

Wie eine Woche vorher auf dem Nürnberger Noris-Ring war auch der zweite Lauf zur „INTERSERIE“ für Sportwagen und Prototypen ohne Hubraumbeschränkung gut besetzt. In Hockenheim bekundeten knapp 70 000 Zuschauer ihr Interesse an Europas „Mini-Can-Am“, die nach weiteren Punktläufen in Croft, Keimola und Thruxton am 11. Oktober wiederum in Hockenheim ihr Finale erleben wird. Die zweite Runde im Kampf um stattliche Prämien und Preisgelder gewann Vic Elford im 7-Liter-CanAm-McLaren-Chevrolet. Gijs van Lennep im Porsche 917 wurde abermals zweiter, Noris-Ring-Sieger Jürgen Neuhaus handelte sich 30 Strafsekunden wegen Auslassens einer Schikane ein und landete nur auf Platz sechs, und DAZ-Rennfahrer Helmut Kelleners im March 707 mußte sich nach rundenlanger Führung, Boxenstop und anschließender Aufholjagd sogar eine Disqualifikation gefallen lassen – „wegen Abkürzung der Rennstrecke“.

Im Training hatte der March 707 seine erste Pole-Position erobert. Kelleners gab sich jedoch keinen Illusionen hin: „Das Match wird beinhart, um Bonniers Lola und Elfords McLaren davonzufahren, bräuchte ich den 8,3-Liter-Motor.“ Das 720-PS-Triebwerk war jedoch diesmal nicht verfügbar, Kelleners mußte mit einem 70 PS schwächeren 7,5-Liter-Chevrolet-Motor vorlieb nehmen. Nach sechs knappen Führungsrunden (vor Bonnier, Elford, Lennep, Neuhaus) zwang ein abgebrochenes Auspuffrohr den March an die Box („sonst wäre das Ding in Flammen

INTERSERIE Hockenheim

Kelleners abgedrängt Marko wollte würfeln Elford siegte

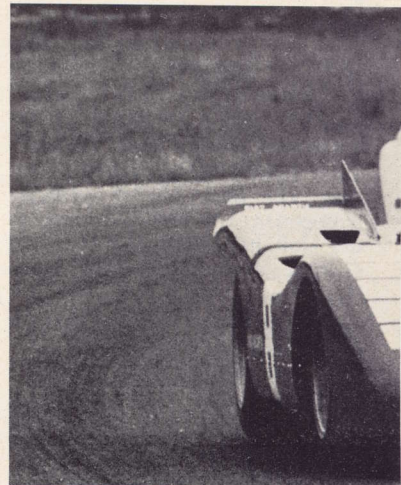
aufgegangen“), die Mechaniker behoben den Schaden im D-Zug-Tempo und schickten Kelleners mit fast hoffnungslosem Rückstand wieder ins Rennen („Um wenigstens noch den Rundenrekord zu retten“). Doch dieses Vorhaben scheiterte an den gestrengen Blicken der Sportkommissare, denen es nicht entging, daß Kelleners in der Motodrom-Eingangskurve den „Notausgang“ zu Hilfe nahm („da bin ich reingedrängt worden“) und bei dieser Gelegenheit gleich die ganze Sachskurve ausließ. Während sich in Runde 14 über dem Kelleners-DAZ-March die unumgängliche Disqualifikation vollzog, stellte der hauchdünn vor Elford führende Bonnier mit Entsetzen fest, „daß das Benzin nicht bis zum Schluß reicht“. Ein Blitz-Boxenstop brachte dem Bonnier-Lola 20 Liter Sprit – und dem Elford-McLaren einen beruhigenden Vorsprung.

An sechster Position (hinter Elford, Lennep, Neuhaus, Piper,

Attwood) warf sich der Schwede wieder ins Getümmel, kämpfte in der Schlußphase den Attwood-Lola und den Piper-917 nieder und fuhr zu guter Letzt mit 2.06,2 Min. noch jenen Rundenrekord, auf den Kelleners („so um 2.06 müßten drinliegen“) nach seinem Auspuffpech spekuliert hatte.

Dem Sieg des Franzosen Gerard Larrousse in der 3-Liter-Wertung war ein fast bühnenreifes teaminternes Vorspiel vorausgegangen, das sich über den halben Trainingstag hinzog und mit der Abreise des verärgerten Dr. Marko endete. Larrousse, für den ein 917 (der nicht eintraf) vorgesehen war, stritt mit Dr. Marko um das Lenkrad des einzigen verfügbaren Martini-Shell-Porsche 908 und bestand dabei unmißverständlich auf seiner „Nr.-1-Position“ im Team. Um – nach Markos Ansicht – „den Streit auf reelle Art zu beenden“, schlug der bei Glücksspielen aller Gattungen stets erfolgreiche Österreicher mit listigem Blick

vor: „Gerard, laß uns doch um das Auto würfeln.“ Entrüstet lehnte Larrousse ab: „Ich will nicht würfeln, sondern eine Entscheidung – und zwar von Teamchef Dechent.“ Der gab dem Franzosen schließlich den Vorzug, nicht zuletzt deshalb, um Ärger mit Larrousse-Sponsor





Shell zu vermeiden, und tröstete den lauthals protestierenden Doktor mit dem Startgeld.

Larrousses 3-Liter-Sieg stand allerdings erst dann fest, als der klar führende Schwede Wisell mit jenem Porsche 908, den Rodriguez am Noris-Ring pilotierte, die Boxen aufsuchen

musste und BMW-Fahrwerks-Ingenieur Dieter Basche im Gesipa-908 einige böse Ausrutscher unterliefen.

Ungewöhnlich ausfallreich gestaltete sich der fünfte Punktlauf zur Europa-Marken-Trophäe für Sportwagen und Prototypen bis 2000 ccm über zweimal 30 Run-

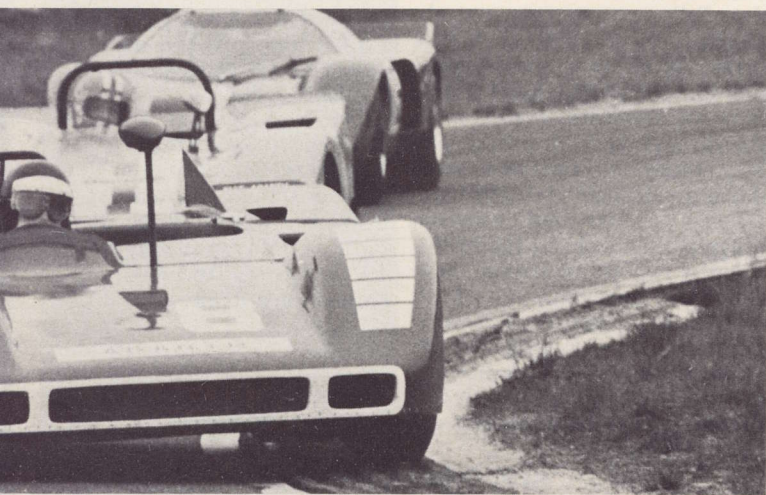
den. Lediglich Bonnier und Redman beendeten die 400-km-Distanz mit voller Rundenzahl, Blatzheim, Bridges und Swart lagen bereits um zwei, der traurige Rest um vier und mehr Runden zurück.

Ahrens (im ersten Lauf nahezu ständig auf Platz zwei, im zweiten Durchgang sogar zeitweilig in Führung) blieb ebenso wie Brambilla mit Motorschaden auf der Strecke, Merzario kollidierte in der Schikane mit dem brandneuen Lola T 210 von Baron Wendt. Bonnier hielt mit dem 1,8-Liter-Lola-Ford den Werks-Chevron (ebenfalls 1,8 Liter Ford Formel-2-Triebwerk) in beiden Läufen sicher auf Distanz und gewann mit einer runden Minute Vorsprung.

Zwar mischte auch Dieter Qvester mit dem von Koepchen eingesetzten Chevron-BMW (aufgebohrter F-2-Motor mit rund 270 PS) im zweiten Durchgang kräftig an der Spitze mit und diktierte sogar für sieben Runden unmißverständlich das Tempo, brachte aber aus dem ersten Lauf einen 16-Runden-Rückstand mit, den er einem Kurzschluß in der Elektrik zu verdanken hatte. Dennoch kassierte Qvester vom fanatischen BMW-Publikum für jede einzelne Führungsrunde prasselnden Sonderapplaus, der auch von BMW-Rennleiter Härle dankbar registriert wurde: „Wir sind mit diesem Motor noch nicht am Ende, vielleicht werden sich einige Leute in allernächster Zeit wundern.“

Im erstklassig besetzten Formel-3-Rennen feierte Italiens Starpilot Giovanni Salvati seinen ersten Auslands-Erfolg, Hans Stuck beendete sein F-3-Debüt im Eifel-March als schuldloses Opfer einer haarsträubenden Karambolage auf der Zielgeraden, und Hannelore Werner (ebenfalls im Eifel-March) beschämte die männliche Konkurrenz mit Platz sieben – womit sie Deutschlands erfolgreichste Vertreterin im „Rennen der harten Bandagen“ war.

Rainer Braun



Linke Seite oben: Vic Elford im CanAm-McLaren. Links: Kurt Ahrens setzte sich mit dem Werks-Abarth (Nr. 8) im Europa-Markenmeisterschaftslauf mehrfach an die Spitze (dahinter Bonnier und Redman), schied aber ebenso wie seine Stallgefährten Brambilla und Merzario aus. Oben: Giovanni Salvati (vorn) verfügte im harten Formel-3-Match über die besten Nerven und setzte sich im Finish vom gesamten Feld ab.

Fotos: Rüdiger Vogt

Ergebnisse

INTERSERIE (Sportwagen und Prototypen)

30 Runden = 203,5 km

1. Vic Elford (GB) McLaren-Chevrolet
1:04.21,1 Std. = 189,9 km/h
2. Gijs van Lennep (NL) Porsche 917
1:04.47,0 Std.
3. Joakim Bonnier (S) Lola-Chevrolet
1:05.20,8 Std.
4. David Piper (GB) Porsche 917
1:05.34,2 Std.
5. Richard Attwood (GB) Lola-Chevrolet 1:05.35,1 Std.
6. Jürgen Neuhaus (D) Porsche 917
1:05.44,9 inkl. 30 Strafsekunden
7. Gerard Larrousse (F) Porsche 908
1 Runde zurück
8. Corrado Manfredini (I) Ferrari 512
1 Runde zurück
9. Willi Kauhsen (D) Porsche 908
1 Runde zurück
10. Dieter Basche (D) Porsche 908
1 Runde zurück

Schnellste Runde: Bonnier/Lola in 2.06,2 Min. = 193,6 km/h

Europa-Marken-Trophäe bis 2000 ccm

(2 Läufe à 30 Runden)

1. Joakim Bonnier (S) Lola-Ford T 210
2:14.50,9 Std. = 181,2 km/h
2. Brian Redman (GB) Chevron-Ford B 16
2:15.50,4 Std.
3. Dieter Blatzheim (D) Porsche 907
2 Runden zurück
4. John Bridges (GB) Chevron-Ford B 16
2 Runden zurück
5. Ed Swart (NL) Fiat-Abarth 2000 SP
2 Runden zurück

Schnellste Runde: Bonnier/Lola T 210 in 2.11,6 Min. = 185,7 km/h

Formel-3-Rennwagen

(25 Runden)

1. Giovanni Salvati (I) Tecno-Ford
1:01.46,1 Std. = 164,8 km/h
2. Gerold Pankl (A) McNamara-Ford
1:01.59,9 Std.
3. Freddy Link (CH) Tecno-Ford
1:02.04,2 Std.
4. Freddy Kottulinsky (S) Lotus-Ford
1:02.27,1 inkl. 30 Strafsekunden
5. Niki Lauda (A) McNamara-Ford
1:02.43,6 Std.
6. Ulf Svensson (S) Brabham-Ford
1:02.43,8 Std.
7. Hannelore Werner (D) March-Ford
1:03.17,1 Std.
8. Chris Skeaping (GB) Chevron-Ford
1:03.24,8 Std.
9. Lothar Schörg (A) McNamara-Ford
1:03.26,1 Std.
10. Franz Pesch (D) March-Ford
1:03.26,4 Std.

Schnellste Runde: Link/Tecno in 2.25,7 Min. = 167,7 km/h

Klassensieger Tourenwagen (10 R.)

bis 1600 ccm: Wurst (Ulm) BMW 1600 TI 141,9 km/h – bis 2000 ccm: Schüler (Mannheim) Alfa-Romeo GTAM 152,6 km/h – über 2000 ccm: Stenzel (München) BMW 2800 CS-Alpina 150,2 km/h – Turbo-Klasse: Basche (München) BMW 2002 TI-K 154,0 km/h
GT-Wagen bis 1600 ccm: Brendel (Ulm) Alpine-Renault 1600 148,2 km/h – bis 2000 ccm: Quist (Harthausen) Porsche 914/6 152,1 km/h – über 2000 ccm: Wetzels (Berlin) Chevrolet-Sting-Ray 154,4 km/h