



Auch am Nürburgring regnete es zuweilen mehr, als es erwünscht war. Moss bindet sich seine Schuhe in einer recht unbequemen Stellung, dafür aber - im doppelten Sinne - gut

Der Rivale fuhr in den Graben und gab auf

Fangio an der Spitze der WM - Oesterreichischer Erfolg am Nürburgring

Der vorletzte Weltmeisterschaftslauf der Autorennfahrer auf dem Nürburgring bei Adenau ging nicht nur um den vielbegehrten „Großen Preis von Deutschland“, sondern brachte auch mit dem Sieg des Argentiniers Juan Manuel Fangio eine Wende in der Führung der Weltmeisterschaft. Der bisherige Leader, der englische Ferrari-Fahrer Peter Collins, schied aus! Er verlor damit wertvolle Punkte und liegt nun hinter Fangio (30) punktegleich mit Behra (22) vor Moss (19), Castellotti (9) und Frere (6).

Die Sensation bahnte sich in der neunten Runde an. Salvadori, Maglioli und Gould waren längst mit Motordefekt auf der Strecke geblieben, Fangio führte vor Collins, Moss, Behra, de Portago und Musso. Collins war kaum eine Verbesserung des Rundenrekordes auf 140,1 Stundenkilometer gelungen, da zuckelte er stark schleudernd an die Boxen. Die Benzinleitung war gebrochen, die Ben-

zindämpfe hatten ihn fast betäubt. Aus, vorbei? Nein, Peter Collins gab nicht auf! Er stieg in den an vierter Stelle liegenden Wagen des spanischen Grafen de Portago um und hetzte Fangio nach, der nach dem Defekt seines ärgsten WM-Rivalen den Rundenrekord zuerst auf 140,3, später auf 141,2 Stundenkilometer verbessert hatte.

Neuerlich jagte ein Ausfall den anderen. Harry Shell (USA) erlitt Kühlerschaden. In der 14. Runde preschte Mille-Miglia-Sieger Castellotti mit Mussos Wagen, in den er umgestiegen war, in einen Graben, stieg jedoch unverletzt aus.

Collins aber gab Gas, denn sein Weltmeisterschaftssieg schwebte auf der Kante. Bei etwas zuviel Gas rutschte auch sein Ferrari von der Fahrbahn ab und streikte. Resigniert gab er auf.

So blieben in der 15. Runde nur noch neun von 20 gestarteten Wagen im Rennen, das Fangio nun sicher nach Hause fuhr. Mit 137,8 Stundenkilometer fixierte er einen neuen Bahnrekord auf dem Nürburgring und verwies den hartnäckig bedrängenden Stirling Moss auf Maserati mit 137,7 Stundenkilometer vor Behra (Frankreich) 132,9 Stundenkilometer auf Platz.

Einen österreichischen Erfolg sicherte sich in der Klasse der Seriensportwagen bis 1,5 Liter Gottfried Köchert auf Porsche-Spyder mit einem Schnitt von 122,2 Stundenkilometer vor dem Amerikaner Buff und dem Deutschen Jeser (ebenfalls Porsche-Spyder).

Bei den Rennsportwagen gewann Hans Hermann auf Porsche RS vor Moss auf Maserati. In der Grand-Tourismo-Klasse machten drei Mercedes 300 SL das Rennen unter sich aus. Es siegte Seidel (Deutschland) vor Schock (D) und Mairesse (Belgien).

Österreicher erfolgreich

Gleichzeitig mit den Rennsportwagen starteten auch elf Seriensportwagen über die gleiche Distanz, wobei in erster Linie Porsche-

Privatfahrer am Start standen. Der Maserati des Holländers Lex Beels fiel schon nach der ersten Runde durch Getriebeschaden aus, und der Schwede Joakim Bonnier, der zunächst mit seinem Maserati 1500 S klar geführt hatte, mußte in der zweiten Runde mit Motorschaden aufgeben.

Der in Stuttgart stationierte US-Soldat William Buff lag lange Zeit unangefochten in Führung, mußte dann aber noch den Österreicher Gottfried Köchert passieren lassen. Auf den Plätzen folgten Josef Jeser, Tübingen, und der Holländer Graf Godin de Beaufort, die wie der Sieger Porsche-Spyder steuerten.

Auch bei den Seriensportwagen gab es einen prächtigen Kampf zwischen Köchert (Österreich) und dem Amerikaner William Buff, den der Österreicher ebenfalls erst in der Schlußrunde zu seinen Gunsten entschied.