



Sieger — Johnny Rutherford, der 36jährige Texaner, gewann am Sonntag auf McLaren-Offenhauser die 500 Meilen von Indianapolis. Sein schärfster Rivale war A. J. Foyt auf Coyote-Ford.



Zweiter — mit 21 Sekunden Rückstand auf Rutherford wurde Bobby Unser (links) zweiter im wichtigsten amerikanischen Rennen. Rechts Dan Gurney, in dessen Unternehmen die Eagle gebaut werden.

Johnny Rutherford (McLaren) wurde Indianapolis-Sieger

Die Würfel sind gefallen: Johnny Rutherford heisst der diesjährige Sieger des 500-Meilen-Rennens von Indianapolis; er gewann auf einem McLaren mit Offenhauser-Vierzylinder-Turboladern und verwies Bobby Unser auf Eagle, der um 21 Sekunden geschlagen blieb, auf den zweiten Platz. Der 36jährige texanische McLaren-Fahrer, der letztes Jahr auf der Pole-Position gestanden hatte, übernahm die Führung erstmals in der 65. von 200 Runden, wobei er am Pole-Position-Halter A. J. Foyt auf Coyote-Ford V8 vorbeiging, als der dreifache Indy-Sieger für Tanken und Radwechsel an die Boxen rollte. Nach 135 Runden aber war Foyt schon wieder an der Spitze, der vierte 500-Meilen-Sieger schien in greifbarer Nähe zu rücken. In der 143. Runde aber wurde Foyt gezwungen, die Segel zu streichen, weil der Coyote Oel verlor. Von da an war der Weg frei für Rutherford, der aus der 9. Reihe gestartet war. Der einzige Ausländer des Feldes, der Engländer David Hobbs auf McLaren, kam hinter Bill Vukovich jun. und dem letztjährigen Sieger Gordon Johncock auf den fünften Rang.

In der 120. Runde kollidierte Jerry Karl mit der Aussenmauer, es blieb dies der einzige nennenswerte Unfall des Rennens, dem wiederum an die 300 000

Zuschauer beiwohnten. Zum reibungslosen Ablauf der Prüfung dürften auch die vom USAC gefassten Sicherheitsmassnahmen beigetragen haben.

Schon kurz nach dem Start hatte die Aufholjagd des glänzend disponierten McLaren-Fahrers Rutherford eingesetzt. In der 30. Runde überholte der spätere Sieger Bobby Unser, anschliessend schloss er bis zu Foyt auf. Runde für Runde dauerte das Führungsduell zwischen Foyt und Rutherford; die Entscheidung fiel dann definitiv in der zweiten Rennehälfte, als Foyts Fahrzeug Oel verlor. Von den übrigen Piloten vermochte keiner je in den Spitzenkampf einzugreifen.

(Ausführlicher Bericht folgt.)

Das Schlusskloster des 500-Meilen-Rennens von Indianapolis 1974

1. Johnny Rutherford (McLaren-Offenhauser) 500 Meilen oder 804 km in 3 h 09'00" = 255,2 km/h;
2. Bobby Unser (Eagle-Offenhauser), 21 Sekunden zurück;
3. Billy Vukovich (Eagle-Offenhauser);
4. Gordon Johncock (Eagle-Offenhauser);
5. David Hobbs (McLaren-Offenhauser);
6. Jim McElreath (Eagle-Offenhauser);
7. Pancho Carter (Eagle-Offenhauser);
8. Bob Harkey (Eagle-Offenhauser);
9. Jerry Grant (Eagle-Offenhauser);
10. Bill Simpson (Eagle-Offenhauser) etc.

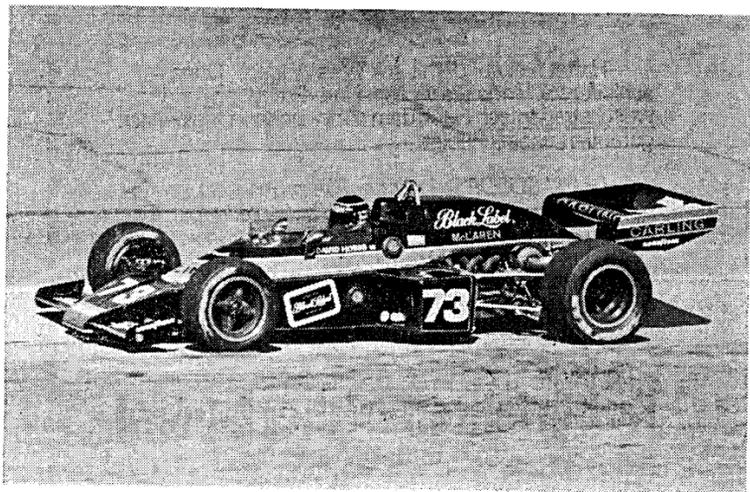
Das zweite Qualifikationsmeeting

Nach alter Sitte wurde in Indianapolis die Startaufstellung normalerweise immer an vier Tagen an zwei Wochenenden im Monat Mai bestimmt. Alle Bewerber mussten vier Runden gegen die Uhr fahren. Die Schnellsten des ersten Wochenendes erhielten die vorderen Plätze in der Reihenfolge ihrer Durchschnittsgeschwindigkeit über die vier Runden je vier Kilometer. Wer sich erst am zweiten Wochenende qualifizieren konnte, musste sich hinterdran anstellen, egal, wie schnell er war. Die Energiekrise brachte heuer erstmals eine Aenderung dieser Tradition. Im Einvernehmen mit der Bundesenergiebehörde in Washington erlaubten die

Veranstalter, der United States Auto Club (USAC), nur noch zwei Tage, den 11. und den 18. Mai, für «Time Trials». Beide Tage waren regnerisch, und das brachte viele Teilnehmer in Zeitdruck, ebenso gab es Streitigkeiten zwischen Fahrern und Offiziellen.

A. J. Foyt, der Liebling der amerikanischen Rennfans, feierte am ersten Qualifikationstag ein Comeback mit seinem Coyote-Ford eigener Konstruktion. Er fuhr seine 16 Qualifikationskilometer mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit des Tages von 308,336 Stundenkilometern. Obwohl das wesentlich niedriger war als der bestehende Rekord, reichte es für die Pole-Position. Diverse Regeländerungen hatten seinen Wagen und den Ford-V8-Motor der Eagle-Konkurrenz mit den Vierzylinder-Offenhauser-Motoren und den gleich motorisierten McLaren überlegen gemacht.

Auch am zweiten Qualifikations-



Ein Engländer auf dem 5. Rang — David Hobbs, der in den USA vorwiegend Formel-500- und CanAm-Rennen bestreitet, klassierte sich in Indianapolis in 5. Position. Er fuhr einen McLaren mit Offenhauser-Motor. Sponsor ist eine Biermarke.

Samstag, den 18. Mai, konnte kein seine Leistung antasten. Wally Dallenbach behielt seinen zweiten Platz. Doch vom dritten an wurde die gesamte Startliste umgekrempelt. Mit Hiss (McLaren-Offy), der Nachwuchsfahrer des Roger-Penske-Teams, drang überraschend in die erste Reihe, als seine vier Runden mit 301,671 Stundenkilometern abspulte und sich damit den dritten Platz sicherte. Auch die zweite Reihe sah dann anders aus: Gordon Johncock wurde Viertelschnelster im STP-Eagle-Offy, Mario Andretti in einem ähnlichen Wagen war Fünfter, Mike Mosley wurde dadurch auf den sechsten Platz verdrängt, und Bobby Unser, sonst immer einer der Schnellsten auf den USAC-Ovalen, ging auf den siebenten Platz.

Zu grosser Turbo bei Johncock?

Gordon Johncock, der Indianapolis-Sieger vom Vorjahr, musste allerdings das ganze Wochenende auf eine Bestätigung seines Startplatzes warten. Sofort nach seinem Lauf beschlagnahmten die technischen Inspektoren des USAC seinen Wagen. Er sollte eigentlich die neue Regel umgangen haben, welche den Ladedruck der Indy-ähnlichen Turbolader durch ein vorgeschriebenes Abblaseventil beschränkt. Sein Chefmechaniker, George Bagnotti, hatte nach Bekanntwerden der neuen Regelung einfach ein grösseres Turboladeraggregat eingebaut, das die Gemischdrucksatz wesentlich erhöhte. Doch die Offiziellen fanden schliesslich, dass der Ladedruck vorschriftsgemäss war, und am Sonntagabend wurde seine Startposition bestätigt. Allerdings muss Johncock ebenso wie sein Mannschaftsgenosse Wally Dallenbach die gleichen Turbolader im Rennen benutzen, was durch erhöhten Treibstoffverbrauch sein Durchkommen in Frage stellte. Die Treibstoffmenge wurde heuer auf 1064 Liter pro Wagen beschränkt, ebenfalls zur Befriedigung der Regierungswünsche, obwohl Methanol-Alkohol als Abfallprodukt der chemischen Industrie in Amerika im Ueberfluss vorhanden und sogar billiger als Superbenzin ist.

Johncock nahm kein Blatt vor dem Mund, als ihn Reporter nach seiner Meinung über die Schikanen der Rennleitung befragten: «Die alten Herren des USAC sind völlig unkompetent und haben anscheinend nichts anderes zu tun, als auf den Fahrern und Wagen eigern herumzuhacken.»

Penalisation von Favoriten

Noch zwei weitere Favoriten bekamen die starke Hand des neuen Rennleiters (Chief Steward) Tom Binford zu spüren. Johnny Rutherford, Polesitter von 1973, und Al Unser durften nicht am Kampf um die Pole-Position teilnehmen, weil sie zur Stichtzeit 11 Uhr morgens, Samstag, den 11. Mai, nicht mit ihren Fahrzeugen antreten konnten. Die Mechaniker wechselten gerade die Motoren, die im Training unmittelbar zuvor sauer geworden waren. Sie durften erst in der sogenannten «zweiten Periode», nach den zuerst Angetretenen, starten. Rutherford's Geschwindigkeit von 306,428 Stundenkilometern wäre theoretisch für den zweiten Startplatz gut gewesen. Aber nach dem undurchsichtigen Willen der Organisatoren musste er dann am Renntag seinen McLaren-Offy auf dem 25. Startplatz aufstellen. Al Unser überanstrengte sich und seinen Wagen nicht, er fuhr «nur» 295,887 Stundenkilometer.

Prozess?

Wegen des Regens stand den Bewerbern am 18. Mai nur eine Zeitspanne von drei Stunden für die Qualifikationsläufe zur Verfügung (bei Nässe wird im amerikanischen Ovalsport grundsätzlich nie gefahren). Mr. Binford verweigerte eine Verlängerung des Qualifying. Deshalb konnten 11 Fahrer keinen Qualifikationsversuch machen. Sie fühlten sich geprellt und wollten geschlossen gegen die Veranstalter prozessieren. Am Montag vor acht Tagen zogen die «Geprellten» vor das Amtsgericht von Indianapolis und zogen eine einstweilige Verfügung gegen den Start des Rennens. Das Gericht wies jedoch die von den 11 Herren vorgebrachte Klage zurück, so dass dann dem Start der 500 Meilen nichts mehr im Wege stand.

Thomas Haringer

Citroën gewann World Cup Rally

Mit einem überlegenen Sieg der Australier Andrew Welinski, Ken Tub-

Silvio Moser †

Einen Monat nach seinem Unfall in Monza ist der Tessiner Silvio Moser den schweren Verletzungen erlegen. Der 33jährige passionierte Rennfahrer verstarb in der Nacht auf den Montag in einer Klinik in Locarno, wo man ihn schon wenige Tage nach dem unheilvollen 1000-km-Rennen transportiert hatte. Seit dem 25. April lag er im Koma; die Aerzte glaubten schon, das Schlimmste sei vorüber, doch am Freitag vergangener Woche stellte man noch eine Lungenentzündung fest.

Silvio Moser war in einem gewissen Sinne ein Bohémien unter den international bekannten Schweizer Piloten: er lebte für den Rennsport und war zu jedem Opfer bereit, wenn es um die Rennerei ging. Mit 20 Jahren, in der Saison 1961, machte er plötzlich bei nationalen Rennen von sich reden, als er mit dem rund zehn Jahre alten ehemaligen Jaguar-C-Type des Tessiners Ivo Badaracco sein Können und sein Talent unter Beweis stellte. Im Tessin machte man «il tifo» (man wurde zu Moser-Fans) für das neue lokale Idol. Die ersten Formel-Junior-Rennen bestritt er 1963 auf einem Lotus 20. International bekannt wurde er seit dem 14. Altersjahr in Lugano ansässige Silvio Moser (sein Vater war Zürcher, seine Mutter Italienerin) in der Saison 1964, als er mit dem damaligen überlegenen Brabham Formel 3 mehrere Siege sowie zahlreiche gute Plätze herausfuhr. Sensationell war für ihn die Temporada Argentina der Formel-3-Wagen: vier Siege in vier Rennen (Buenos Aires, Cordoba und Rosario). Es gab dann auch erste Plätze in Europa, beim Gardasee-Rennen, beim Lotterierennen in Monza, in Clermont-Ferrand, am Schuainsland, in Zolder sowie auch in Montana oder in Eigental. In den beiden folgenden Jahren konzentrierte sich Moser mehr auf die Schweizer Rennen; er ging im Ausland gelegentlich auch an Formel-2-Prüfungen an den Start.

Der Sprung in die Formel 1 erfolgte 1968; beim Grossen Preis von Holland in Zandvoort debütierte der Tessiner auf dem Brabham-Repro des Charles-Vögele-Racing-Teams, im Regen gab es gleich einen fünften Rang und damit zwei WM-Punkte. Das war eine Sensation. Im gleichen Jahr belegte er in Zandvoort auf einem Tecno Formel 2 einen zweiten Rang. Den Formel-1-Rennsport betrieb er 1969 auf eigene Faust, auf dem ehemaligen Brabham-Ford Piers Courages, wobei der Schweizer in Watkins Glen einen schönen



Silvio Moser — Seit 13 Jahren bestritt der kleine Tessiner Rennen, wobei er es bis in die Formel 1 gebracht hatte. Mit 33 Jahren ist er nun den schweren Verletzungen erlegen, die er sich vor einem Monat anlässlich eines Unfalles in Monza zuzog. (Photo AR)

sechsten Platz belegte, was wiederum einen WM-Punkt bedeutete. Für die Grossen Preise des Jahres 1970 liess sich Moser von seinem Mechaniker Beat Schenker sowie von dem in Novara ansässigen Tessiner Konstrukteur und Rennfahrer Guglielmo Bellasi einen eigenen Bellasi-Ford der Formel 1 bauen, mit welchem jedoch keine grossen Resultate erzielt werden konnten. In den folgenden Jahren ging Moser vorwiegend bei Formel-2-Rennen an den Start. Es gab einige gute Einzelplatzierungen. Für die laufende Saison war wiederum die Teilnahme an Formel-1-Rennen geplant, auf einem letztjährigen Brabham BT 42 des italienischen Finotto-Teams, wobei Moser auf die Unterstützung des Schweizer Sponsors Bretscher zählen konnte. Es sollte leider zu keinem Grand-Prix-Start mehr kommen, am 1000-km-Rennen von Monza kam der tragische Unfall. Der am 24. April 1941 geborene Silvio Moser betrieb neben der Rennerei auch noch den Handel mit Autos, gelegentlich führte er eine Garage in Lugano. Mit dem kleinen Tessiner hat der Schweizer Rennsport einen seiner prominentesten Exponenten der letzten Jahre verloren, einen freundlichen, bescheidenen «kleingewachsenen» Mann, dem die Rennen alles bedeuteten. Silvio Moser hinterlässt eine Frau und eine Tochter.

A. Cimarosti

man und Jim Reddix auf Citroën DS 23 ging das zweite World Cup Rally nach der letzten Spezialprüfung in Salzburg mit einer neutralisierten Autobahn-Fahrt zum münchener Olympiastadion zu Ende. Welinski, der das Feld zwei Wochen lang mit zunehmender Ueberlegenheit angeführt hatte, erhielt mit seinen zwei Beifahrern nur etwas mehr als einen Drittel der Strafstunden der zweitplacierten, der überraschenden Französin Christine Dacremont und Yveline Vanoni, aufgebrummt. Nur 17 der 52 am 5. Mai in London gestarteten Wagen sahen nach 18 000 km Non-Stop-Fahrt von Englands Hauptstadt nach Gibraltar, quer durch die Sahara bis Kano in Süd-Nigeria, zurück nach Tunis und weiter über Sizilien, die Türkei, Griechenland, Jugoslawien nach Oesterreich und München die Zielflagge.

Das Schlusskloster des zweiten World-Cup-Rallyes: 1. Andrew Welinski/Ken Tubman/Jim Reddix (Aus), Citroën DS 23, 15 h 21'30"; 2. Christine Dacremont/Yveline Vanoni (F), Peugeot, 43:55:01; 3. Robert Neyret (F), Peugeot, 61. 26. 31; 4. Claudine Trautmann (F), Peugeot, 78:35:41; 5. John Ingleby (GB), Jeep, 123:58:23.

In Kürze

Die Rennen des kommenden Wochenendes — Wichtigste Veranstaltung des Pfingstweekendes ist das 1000-km-Rennen von Imola (Bologna), vierter Lauf der Markenweltmeisterschaft, wo der Zweikampf Matra gegen Alfa Romeo seine Fortsetzung findet. Gulf setzt die GR 7 mit Ford-Motor nicht ein, man will sich gewissenhaft auf Le Mans vorbereiten. Porsche ist mit den Turbowagen dabei. Ferrari scheint sich vorläufig nicht mehr für Langstreckenrennen zu interessieren, der jüngste 312 P wird nicht in Imola debütieren. Die Schweizer Meisterschaft wird über das Wochenende mit dem

nationalen Rundrennen in Dijon fortgesetzt, wo es in allen Kategorien um Meisterschaftspunkte geht. Die Europameisterschaft der Formel-2-Fahrer erlebt auf dem Salzburger ihren nächsten Lauf. Auf dem kleinen norditalienischen Autodrom von Casale wickelt sich ein internationales GT-Rennen ab.

FRC-Rennen in Lignières

Rund 100 Teilnehmer, aufgeteilt in elf Felder, bestritten am vorletzten Wochenende das Rundrennen von Lignières des Formel-Rennsportklubs der Schweiz, das bei strahlendem Frühjahrswetter zu einem vollen Erfolg wurde.

In Lignières debütierte die neue S- und R-Staffel mit ihrer mobilen Streckensicherung. Infolge der derzeitigen Bewilligungspraxis des Kantons Neuenburg musste das anfallfreie Rennen als «geschlossene Veranstaltung ohne Publikum» durchgeführt werden.

Nach einem spannenden Duell mit Ruedi Frei (March F 3) kreuzte der Berner Hansmarkus Huber (Tecno F 3) mit einer halben Sekunde Vorsprung das Ziel als Tagessieger.

S.

Die Gruppensieger

Serientourenwagen: Kurt Roth (Alfa Romeo GTV), 89,572 km/h;

Spezialtourwagen: Hans-Peter Schweizer (NSU TT), 90,511 km/h;

Serien-Gran-Turismo: Friedrich Straumann (Porsche Carrera), 96,109 km/h;

Spezial-Gran-Turismo: Nicolas Bühler (Ferrari 365 GTB), 93,379 km/h;

Sportwagen: Rolf Hadorn (Sauber C 3); 96,222 km/h;

Rennwagen: Hansmarkus Huber (Tecno F 3), 100,207 km/h (Tagessieger).