DAS RENNEN

Der Rennsonntag von Mosport war kein schöner Tag. Aber das lag nicht am Wetter allein. Über Mittag zwangen mehrere Unfälle einschließlich der Kollision eines Teilnehmers mit dem Krankenwagen zum vorzeitigen Abbruch eines Formel Ford-Rennens, der dritten und letzten Rahmenveranstaltung nach einem freien Formel 1-Training und einem Formel B-Rennen. Ein getöteter Fahrer und vier verletzte Streckenposten waren die traurige Bilanz.

Die unumgänglichen Formalitäten verzögerten den auf 14.30 Uhr angesetzten Start des Großen Preises um fast zwei Stunden. Inzwischen hatte wolkenbruchartiger Regen eingesetzt, und als die Strecke dann endlich zur Erkundung freigegeben wurde, fanden die Fahrer geradezu ideale Voraussetzungen für Aquaplaning vor. Immer wieder schwammen die breiten Reifen auf und verlangten irrwitzige Lenkarbeit. Bei einer solchen Gelegenheit rammte Andretti Ganley, dessen BRM beim anschließenden Dreher einen irreparablen Aufhängungsschaden an der Hinterachse davontrug, während der Ferrari nur seine leicht austauschbare Bugverkleidung einbüßte. Eine andere Kursabweichung dieser Art brachte Hills Wagenheck in unsanften Leitplankenkontakt und hätte den unermüdlichen Briten beinahe zu einem weiteren nonstarter gemacht. Seine Monteure bekamen den BT 34 mit neuen Längslenkern und Stoßdämpfern jedoch rechtzeitig wieder flott. So blieb es bei zwei Ersatzfahrern - Barber und Lovely, letzterer wiederum als Ersatz für den durch Motorschaden verhinderten Craft -, denn außer Ganley fehlte ja auch Pescarolo.

Als sich das Feld nach dem zunächst noch erfolglosen Appell der Fahrer und ihrer Betreuer an den Veranstalter, das Rennen unter den widrigen Umständen doch zu kürzen, unter einer Gischtwolke in Bewegung setzte, ging Stewart unverzüglich in Führung. Er brachte sich damit aus dem Gefahrenbereich der andern und sicherte sich obendrein die beste Sicht. Sein kleiner Vorsprung am Ende der 1. Runde kam daher nicht überraschend, wohl aber die Verteilung der nächsten Plätze an Peterson, Beltoise und den Grand Prix-Neuling Donohue. Von Siffert fehlte in der Spitzengruppe jede Spur, und auch Cevert, der linke Flügelmann beim Start, hatte sich um seine gute Ausgangsposition gebracht. Sifferts siebzehnter Platz erklärte sich später mit einer kurzen Autocross-Einlage, nachdem ihm ein Konkurrent das Visier mit Schmutz zugeworfen hatte, und Cevert war sozusagen im Startgedränge untergegangen. Gethin beendete die Startrunde mit einem monumentalen Dreher vor den Boxen und Schenken mit einer defekten Transistorbox gleich das Rennen. In der 2. Runde fehlte auch der zweite Brabham - Hill hatte ihn an der gleichen Stelle in die Leitplanken gesetzt und dabei den Oltank zerquetscht.

Das Führungsquartett setzte sich verhältnismäßig rasch vom übrigen Feld ab, wobei sich Stewarts kleiner Vorsprung auf die drei andern durch ein tête-à-queue Petersons in der 4. Runde schlagartig auf 6,5 Sekunden vergrößerte. Der Schwede eroberte den an Beltoise verlorenen Platz jedoch umgehend zurück. Weiter hinten drehte sich auch

Dr. Marko, und in der 5. Runde brauchte Siffert Boxenhilfe, um seinen Motor durch Befreiung des Kühlers von Schmutz und Teilen der beschädigten Kunststoffnase thermisch zu entlasten. Eine Runde danach war auch Andretti an den Boxen, um sein Visier zu reinigen — und den unterwegs stehengebliebenen Motor nach Zuschaltung der an sich nur für den Start vorgesehenen elektrischen Kraftstoffpumpe anzulassen, und schon in der 8. Runde setzte Regazzoni Ferraris Pechsträhne fort, indem er seiner aus Testfahrten, Trainingsläufen und Rennen ohnehin schon stattlichen »Abschußliste« einen kleineren Brandschaden im Anschluß an einen Abstecher zu den Leitplanken hinzufügte.

Stewart, dessen oft unglaubliche Überlegenheit über den Fehlschlägen von Zeltweg und Monza schon wieder etwas verblaßte, baute seine Führung in bewährter Weise aus. Ganz offensichtlich hatte ihn diesmal auch Goodyear besser bedient als beim letzten Regenrennen in Zandvoort. Peterson auf Firestone und Beltoise auf Goodyear lagen nach der 6. Runde bereits 8 Sekunden zurück. Donohue litt nun ebenfalls unter erheblicher Sichtbehinderung und konnte ihr Tempo nicht ganz mithalten — ihm beschlugen die Brillengläser von innen.

Plötzlich aber trat im Fortschritt Stewarts ein alarmierender Stillstand ein, und bald darauf schmolz der Vorsprung des Schotten, wie er gewachsen war - Peterson und Beltoise holten ihn in der 12. Runde ein! Die Freude des Schweden war indes nur von kurzer Dauer, denn schon in der folgenden Runde überzog er sein Konto zum zweitenmal. Es war purer Zufall, daß der March die Leitplankenberührung ohne ernstliche Folgen überstand und sein Fahrer ohne Platzverlust Stewarts Verfolgung aufnehmen konnte. Nach zwei Runden hatte er ihn wieder eingeholt und ging in der 16. sogar für einen Moment in Führung, während nun Beltoise mit einem Dreher an der Reihe und dabei so unglücklich war, daß eine geknickte Radaufhängung sein überaus zufriedenstellendes Comeback jählings beendete. Schuld daran war Hulme, der gerade Stewart und Peterson vorbeigelassen und noch nicht mit Beltoises Auftauchen gerechnet hatte. Skip Barbers Ausfall durch Motorschaden — kein Oldruck — lag dagegen schon drei Runden zurück. Petersons Kampfgeist hatte unter den beiden unangenehmen Zwischenfällen nicht sehr gelitten. Er setzte Stewart so hart zu, daß ihn der Weltmeister in der 18. Runde vorbei ließ - das jedoch nur, um mit genügend Spielraum für den Ernstfall dahinter Stellung zu beziehen. Der Abstand pendelte sich bei 2 Sekunden ein, während Mark Donohue, der überraschende Dritte, seinen Rückstand beim Brillenwechsel in der 15. Runde auf 40 Sekunden vergrößert hatte und ihn augenblicklich — und wieder ohne Platzeinbuße — durch einen **enormous spin** in Boxennähe noch weiter dehnte. Außer den Dreien befanden sich nur noch Ickx, Fittipaldi, Wisell und Cevert in derselben Runde. Hulme, Amon, Gethin und der Rest waren bereits weit abgeschlagen. Zehn Runden danach war Stewart des Hinterherfahrens plötzlich müde. Rasch schloß er zu Peterson auf und enthob ihn der Regentschaft, als die zweite Halbzeit nach der noch gar nicht gültigen *Zeitrechnung** gerade anbrach. Und wie zur Bestätigung seines Führungsanspruchs geriet gleich anschließend der nun schon zum zwei-

»Zeitrechnung« gerade anbrach. Und wie zur Bestätigung seines Führungsanspruchs geriet gleich anschließend der nun schon zum zweitenmal überrundete Eaton unversehens und durch Stewarts »Spray« geblendet exakt in Petersons »Schußlinie«, wonach Stewart dann ohne eigenes Zutun wieder über 12 Sekunden Reserve verfügte. Peterson rannte sich bei dieser dritten Eskapade buchstäblich die Hörner, nämlich das danach wohl kaum noch zur Erzeugung aerodynamischer Zusatzlast fähige »Servierbrett« über dem Bug ein. Der Verlust an Bodendruck auf den gelenkten Rädern soll unangenehm gewesen sein. Kolli-

sionspartner Eatons BRM zeigte keine Beschädigungen.

Die Tücken von Wetter und Strecke spielten natürlich nicht nur den Spitzenreitern mit. Fast jeder hatte im Verlauf dieses Rennens irgendwann seinen »Moment« — sofern es überhaupt bei einem blieb. Den andern machte der Regen auch so genug zu schaffen. Am meisten traf das wohl auf Denny Hulme mit seiner ja sattsam bekannten, abgrundtiefen Abneigung gegen das feuchte Element zu. Er fing sich erst, als der Wasserspiegel auf der Piste sank und nicht mehr jeder auch noch so weiche Lastwechsel gleich in einem atemberaubenden Ballanceakt endete. Darüber hinaus dürfte auch Mark Donohues bemerkenswerter Auftritt seine ätzende Wirkung nicht verfehlt und vielleicht überhaupt erst den Ausschlag für seine plötzliche Aggressivität gegeben haben, der kurz nacheinander Cevert und Chapmans Musketiere zum Opfer fielen. Da andererseits der Ferrari wie schon in Zandvoort sehr negativ auf dieses Zwischenstadium reagierte, sah der 34. Durchgang Hulme - allerdings mit erheblichem Rückstand auf seinen Markengefährten vor Ickx, Wisell, Fittipaldi und Cevert auf dem vierten Platz! Das sogenannte »Mittelfeld« bestand im Augenblick aus Amon, Surtees, Siffert, Dr. Marko und Andretti, nachdem auch der Monza-Sieger etwas plötzlich ins Hintertreffen geraten war. Gethin und Eaton waren dreimal und der Rest mit Galli, Beuttler und Lovely bis zu sechsmal überrundet. Der sechste und letzte Ausfall lag bereits acht Runden zurück: Stommelen, der seinen Motor anläßlich eines Wasserleitungsbruchs gargekocht hatte.

142 | KANADA KANADA | 143

Nach dem Regen kam Nebel auf. Als die Sicht nicht einmal mehr von einem Streckenposten zum andern, geschweige denn zum rechtzeitigen Erkennen eines Notsignals reichte, griff die Rennleitung endlich die Anregung zur Kürzung der Distanz auf. So wurde das Rennen nach Stewarts 64. Durchfahrt abgebrochen, und es gab wohl keinen, dem die schwarz-weiß-karierte Flagge nicht wie eine Erlösung erschienen wäre. Die wenigen bis zuletzt noch standhaften Zuschauer verließen den diesmal so unfreundlichen Mosport Park bereits bei hereinbrechender Dunkelheit, während die Monteure die Wagen unter neuen Regenschauern rasch verluden und die Fahrer ihre oft haarsträubenden Erlebnisse zum besten gaben. Ein voller Erfolg im sportlichen Sinne war dieses Rennen eigentlich nur für den »ewigen Zweiten« Peterson, der sich in dieser Position nun auch in die Weltrangliste eintrug.

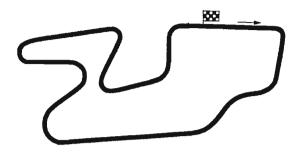
ERGEBNISSE

1. Jackie Stewart	Tyrrell	1:55.12,9 = 131,905 km/h
2. Ronnie Peterson	March 711	1:55.51,2
3. Mark Donohue	McLaren M 19	1:56.48,7
4. Denis Hulme	McLaren M 19	63 Runden
5. Reine Wisell	Lotus 72	63 Runden
6. François Cevert	Tyrrell	62 Runden
7. Emerson Fittipaldi	Lotus 72	62 Runden
8. Jacky Idxx	Ferrari 312 B 2	62 Runden
9. Joseph Siffert	BRM P 160	61 Runden
10. Chris Amon	Marta MS 120 B	61 Runden
11. John Surtees	Surtees TS 9	60 Runden
12. Dr. Helmut Marko	BRM P 153	60 Runden
13. Mario Andretti	Ferrari 312 B 2	60 Runden
14. Peter Gethin	BRM P 160	59 Runden
15. George Eaton	BRM P 160	59 Runden
16. Nanni Galli	March 711	57 Runden
NICHT GEWERTET		
Mike Beuttler	March 711	56 Runden
Pete Lovely	Lotus 69	55 Runden

SCHNELLSTE RUNDE

Denis Hulme McLaren M 19 (57. Rd.) 1.43,5 = 137,652 km/h

Großer Preis der USA



DIE STRECKE

Streckenlänge: 5,434 km

Runden: 59

Renndistanz: 320,65 km

Das Terrain blieb dasselbe. Ansonsten aber verlor die neue Strecke von Watkins Glen im Bundesstaat New York fast jede Ähnlichkeit mit der alten. Für rund zwei Millionen Dollar entstand anstelle des 1956 angelegten schnellen Dreiecks mit seinen Geschwindigkeiten um 210 km/h – den offiziellen Rundenrekord von 212,86 km/h hielt seit 1969 Denis Hulme auf McLaren-Chevrolet M 8 B – ein relativ schwieriger, kurvenreicher Kurs mit allen Attributen einer modernen Rennanlage wie erstklassigem Belag, ebenen Randstreifen, doppelten Leitplanken, gestaffelten Fangzäunen an den kritischen Punkten, großzügiger Boxenanlage und ausgedehntem Garagenkomplex. Nur die über lange Passagen sehr nahe an der Piste stehenden Leitplanken riefen noch Kritik hervor. Die Strecke wurde bei weitgehend neuer Führung von 3,7 auf knapp fünfeinhalb Kilometer verlängert.

Selbstverständlich wahrte der United States Grand Prix seinen Ruf als »reichster« Grand Prix des Jahres. Wie gewöhnlich bestimmte nur das Schlußklassement die Höhe der Prämien, die diesmal eine Spanne von 6 000 bis 50 000 Dollar bei neunundzwanzig Posten aufwiesen. Die schnellste Runde im Training wurde mit 2 000, der Rundenrekord mit 5 000 Dollar honoriert.

FAHRER UND WAGEN

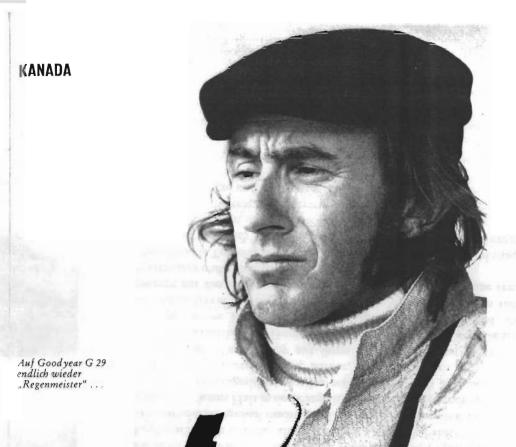
Die sehr früh aus Kanada eingetroffenen Rennställe hatten mit der vorzeitigen Benützung der neuen Strecke erst ab Dienstag Glück. So lange dauerten die Bauarbeiten an. Wer dennoch fahren wollte, mußte mit der noch nicht aufgelassenen alten Piste vorlieb nehmen.

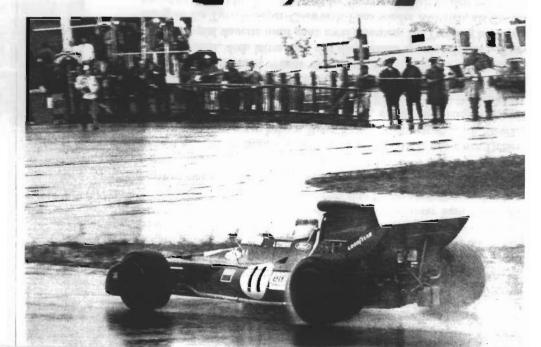
Mit Überraschungen war weder bei der Zusammenstellung der Mannschaften noch im technischen Bereich zu rechnen. Trotzdem gab es zu Mosport Unterschiede, die einmal von nationalen Interessen, zum andern von der sogenannten »höheren Politik« im Rennsport herrührten. BRM — um wieder die alphabetische Reihenfolge zu wählen — bereitete auch diesmal fünf Wagen für den Einsatz vor. Dabei »entfiel« erstmals ein P 160 auf Dr. Marko, da sich John Cannon, ein amerikanischer »Gast«, offenbar nicht wie Eaton vom P 153 »freikaufen« konnte.

Bei Ferrari blieb die Zahl der Rennteilnehmer bis zum Sonntag offen. Die große Unbekannte war das Wetter und der Betroffene ausgerechnet Mario Andretti, Publikumsliebling und Star der amerikanischen Equipe. Regen nämlich hatte zur Verlegung eines USAC-Rennens in Trenton auf dieses Wochenende geführt, und nur Regen konnte den Italo-Amerikaner seiner vorrangigen Verpflichtung entheben. Zum offiziellen Training erschien er natürlich und sicherte sich auf 312 B2/7 die sechste Startposition. Er war schneller als Ickx, der nach den Erfahrungen von Mosport sofort die Hand auf den 312 B/004 gelegt hatte und sich nach einem Zeitvergleich mit seinem regulären 312 B2/6 auch zum Rennen für den älteren Typ entschied, und nur unwesentlich langsamer als Regazzoni mit dem 312 B2/5 auf Platz vier. Am 312 B2/6 experimentierte Ickx mit einer neuen Vorderradaufhängung mit breiterer Spur und geänderter Geometrie, die jedoch keine Verbesserung der Fahreigenschaften brachte.

Bei Lotus jährten sich Fittipaldis erster und bislang einziger Grand Prix-Sieg sowie Reine Wisells Formel 1-Debüt. Keiner der beiden Fahrer hatte es in diesen zwölf Monaten soweit gebracht, wie Colin Chapman sich das bei Abschluß der Verträge wohl gedacht hatte, und so trübte auch weiterhin das Fahrerproblem den Ausblick auf die Zukunft des berühmten britischen Rennstalls.

Auch March und Autodelta blickten auf eine wenig erfolgreiche Zusammenarbeit zurück. Der Alfa Romeo-V 8 vermochte in den Wagen aus Bicester ebenso wenig zu überzeugen wie vergangenes Jahr in den Fahrgestellen von McLaren. Zum Saisonabschluß nannte Autodelta noch einmal Andrea de Adamich, der statt Mike Beuttler den diesmal



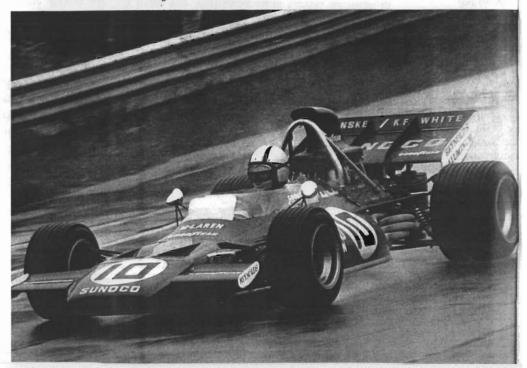




KANADA

Mike Beuttler und François Cevert tasten sich vorsichtig durch Regen und Nebel.

Mark Donohue, einer der "großen Amerikaner", als vielversprechender Grand Prix-Debütant. Der Regen konnte den alten Fuchs nicht schrecken.



wieder auf italienisch fortbewegten 711/1 fuhr. March selbst schickte nur Peterson und Galli ins Rennen.

Während bei Matra, McLaren und MRD alles beim alten blieb, vertraten diesmal Surtees, Hailwood und – nach einer Kraftprobe mit Gijs van Lennep – der amerikanische Formel 5000-Fahrer Sam Posey das Surtees-Team. Stommelen war durch eine Kieferoperation verhindert. Surtees fuhr tatsächlich den Wagen mit Seitenkühlern — neuen Aggregaten und geänderter Luftführung.

Erstmals in dieser Saison versuchte es auch Tyrrell mit einer Dreiermannschaft, und zwar bekam Peter Revson den ursprünglich Stewart auf den Leib geschneiderten Prototyp 001, der an dem langen Amerikaner wie ein eingelaufener Anzug »saß«. Revson »trug« ihn aufrecht, überragte den Sturzbügel und kam auch sonst nicht besonders gut damit zurecht. Fürs Rennen wurde der müde Serie 9-Motor durch einen »11er« ersetzt, doch hätte man sich diese Mühe sparen können – Revsons Gastspiel dauerte nicht ganz zwei Minuten. Im Training bekamen übrigens die Tyrrell-Super-Cosworth-Fans wieder Auftrieb, als Cevert zwischen den Lichtschranken auf der Start-und-Zielgeraden mit 292,5 km/h gut 8 km/h schneller als jeder andere Cosworth-Fahrer war.

Die restliche Belegschaft machte die Dreißig voll. Sie bestand aus Henri Pescarolo, dessen Hals in den Fangzäunen von Mosport doch viel übler als der Wagen zugerichtet worden war und ihm auch jetzt noch höllische Schmerzen bereitete, Skip Barber, Jo Bonnier, Chris Craft, Mark Donohue und Pete Lovely mit ihren bekannten Wagen unter den Farben ihrer seitherigen Teams — und wenn es das eigene war. Da sich Donohue wegen Trenton in derselben Lage wie Andretti befand, sah Penske in David Hobbs gleich den geeigneten Vertreter, der dann auch prompt auf den Plan trat. Barber hatte übrigens auch hier keine feste Startzusage und rückte erst bei Andrettis Abreise nach.

Das offizielle Training begann am Freitag, einem prächtigen Herbsttag. Offenbar fühlte sich Fittipaldi Watkins Glen gegenüber verpflichtet, denn von ihm kam die erste »seriöse« Zeit: 1.43,873. Dann aber überraschten die Ferrari, als zuerst Regazzoni eine schnelle Runde in 1.43,227 hinlegte und gleich darauf Andretti in 1.44,151. Cevert und Hulme waren mit 1.44,336 und 1.44,544 die nächsten. Die BRM-Armada war noch nicht kampfbereit, die Einstellung der Fahrgestelle und Motoren noch nicht abgeschlossen. Ganley, außer Cannon mit dem P 153 der einzige BRM-Pilot mit einem Triebwerk ohne die sogenannten Mk 2-Zylinderköpfe, erzielte mit 1.44,638 von allen die beste Zeit. Surtees hatte durch die neue Bugverkleidung zuviel Abtrieb auf

der Vorderachse und kam mit den Reifentemperaturen nicht klar. Bei Hulme und Peterson stellten sich mit der Tyrrell-ähnlichen beziehungsweise keilförmigen Kunststoffnase ähnliche Probleme ein, doch waren sie nicht wie bei Surtees aus Gründen der Luftführung zu den Kühlern daran gebunden und konnten sich ihrer rasch wieder entledigen. Der Tag endete – natürlich – nicht, ohne daß es Stewart seinen Kollegen noch mit der überragenden Bestzeit von 1.42,844 gezeigt hätte. Danach waren bei Amon, Barber, Craft, Fittipaldi, Ganley, Hailwood, Hobbs, Ickx, Pescarolo, Peterson, Regazzoni, Schenken, Siffert, Surtees und Wisell Tauschmotoren fällig. Hulme hatte den seinen schon während des Trainings bekommen.

Der Samstag war noch schöner, noch wärmer – und der Asphalt noch heißer, so daß an überragende Zeiten zunächst nicht gedacht werden konnte. In den Reifenlagern herrschte Hochbetrieb. Dann aber entbrannte der Kampf um die 2 000 Dollar »schwere« pole-position. Siffert begann mit 1.43,468. Diese Zeit »stand« bis kurz vor Schluß, bis Fittipaldi mit phantastischen 1.42,659 aufwartete und damit sogar Stewart schockierte. Daraufhin sausten die Zeiten lawinengleich zu Tal: Hulme 1.42,925 – Regazzoni 1.43,002 – Cevert 1.43,125 – Ickx (312 B) 1.43,843. Den Vogel schoß aber Stewart ab, indem er Fittipaldi mit einer Differenz von weniger als zwei Hundertstelsekunden – 1.42,642 = 190,611 km/h – die pole-position und den 2 000 Dollar-Scheck wieder abjagte!

DAS RENNEN

Die im dichten Morgennebel vor Nässe triefende Umwelt verhieß nichts Gutes. Dennoch herrschte laut Wetterbericht eine ausgezeichnete Gesamtwetterlage, womit Andrettis und Donohues Start in Trenton sowie Barbers zweiter Auftritt als Ersatzfahrer feststanden.

Der Start war auf 14 Uhr angesetzt. Seit Stunden schon heizte die Sonne den Asphalt. Wieder einmal wurde die Reifenwahl zur Qual – Temperatur, Geschwindigkeit, Distanz. Im Goodyear-Camp war das noch verhältnismäßig einfach: G 20 oder G 26. Alle wählten den G 26 – glücklich aber wurden nur die, deren setting up zufällig mit dem Reifen harmonierte. Firestone dagegen wartete außer mit den bekannten B 27/28 noch mit einem Versuchsreifen auf, der sich beispielsweise auf Petersons linker Radspur gegenüber zwei B 27 fand. Das war nur eine der verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten.

STARTAUFSTELLUNG

Watkins Glen, 3. Oktober

7 Denis Hulme McLaren M 19, 1.42,925	/2	2 Emerson Fittip Lotus 72/5 1.42,659	aldi	8 Jackie Stewart Tyrrell 003 1.42,642				
	9 François Cever Tyrrell 002 1.43,152	t	5 Clay Regazzon Ferrari 312 B 2 1.43,002	ni 2/5				
11 Chris Amon Matra MS 120 1.43,970	B/06	32 Jacky Ickx Ferrari 312 B/0 1.43,843	004	14 Joseph Siffert BRM P 160/02 1.43,468				
	12 J. P. Beltoise Matra MS 120 1.44,067	B/05	3 Reine Wisell Lotus 72/6 1.44,024					
18 John Surtees Surtees TS 9/00 1.44,908	05	16 Howden Ganle BRM 160/04 1.44,430	У	25 Ronnie Peterson March 711/6 1.44,193				
	23 Tim Schenken Brabham BT 33 1.45,110	3/3	Mike Hailwood Surtees TS 9/00 1.45,094					
22 Graham Hill Brabham BT 3 1.45,448	4/1	19 Sam Posey Surtees TS 9/00 1.45,267	02	17 Dr. Helmut Marko BRM P 160/03 1.45,204				
	21 Henri Pescarol March 711/3 1.45,568	o	10 Peter Revson Tyrrell 001 1.45,515					
26 Nanni Galli March 711/4 1.46,608		31 David Hobbs McLaren M 19 1.46,270	/1	15 Peter Gethin BRM P 160/01 1.45,729				
	33 Skip Barber March 711/5 1.47,673		28 John Cannon BRM P 153/07 1.47,471					
29 Joakim Bonnie McLaren M 7 (1.49,391		24 Chris Craft Brabham BT 3 1.48,698	3/2	27 Andrea de Adamich March 711/1 (Alfa Romeo) 1.47,952				
			30 Pete Lovely Lotus 69/5 1.52,140					
nicht gestartet:		Andretti Oonohue	Ferrari 312 B 2 McLaren M 19					

Den Start zelebrierte natürlich wieder Tex Hopkins, das zigarrenschmauchende Original. Als Besonderheit beendete diesmal ein Böllerschuß den Countdown; der reibungslose Ablauf war geradezu abnorm. Denny Hulme stürzte sich zuerst in die Dollarflut. Zum Freischwimmen ließen ihm die andern jedoch keine Zeit. Schon auf der ersten längeren Geraden schob sich Stewart aus dem Windschatten und bremste den »Kiwi« an deren Ende kurzerhand aus. Doch Hulme ließ nicht locker. Rad an Rad kamen die beiden aus der Startrunde zurück, und mit kleinsten Abständen folgten Cevert, Regazzoni, Siffert und Ickx. Amon, Fittipaldi, Wisell, Beltoise, Pescarolo, Ganley, Hailwood, Peterson, Surtees, Gethin, Schenken, Hill, Dr. Marko, Posey, Galli, Hobbs, de Adamich, Bonnier, Lovely, Barber, Cannon und Craft setzten die Kette fort, während Revsons Weg zur Box und nach dem Befund - Kupplungsschaden - geradewegs ans untere Ende der »Gehaltsliste« führte. Ein haarsträubender Dreher Crafts hätte beinahe für prompte Fortsetzung der in diesem Rennen ohnehin wieder den üblichen Durchschnitt von fünfzig Prozent erreichenden Verluste gesorgt. Der Brabham-Pilot verdankte es allein der »Wahl« des sehr günstigen Schauplatzes, daß er mit nur zwei verlorenen Runden davonkam: Die Bewegungsfreiheit gewährte Schadensfreiheit und die Boxennähe die durch das beharrliche Schweigen des abgewürgten Motors notwendige Mechanikerhilfe.

Unterdessen mußte sich Hulme eine Attacke Ceverts nach der andern und in der 7. Runde schließlich die rücksichtslose »Beseitigung« vom zweiten Platz gefallen lassen, während weiter hinten Fittipaldi mit Siffert und in der 9. Runde auch Ickx mit Regazzoni dasselbe Spiel trieb. Seit der 5. Runde fehlte Wisell – ein nicht näher erklärter Bremsendefekt hatte den Lotus-fahrenden Schweden im neuen »Loop« zu einem »Ausritt« an die Leitplanken veranlaßt, von dem es kein Zurück gab. Für weitere Aufregung sorgten noch in derselben Runde der Austausch der Transistorbox an Surtees' Seitenkühler-TS 9, nach der 11. das unverhoffte Ableben von Gallis March auf den glatten Durchschlag von Radaufhängung, Spurstange und Kühler eines von Hobbs' McLaren hochgewirbelten Steines hin und nach drei weiteren Runden noch Sam Posey's Ausfall durch Kolbenbruch.

Die »Tyrrell-Brothers« an der Spitze, Hulme und Ickx setzten sich allmählich ab – ein schnelles, nach der 13. Runde genau eine Sekunde »langes« Quartett. Hinter Regazzoni und Siffert rauften jetzt Hailwood und Peterson um den siebten Platz – ein »Geschenk« Fittipaldis, dessen Fahrt das klemmende Gasgestänge in der 12. Runde kurz unter-

brochen hatte. Vier Runden danach stand der Überraschungssieger vom Vorjahr schon wieder an der Box, diesmal aber für länger. Dazu Anlaß gab ein Rutscher von der Bahn, nach dem ein Rad gewechselt und ein Querlenkerlager gerichtet werden mußte.

Stewarts sicherer Titel, Ceverts aufgehender Stern und die kameradschaftliche Atmosphäre im Team hatten in den vergangenen Wochen gelegentlich die Frage aufgeworfen, ob die Nummer zwei wohl auch einmal grünes Licht bekäme, wenn sich im Rennen zufällig die entsprechende Konstellation ergeben würde. Daran mußte man bei Ceverts Vorstoß in der 14. Runde unwillkürlich denken, wenngleich auch der freiwillige Verzicht des cleveren Geschäftmanns Stewart auf den einträglichsten Sieg der Saison kaum vorstellbar war. Andererseits wäre sicherlich auch in dieser Angelegenheit eine interne Regelung möglich gewesen.

Nun denn – es bedurste keiner Stallregie, um Stewart zum »Rücktritt« zu bewegen. Das besorgte die Technik, genauer gesagt der extrem untersteuernde Wagen, der Rücksichtnahme auf den hochbelasteten und nach dem Rennen tatsächlich an der äußersten Verschleißgrenze angelangten linken Vorderradreifen verlangte. »Gefiltert« sprach man von einer glücklicheren Hand bei der Abstimmung des Cevert'schen Gefährts. Eine Finte schien der weiteren und sehr »teuren« Platzverluste Stewarts wegen sehr unwahrscheinlich.

Sein Abstieg begann schon in der nächsten Runde mit 4 Sekunden Rückstand auf Cevert. Dann war plötzlich Ickx da und vorbei, und auch der Durchbruch Sifferts war nur noch eine Frage der Zeit. Er vermochte also nicht einmal einen nennenswerten Beitrag zur Stärkung von Ceverts Position zu leisten, wie er das im angenommenen Fall zweifellos getan hätte. Hulme, der flotte Starter, war bereits auf Platz sechs abgesackt, Peterson hatte Hailwood überholt – nur um sich in der 23. Runde in dessen Rückspiegeln wiederzufinden, Ganley hielt gerade Sichtabstand und der bis dahin an zehnter Stelle gelegene Amon suchte nach der 20. Runde die Box zum Radwechsel auf, weil ihm eine Unwucht fast das Lenkrad aus der Hand schlug. Nach der 23. Runde verabschiedete sich Pescarolo mit einem der beim DFV sehr selten gewordenen Nockenwellenbrüche – ein ebenso unbefriedigender Saisonabschluß wie etwa für Amon, Stommelen oder die alten Cracks Hill und Surtees.

Stewart leistete Siffert noch bis in die 24. Runde hinein Widerstand. Dann ging der Eidgenosse vorbei, obwohl der BRM ab 8500 Umdrehungen zu patschen begann. Inzwischen hatte Cevert 6 Sekunden Vorsprung auf Ickx herausgefahren, den wiederum 11 Sekunden von Sif-

152 | USA | 153

fert trennten. Kurz danach überholte auch Regazzoni Stewart, der nun auffallend schonend fuhr. So ergab sich folgender Halbzeitstand: Cevert, Ickx, Siffert, Regazzoni, Stewart, Hulme, Peterson, Hailwood, Ganley, Schenken, Gethin, Hill, Dr. Marko, Beltoise, Hobbs, de Adamich, Amon, Surtees, Cannon, Bonnier, Lovely, Barber und Fittipaldi. Craft schied in eben dieser Runde mit gebrochener Hinterachstraverse aus.

Spannung und Abwechslung beherrschten auch die zweite Rennhälfte. Gleich zu Beginn, in der 33. Runde, gewann Stewart durch einen Boxenstopp Hulmes den soeben verlorenen fünsten Platz zurück. Wie schon im Training hatten die Reifen die Wanderung auf den geteilten Mc-Laren-Felgen begonnen, so daß Hulme gleich alle vier Räder wechseln mußte. Einen zusätzlichen Zeitverlust verdankte er dem danach nicht mehr startfreudigen Motor.

Unterdessen inszenierte Ickx mit dem 312 B eine Verfolgungsjagd auf Cevert, die zum Saisonausklang noch einmal die Erinnerung an die einstige Überlegenheit der roten Renner anklingen ließ. Regazzoni im 312 B2 fiel dagegen wieder hinter Stewart zurück, wobei allerdings eine seiner berühmten »Einlagen« mit im Spiel gewesen sein soll. Anschließend passierte auch Peterson Ferraris Bruchpilot und machte nun Jagd auf Stewart. Leider waren acht neue Zündkerzen nicht das richtige Mittel gegen Ventilfederbruch, so daß ab der 42. Runde auch Schenken zu den Ausgefallenen gezählt werden mußte. Peterson war in diesem Rennen ein ausgesprochener Spätzünder. Möglicherweise hing das mit dem Zustand der Experimentalreifen auf der linken Radspur zusammen. Jetzt aber klebte er an Stewarts Hinterrädern. Der Weltmeister machte es dem »Vize« jedoch nicht leicht und ließ ihn von der 39. bis zur 45. Runde zappeln. Dann erst »räumte« er den vierten Platz.

Gleichzeitig bewegte Ickx den 312 B an der äußersten Grenze. Es war erstaunlich, daß ihm und Ferrari jetzt, zum Saisonende, ausgerechnet der »veraltete« Typ erstmals wieder einen Grand Prix-Sieg zum Greifen nahe brachte. Der Wagen fuhr sich annähernd problemlos, so daß ihn Ickx wirklich scharf herannehmen und sein nach wie vor unverbrauchtes Talent wie schon lange nicht mehr unter Beweis stellen konnte. Runde für Runde verkürzte er den Abstand zu Cevert, wobei in der 43. Runde gleich noch der mit 5 000 Dollar honorierte Rekord »anfiel«. Bei Anbruch des letzten Viertels, also nach dem 45. Durchgang, lag er nur noch 2,5 Sekunden hinter dem tapferen Gallier, an dessen Box man schon das Schlimmste befürchtete.

Doch der in Bälde erwartete Höhepunkt blieb aus - Cevert behielt

seine Chance und der arme Ickx sein Pech. In der 47. Runde nämlich löste sich am Ferrari der von der Nebenwelle angetriebene Drehstromgenerator vom hinteren Getriebedeckel; an sich kein aufsehenerregender Defekt, wenn es beim Ausfall des Wagens nach zwei Runden geblieben wäre. Stattdessen aber kam es zu einer regelrechten Kettenreaktion, indem zuerst der nach seiner Überrundung dicht hinterherfahrende Hulme auf dem beim »Abwurf« der Lichtmaschine ausgetretenen Getriebeöl schleuderte und im nächsten Durchgang – Cevert. Beide Wagen gerieten sofort außer Kontrolle, wobei sich Hulmes M 19 unter dem hestigen Aufprall im Handumdrehen in ein Wrack verwandelte, der Tyrrell aber die Leitplanken nur touchierte. So konnte Cevert das schon im ersten Ansatz des Drehens verloren geglaubte Rennen zu seiner allergrößten Überraschung mit intaktgebliebenem Wagen und ohne größere Zeiteinbuße fortsetzen.

Das war die letzte Hürde, die er auf dem Weg zu seinem ersten Grand Prix-Sieg zu nehmen hatte. Auch von den Konkurrenten drohte keine Gefahr. Siffert, seit dem Abgang von Ickx Zweiter, lag über eine halbe Minute zurück. Selbst ein kerngesunder Motor hätte »Seppi« gegen Cevert so kurz vor dem Ziel nichts mehr genützt. In anderer Hinsicht aber wäre es äußerst willkommen gewesen. Denn wenn auch die Führungsposition über die letzten neun Runden so gut wie vergeben war, so traf dies für den zweiten Platz keineswegs zu. Im Gegenteil: Peterson fuhr jetzt flat out. Und dahinter machte Ganley gnadenlos Jagd auf Stewart.

Dann überstürzten sich die Ereignisse. Zuerst war Ganley am Zug. Das war in der 53. Runde. Jetzt hieß es: Cevert, Siffert, Peterson, Ganley, Stewart. In der nächsten Runde fielen zwei aus: Bonnier mit leeren Tanks und Hailwood durch Sturz infolge eines Reifenschadens. Und nur zwei Runden vor Schluß trat schließlich wie auf Kommando auch bei den beiden bestplazierten BRM noch Kraftstoffmangel ein. Siffert warf seinen Wagen von einer Straßenseite zur anderen, um auch die letzten Reste zum Rückfluß aus den entlegenen Tankwinkeln zu bewegen. Dem weniger routinierten Ganley dagegen starb kurz vor der Boxeneinfahrt der Motor. Der Entschluß zum Nachtanken lag nahe. Angesichts seiner heftig gestikulierenden Helfer versuchte er es jedoch zuerst noch einmal mit dem Anlasser. Stotternd sprang der Motor an und drehte plötzlich wieder hoch. Alle winkten, Ganley startete durch, jagte mit qualmenden Reifen auf die Piste hinaus und fuhr, als der Motor erneut aus dem Takt fiel, nun auch Zick-Zack.

Während Siffert und Ganley - und weiter hinten auch andere - ihren

USA

Nach dem Gesellenstück das Meisterstück: François Ceverts erster Grand Prix-Sieg.





10. David Hobbs McLaren M 19 58 Runden 11. Andrea de Adamich March 711 57 Runden (Alfa Romeo) Matra MS 120B 57 Runden 12. Chris Amon 13. Dr. Helmut Marko BRM P 160 57 Runden BRM P 153 56 Runden 14. John Cannon 54 Runden (ausgefallen) Surtees TS 9 15. Mike Hailwood 16. Joakim Bonnier McLaren M7C 54 Runden (ausgefallen) 17. John Surteees Surtees TS 9 54 Runden 18. Skip Barber March 711 52 Runden 49 Runden (ausgefallen) 19. Jacky Ickx Ferrari 312 B

Ferrari 312 B2 1:45.08,417

Brabham BT 34 58 Runden

Matra MS 120B 58 Runden

1:43.51,991 = 185,227 km/h

1:44.32,053

1:44.36,061

1:44.48,740

1:44.51,994

58 Runden

49 Runden

49 Runden

verzweifelten Kampf gegen das plötzliche Versiegen der erschöpften Kraftstoffquellen führten, flog Cevert mit unverminderter Geschwindigkeit dem Ziel entgegen. Aus der letzten Kurve kommend riß er einen, dann beide Arme hoch. Freihändig wie als umjubelter Zweiter in le Castellet dirigierte er den Tyrrell über die Linie: 50 000 Dollar für ihn, Ruhm und Ehre für Frankreich - der erste Grand Prix-Sieg eines Franzosen seit Maurice Trintignants Erfolg beim Großen Preis von Monaco 1958! - und den zur Tradition gewordenen Sieg eines Newcomers für den »Glen«. Und dann entschied sich auch das Schicksal der beiden BRM-Piloten. Sie schafften es - Siffert noch mit Motorkraft und

Ganley mit dem allerletzten Schwung.

Tyrrell

Tyrrell

BRM P 160

March 711

BRM P 160

BRM P 160

ERGEBNISSE 1. François Cevert

2. Joseph Siffert

3. Ronnie Peterson

4. Howden Ganley

5. Jackie Stewart

6. Clay Regazzoni 7. Graham Hill

8. J. P. Beltoise

9. Peter Gethin

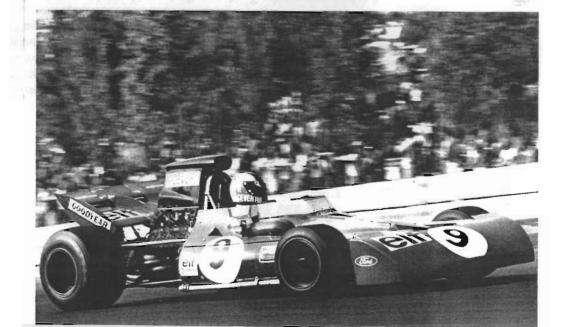
SCHNELLSTE RUNDE

21. Pete Lovely

20. Emerson Fittipaldi Lotus 72

Jacky Idx Ferrari 312 B (43. Rd.) 1.43,474 = 189,081 km/h

Lotus 69





USA

Zum Saisonabschluß demonstrierte Jacky Ickx im "alten" 312 B noch einmal sein ungebrochenes Talent. Am linken Bildrand ist die ihm zuletzt noch zum Verhängnis



Endstand der Fahrer-Weltmeisterschaft 1971

Die Ausschreibung der Fahrer-Weltmeisterschaft 1971 und des Internationalen Pokals für Formel 1-Konstrukteure 1971 sah zwei Wertungsgruppen vor. Das Endergebnis beider Wettbewerbe errechnete sich nach Abzug des schlechtesten Resultats aus jeder Gruppe. Dieses Jahr verlor dadurch nur March einen Punkt.

			Südafrika, 6. März	Spanien, 18. April	Monaco, 23. Mai	Niederlande, 20. Juni	Frankreich, 4. Juli	England, 17. Juli	Wertungsgruppe 1	Deutschland, 1. August	Usterreich, 15. August	Italien, 5. September	Kanada, 19. September	USA, 3. Oktober	Wertungsgruppe 2	Punkte-Endstand
1.	Jackie Stewart	GB	6	9	9	_	9	9	42	9	_	_	9	2	20	62
2.	Ronnie Peterson	S		-	6	3	-	6	15	2	~	6	6	4	18	33
3.	François Cevert	F		-	~	_	6	_	6	6	_	4	1	9	20	26
4.	Jacky Ickx	В	-	6	4	9	-	-	19	_	_	_	-	_	0	19
	Joseph Siffert	CH	-	_	_	1	3	-	4	_	9			6	15	19
6.	Emerson Fittipaldi	BR	-	-	2	-	4	4	10	_	6	-	-	-	6	16
7.	Clay Regazzoni	CH	4	_	_	4	_	-	8	4	_	-	-	1	5	13
8.	Mario Andretti	USA	9	-	_	_	_	_	9	3	_	_	_	_	3	12
9.	Chris Amon	NZ	2	4	_	-	2	-	8	_	-	1	_	_	1	9
	Peter Gethin	GB	_	_	3	_	_	_	0	_	_	9	-	_	9 3	9
	Denis Hulme	NZ MEX	1	2	3	_	_	_	6	_	_	_	3	_	0	9
	Pedro Rodriguez † Reine Wisell	S	3)	_	6	1		9 4		3		2			9 9 9 9 5 5 4 4 3 3
14.		NZ	_	_	_	_	1	_	0	_	5	2	_	3	5 5 5	5
17.	Tim Schenken	AUS	_	_	_	_	_	_	0	1	4	-	-	_	5	5
16.	Mark Donohue	USA	_	_	_	_	_	_	Ö	_	_	_	<u>_</u>	_	4	4
10.	Henri Pescarolo	F	_	_	_		_	3	3	_	1	_	_	_	1	4
1 2	Mike Hailwood	GB	_	_	_	_	_	_	ő	_	_	3	_	_	3	3
10.	Rolf Stommelen	D	_	_	1	_	_	2	3	_	_	_	_	_	Õ	3
	John Surtees	GB	_	_	_	2		1	3		_	_	_	_	Õ	3
21.	Graham Hill	GB	_	_	_	_	_	_	ő	_	2	~	_	_	2	2
22.	J. P. Beltoise	F	-	1	-	-	-	-	1		_	-	-	-	Õ	2 1

Internationaler Pokal für Formel 1-Konstrukteure 1971

	Südafrika, 6. März	Spanien, 18. April	Monaco, 23. Mai	Niederlande, 20. Juni	Frankreich, 4. Juli	England, 17. Juli	Wertungsgruppe 1	Deutschland, 1. August	Usterreich, 15. August	Italien, 5. September	Kanada, 19. September	USA, 3. Oktober	Wertungsgruppe 2	Punkte-Endstand
yrrell	6	9	9	_	9	9	42	9	_	4	9	9	31	73
RM errari farch	_	3	-	6	3	_	12	9	9	9		6	24	73 36 33 33 21 10 9
errari	9	6	4	9	_		28	4	_	_	~	1	5	33
larch	_	_	6	3	-	6	15	2	1*	6	6	4	18	33
otus	3	-	2	-	4	4	13	_	6	_	2	_	8	21
cLaren	1	2	3	-	-	_	6	_	_		4	_	4	10
latra-Simca	2	4	-	-	2	-	8	-	-	1	-	-	1	9
irtees	-	-	1	2	-	2	5	-	-	3		-	3	8
rabham	-	-	-	-	-	-	0	1	4	-	-	-	3 5	5

^{*} Punktabzug laut Reglement