

Formel

USA

Pete Fink

Inhaltsverzeichnis

01: "Start Your Engines"	5
02: Indy vor dem 500	7
03: Wer war der erste IndyCar-Champion?	25
04: 1911: Das erste Indy 500	38
05: Die ersten Indy-Dramen	52
06: Chevy, Duesenberg, Miller und der "Offy"	65
07: Die Ära Eddie Rickenbacker	80
08: "Hulman, bitte übernehmen Sie"	99
09: Tragödien und der USAC	118
10: Formel 1 goes Indy	130
11: A.J. Foyt: "Mr. Indianapolis"	149
12: Mario Andretti erobert die Weltbühne	162
13: Die Familie Unser	177
14: Pole-Day, Bump-Day - der Quali-Wahnsinn	195
15: Roger Penske: Der "Captain" kommt an Bord	208
16: Dan Gurney und das "White Paper"	219
17: USAC gegen CART	233
18: Die goldenen Achtziger	241
19: Es wird international	255
20: Tony George betritt die Bühne	278
21: Auftritt: Chip Ganassi	288
22: Der Split: Es kommt zur Trennung	296
23: Zwei Serien - viele Probleme	311
24: Die großen Drei wechseln die Fronten	322
25: IndyCars gegen ChampCars	335
26: Endlich: Wiedervereinigung	351
27: Auf der Suche nach dem Weg	368
28: Die Ära Penske	386
Tabellen	394

*Kapitel 1***"START YOUR ENGINES"**

Es gibt nicht allzu viele Motorsport-Serien, die nach ihrem wichtigsten Rennen benannt sind. Le Mans fällt mir da ein, aber vor allem natürlich die IndyCars mit ihrem Indy 500 auf dem Indianapolis Motor Speedway. Dieses große Rennen, das die Amerikaner in ihrer üblichen Bescheidenheit gerne das "Greatest Spectacle in Racing" nennen, hat die IndyCars über 100 Jahre lang geprägt und bestimmt. Und ohne dieses eine Rennen würde es das, was wir heute als IndyCar-Serie kennen, gar nicht geben.

Wer in Motorsport-USA wirklich etwas auf sich hält, der wollte irgendwann im Laufe seiner Karriere in Indianapolis dabei sein - und wenn möglich sogar mit Erfolg. Das hat sicherlich nicht geschadet. Im Gegenteil: Für fast alle, die in der "Victory Lane" von Indianapolis einen Schluck Milch trinken durften, war das Leben danach ein anderes als zuvor. Denn dann warst du ein "Indy-500-Winner" und davon gibt es nicht so viele.

Seit einiger Zeit haben die IndyCars in den USA sehr große Konkurrenz bekommen: Sie wurden von NASCAR klar in den Schatten gestellt, und das hatte gute Gründe. Hausgemachte Gründe, denn eines wird beim Blick auf die gewaltige Historie der IndyCars auch deutlich: Es ging niemals einfach nur in einer Linie nach oben. Es gab Höhen und Tiefen, wobei die Höhen sehr hoch und die Tiefen vielleicht sogar noch etwas tiefer waren.

Aber genau deswegen ist die Geschichte der IndyCars auch eine spannende Geschichte mit vielen bizarren und komischen Anekdoten - leider auch mit sehr tragischen Vorkommnissen.

Dies alles zusammen zu tragen, war eine Idee, mit der ich schon längere Zeit schwanger ging. Aber wie es halt gerne so ist: Immer kam irgendetwas dazwischen und so verzögerte sich dieses Projekt mehrfach. Doch jetzt ist Schluss damit.

Im Winter 2023/2024 habe ich mich hingesetzt und versucht, die faszinierende Geschichte der IndyCars in einem deutschsprachigen Buch zusammenzufassen. Dabei sollte bitte eines klar sein: Es ist unmöglich, über 100 Jahre Indy-Historie in 400 Seiten Text komplett aufzuarbeiten. Dazu würden vermutlich nicht einmal 10.000 Seiten reichen. Insofern erhebt dieses Buch keinesfalls den Anspruch auf Vollständigkeit.

Als bekennender Fan des US-Motorsports war es mir ein Anliegen zu schildern, wie die Amerikaner immer wieder versucht haben, auf ihre ganz eigene Art und Weise mit den zahlreichen Problemen im "Open-Wheel-Sport", also im US-amerikanischen Formelsport, umzugehen. Deswegen habe ich dieses Buch auch "Formel USA" genannt.

Die ganze Arbeit wäre ohne die Hilfe und Unterstützung meiner lieben Kollegen Stefan Ehlen, Andre Wiegold und Lenz Leberkern nicht möglich gewesen. Ein herzliches Dankeschön geht auch an Thomas Nehlert und Eduard Neitzke, die mir im Entstehungsprozess immer wieder wertvolle Tipps und Hinweise gegeben haben. Der größte Dank geht jedoch an meine liebe Frau Saskia, die die komplette Grafik, das Layout und auch den Satz unter ihren Fittichen hatte.

Jetzt aber genug der Vorrede. Nun lade ich ein auf eine große Zeitreise. Denn ganz zu Beginn der "Formel USA" steht die grundsätzliche Frage: Wie kam es denn überhaupt zum Mythos Indianapolis? Das allein ist schon eine faszinierende Geschichte. In diesem Sinne: "Ladies and Gentlemen, start your engines!"

Pete Fink

München, im Januar 2024

Kapitel 2

INDY VOR DEM 500

Heute ist der Indianapolis Motor Speedway eine Legende. Ein wahrer Speed-Palast, der im Monat Mai regelmäßig mehr als 300.000 Zuschauer in die Arena lockt. Nicht zu Unrecht wird das Indy 500 als die größte Eintages-Sportveranstaltung der Welt beschrieben. Es ist ein Mega-Event, das viele Motorsport-Helden schuf, aber auch ein Ort, an dem sich Triumph und Tragödie binnen Sekundenbruchteilen abwechseln können.

Das war nicht immer so. Denn beinahe wäre dieser sagenhafte Motorsport-Palast gescheitert, bevor er überhaupt Fahrt aufnehmen konnte. Nicht nur einmal - mehrfach. Die Chancen dazu standen sogar recht gut und es ist vor allem der Hartnäckigkeit eines Mannes zu verdanken, dass wir heute ein Indy 500 und eine IndyCar-Serie haben: Carl Fisher.

Heute würden wir wohl sagen: Fisher war ein "Petrolhead", ein Benzinverrückter. Das Problem daran: Er lebte nicht heute, er lebte von 1874 bis 1939 und was er in Indianapolis erschuf, geschah vor über einhundert Jahren. Er war sicher kein besonders begabter Rennfahrer, aber er war ein guter Geschäftsmann, der die Zeichen der Zeit deuten konnte. Und eines wurde ihm sehr früh klar: Das Automobil ist das ganz große Ding der Zukunft.

Denn eigentlich stammte Fisher gar nicht aus der Automobil-Branche. Seine ersten US-Dollars verdiente er ab 1891 mit einem Reparatur-Shop für Fahrräder. Doch als kurze Zeit später das Automobil endgültig die Bildfläche betrat, sattelte Fisher rasch um: Aus seinem Fahrrad-Shop wurde im Jahr 1900 die Fisher

Automobile Company, und damit war er einer der ersten Autohändler der Welt.

Was Fisher besonders auszeichnete, waren seine spektakulären Werbeaktionen. So ließ er - unter anderem - ein weißes Auto an einem großen Heißluftballon über die City von Indianapolis fliegen. Fisher saß dabei die ganze Zeit selbst am Steuer und fuhr nach der Landung nach Hause. Dachte man. Aber so einfach war es nicht.

Diese Ballonfahrt wurde nur deswegen möglich, weil er an seinem Stoddard-Dayton den Motor ausbauen ließ. So sparte er das entscheidende Gewicht. Und in der Nähe der Landestelle wartete Fishers Bruder im exakt gleichen Modell. Er holte ihn ab und beide ließen sich anschließend in den Straßen von Indianapolis von einer begeisterten Menge feiern. Was folgte war - na klar - eine große Werbekampagne. Das Motto lautete: "Der Stoddard-Dayton ist das erste Auto, das über Indianapolis fliegen kann. Es sollte auch ihr erstes Auto sein."

Fisher scheute sich auch nicht davor, einige weite Reisen zu unternehmen. So besuchte er diverse frühe Rennveranstaltungen in Europa und erkannte: "Die europäischen Autos fahren schneller bergauf als wir Amerikaner bergab." Was fehlte, war die Möglichkeit, die immer schneller werdenden Automobile auf einem geeigneten Untergrund zu testen. Kurz: Was man in den USA dringend benötigte, war eine große Test- und Rennstrecke.

Es war die erste große Boom-Zeit des Automobils. Um die Jahrhundertwende herum hatten sich alleine in der Region rund um Indianapolis binnen kürzester Zeit dutzende Bastelbuden und Zulieferer angesiedelt. Einige dieser ganz frühen Hersteller überlebten am Markt nicht lange, andere Marken der Frühzeit wurden später weltberühmt wie etwa Oldsmobile oder Buick.

Von einer modernen Infrastruktur in Sachen Straßennetz konnte jedoch keine Rede sein. Die ersten Autofahrer mussten zumeist mit unbefestigten Straßen Vorlieb nehmen, auf denen dann auch die ersten Rennveranstaltungen ausgetragen wurden.

Oder man wick auf Pferderennbahnen aus wie im Fall der Milwaukee Mile. Dieses Oval mit einer Rundenlänge von einer Meile (oder 1,6 Kilometern) gab es bereits seit dem Jahr 1876. Auf der Milwaukee Mile kam es im September 1903 zu einem ersten Autorennen über fünf Runden. Das Besondere daran: Diese Strecke ist bis heute in Betrieb und gilt damit als die älteste noch aktive Rennstrecke der USA. Bis 1954 war die Milwaukee Mile ein Dirt-Track, erst danach wurde der Kurs asphaltiert.

1904 waren Carl Fisher und sein Kumpel James Allison in den Besitz eines lukrativen Patents für Karbidlampen gekommen. Sie gründeten die Firma Prest-O-Lite und verdienten in der Folge auch gutes Geld. Parallel dazu bastelte Fisher an der Idee zu seiner Strecke und spätestens seit einem England-Besuch 1908 war er nicht mehr aufzuhalten. Was hatte Fisher dort gesehen?

Ein paar Kilometer südwestlich von London war der Brooklands Circuit entstanden, die erste echte, kombinierte Test- und Rennstrecke der Welt. Es muss ein beeindruckendes Bauwerk gewesen sein. Eine Runde in Brooklands umfasste 2,767 Meilen oder 4,453 Kilometer bei einer Fahrbahnbreite von 30 Metern. Dazu gab es zwei mächtige Steilkurven mit einer Kurvenüberhöhung von bis zu 30 Grad. Rechnet man die im Infield gelegene Start-/Zielgerade dazu, so kommt man in Brooklands sogar auf eine Rundenlänge von 3,25 Meilen oder 5,2 Kilometer. Daraus folgt: Die Briten gaben in Sachen Entwicklung Vollgas.

Fisher wollte etwas ganz Ähnliches in Indianapolis haben. Es wurde ernst. Er stellte ein Vier-Mann-Gründerkonsortium auf die Beine, das neben ihm auch James Allison, Arthur Newby und

Frank Wheeler umfasste. Ende 1908 gründete das Quartett die Indianapolis Motor Speedway Corporation. Die Gründungspapiere wiesen eine Investitionssumme von insgesamt 250.000 US-Dollar auf. Fisher und Allison trugen dazu jeweils 75.000 Dollar bei, Newby und Wheeler waren mit je 50.000 Dollar im Boot. Das klingt heute überschaubar, aber vor über einhundert Jahren bedeutete dies eine Menge Geld, denn nur mal zum Vergleich: ein normaler Fabrik-Arbeiter bekam um 1900 herum in den USA einen Tageslohn von etwa einem Dollar.

Rasch wurde ein 130 Hektar großes, geeignetes Terrain ein paar Kilometer nordwestlich von Indianapolis gefunden. Die Kaufsumme betrug 72.000 Dollar. Fishers erstes Fünf-Meilen-Layout umfasste ein Drei-Meilen-Oval, hatte aber im Infield zusätzlich mehrere langgezogene Kurven. Einfahrt und Ausfahrt vom Oval ins Infield wäre die heutige Kurve zwei gewesen.

Interessant ist auch: In diesem ersten Entwurf war die Rede von einer kompletten Beleuchtung. Man hätte also auch bei Dunkelheit fahren können, aber dieser Plan wurde offenbar aus Kostengründen verworfen. Bis heute hat der Indianapolis Motor Speedway kein Flutlicht.

Dieser erste Fisher-Entwurf wurde am 19. Januar 1909 in der örtlichen Zeitung, dem Indianapolis Star, veröffentlicht und ist heute noch in deren Web-Archiv zu finden.

Aber wie so oft in solchen Fällen liefen den Gründervätern Zeit und Kosten davon. Ursprünglich wollte man am 4. Juli 1909, also am US-amerikanischen Unabhängigkeitstag, das erste Autorennen austragen, doch gleich mehrere Planänderungen mussten noch umgesetzt werden. Vor allem hatte man vergessen, ausreichend Platz für die Zuschauertribünen einzukalkulieren, weshalb das Oval nur noch eine Rundenlänge von 2,5 Meilen aufwies. Der Infield-Kurs wurde zunächst verkleinert und schließlich komplett weggelassen.

Auch das ist eine sehr interessante Randnotiz. Denn als man viele Jahrzehnte später in den 1990er-Jahren für das Formel-1-Gastspiel einen Infield-Kurs umsetzte, gab es eine Menge Indy-Traditionalisten, die bei diesem Gedanken schweren Bluthochdruck bekamen. Indy sei ein Oval, alles andere sei Frevel. Heute würde man wohl von einem Shitstorm sprechen, der über die Ideengeber der 1990er-Jahre hereinbrach.

So wurde damals tatsächlich das gebaut, was wir heute noch bewundern dürfen: vier Linkskurven mit je einer Viertelmeile Länge, dazu zwei lange Geraden mit jeweils einer 5/8-Meile plus zwei Short-Chutes zu jeweils einer 1/8 Meile. Macht in Summe 2,5 Meilen oder 4,023 Kilometer bei einer eher sanften Kurvenüberhöhung (Banking) von 9,2 Grad.

Und damit bitteschön keine Missverständnisse entstehen, hier gleich eine wichtige Anmerkung: Na klar wird der Indianapolis Motor Speedway im allgemeinen Sprachgebrauch als Oval bezeichnet, obwohl er kein Oval ist. Er ist ein leicht überhöhter Rundkurs mit nur vier Linkskurven, die im Prinzip alle gleich aussehen, es aber nicht sind. Zumindest wenn du mit den Indy-Car-Piloten sprichst und ihnen Glauben schenkst. Und trotzdem erlaube ich mir, auch auf den kommenden Seiten immer von einem Oval zu sprechen. Warum? Erstens: der Einfachheit halber und zweitens - weil ich es kann. Es ist ja schließlich mein Buch!

Offizieller Baubeginn war der 15. März 1909. Es war eine Mega-Baustelle. Etwa 500 Arbeiter und 300 Arbeitspferde plus mehrere dampfbetriebene Arbeitsgeräte beackerten das Gelände. Für den originalen Streckenbelag wurden mehrere Schichten Kies, Kalkstein, Rollsplit und Schotter verbaut, die allesamt mit Taroid, einem Gemisch aus Teer und Öl, von den Dampfwalzen verdichtet wurden.

Natürlich stellt sich heute die Frage, warum Fisher nicht einfach einen Betonbelag wie im englischen Brooklands verwendete. Einige Zeitgenossen sind der Meinung, dass man in Indianapolis mit diesem Schotter/Teer-Gemisch Geld sparen wollte. Wenn dem wirklich so ist, dann ging dieser Schuss gewaltig nach hinten los. Darüber hinaus mussten natürlich alle Tribünen plus diverse weitere Verwaltungsgebäude, die Boxenanlage, einige Brücken und ein kompletter Zaun rund um das gesamte Gelände herum errichtet werden.

Jede Garage erhielt einen eigenen Fahnenmast mit dem jeweiligen Fahrernamen. Fiel der Pilot aus, wurde die Flagge auf Halbmast gesetzt. Im Falle eines Unfalls wurden drei Glocken mit unterschiedlichen Tönen rund um das Areal verteilt, um möglichst schnell Hilfe herbei zu holen. Die Kommunikation rund um die Strecke erfolgte via Telefonstationen, wobei in jeder Station ein Rennoffizieller das Sagen hatte. Zusätzlich war jede Telefonstation auch mit den Streckensprechern verbunden, die dann rasch die Zuschauer informieren konnten.

Jede Menge Arbeit also, und aufgrund heftiger Regenfälle wurde schnell klar, dass der anvisierte Juli-Termin nicht gehalten werden konnte. Fisher musste die erste Rennveranstaltung auf August 1909 verschieben.

So eine Mega-Baustelle war natürlich mit viel Publicity verbunden. Die örtlichen Zeitungen berichteten quasi täglich über die Baufortschritte. Die Erwartungshaltung der Öffentlichkeit war groß und um deren Neugier zu befriedigen, organisierten Fisher und Co. am 5. Juni 1909 auf dem Speedway-Gelände eine große Ballonwettfahrt. Stolze 40.000 Zuschauer hatten sich versammelt. Das Startkommando sollte der Indiana-Gouverneur Thomas Marshall geben, aber er verspätete sich. Damit kennen wir auch das genaue Datum des ersten dokumentierten Verkehrs-

staus rund um den Indianapolis Motor Speedway. Und der Indy-Kenner weiß: Diesem Stau sollten noch viele weitere folgen ...

Der Sieger-Ballon stammte übrigens von der University City of St. Louis. Er landete sagenhafte 382 Meilen (615 Kilometer) südlich im US-Bundesstaat Alabama. Eigentlich war es eine tolle Veranstaltung. Nur schreiben wir das Jahr 1909 und zu diesem Zeitpunkt waren Ballonwettfahrten noch keineswegs üblich. Vor allem nicht in den ländlichen Teilen der USA, wo jeder Farmer mindestens ein Gewehr besaß und dieses auch ohne groß mit der Wimper zu zucken einsetzte. Fisher flog natürlich selbst mit und kam immerhin bis in die Gegend von Tennessee.

Am 9. Juni 1909 telefonierte er aus Nashville mit dem Indianapolis Star und erzählte der Zeitung folgende Anekdote: "Im Prinzip hat man uns seit Brown County, Indiana, immer wieder beschossen. Am Montagabend beschlossen wir etwa sieben Meilen entfernt von Tennessee City die Landung einzuleiten. Wir wollten in einem Haferfeld von Farmer Frank Burgess landen, und als er uns erblickte, sprintete er in sein Anwesen. Als er wieder aus seinem Haus herauskam, hatte er ein Gewehr in der Hand. Aber wir waren schon nahe genug am Erdboden, um ihn davon zu überzeugen, dass wir menschliche Lebewesen waren. Am Ende hat er unser Landeseil gepackt und uns jegliche Unterstützung gegeben. Er war einfach ein guter Gastgeber."

Verständlicherweise lautete Carl Fishers lapidare Ballonfahrt-Erkenntnis: "Keine Flüge mehr über Tennessee!"

Mitte August 1909 war es dann endlich soweit. Das erste Rennwochenende stand an - den Auftakt bildeten die Motorradfahrer. Am Donnerstag waren einige Trainingsläufe angesetzt, der Freitag, der 13. August sollte der erste Renntag sein.

Fisher hatte wie immer nichts dem Zufall überlassen und die Federation of American Motorcyclists (FAM) für ihre Jahres-

hauptversammlung eingeladen. So trafen im Verlauf der Woche hunderte Motorrad-Enthusiasten in Indianapolis ein.

Und die Zweirad-Piloten staunten nicht schlecht: Normalerweise fuhren sie ihre Rennen in den kleineren Velodromes, die hölzerne Untergründe hatten, oder auf den flachen Sandpisten am Ozeanufer - zum Beispiel in Daytona Beach. Mit ihren sechs PS starken Motorrädern erreichten sie Spitzengeschwindigkeiten von 65 Meilen pro Stunde oder rund 100 Stundenkilometer.

Ihre Maschinen hatten sehr dünne Reifen, die vom extrem rauen Streckenbelag in Indianapolis arg geschunden wurden. Nach nur wenigen Testrunden gab es jede Menge Beschwerden und Proteste, die am Donnerstagabend so weit gingen, den Renntag am Freitag gar nicht auf dem nagelneuen Speedway, sondern auf einem nahegelegenen Dirt-Track auszutragen.

Logisch, dass Fisher "not amused" war: "Der Speedway wird in bestem Zustand sein", lautete sein Versprechen, sodass FAM-Präsident Earle Ovington am Donnerstagabend sein grünes Licht gab. So sollte es am Freitag, den 13., losgehen, aber so kam es nicht. Denn: Es regnete!

Ganz ehrlich: Mir ist nicht bekannt, ob die Vorfahren von meinem herzallerliebsten Motorvision-Kommentatorenkollegen (und Regengott) Lenz Leberkern an diesem Wochenende zufällig in Indianapolis waren oder nicht. Auf alle Fälle gab es, und das wiederum kommt mir irgendwie bekannt vor, gleich am ersten geplanten Renntag ein Rain-Delay. Herrlich, oder?

Dies übrigens nicht nur als kleine Randnotiz für alle Statistik-Gurus, sondern vielleicht auch als Angeber-Quizfrage für einen gepflegten Benzin-Talk an irgendeiner Hotel-Bar: Wann gab es in Indianapolis das erste Rain-Delay? Richtige Antwort: am Freitag, dem 13. August 1909.

Am Samstag schien dann die Sonne. Ab 14 Uhr waren diverse Rennen für Profis und Amateure geplant, die Zuschauerzahlen

der zeitgenössischen Beobachter sind nicht einheitlich: Die Rede ist von 3.500 bis 8.000 Besuchern. Doch die eigentlich recht gut besetzten Starterfelder waren extrem ausgedünnt. Viele Piloten weigerten sich angesichts des gefährlichen Streckenbelags, an den Start zu gehen. Vier kurze Warmup-Rennen fanden statt, aber als es dann ins erste große Profi-Event über zehn Meilen oder vier Runden gehen sollte, streikten die Fahrer.

Für Fisher und die Offiziellen war nun guter Rat teuer. Nach einigen Diskussionen überzeugten sie die beiden vermeintlich besten Piloten im Starterfeld, wenigstens ein Duell auszutragen: den Kalifornier Ed Lingenfelder und Jake DeRosier aus Kanada.

Lingenfelder galt mit seiner NSU als der beste Fahrer der Westküste, DeRosier wiederum war seit Jahren an der Ostküste aktiv und im Prinzip ein Indian-Werksfahrer. Es war also auch ein Duell Westküste gegen Ostküste. Dann ging es los - und als sich das Duo auf der Gegengeraden von Runde zwei befand, soll es bei voller Fahrt angeblich zu einem kurzen Dialog der beiden Kontrahenten gekommen sein.

Lingenfelder lag vorne, DeRosier zog daneben und brüllte zum Kalifornier rüber: "Lass es uns langsam angehen!" Dessen kolportierte Antwort lautete: "Bekommst du etwa kalte Füße?"

Daraufhin fuhr DeRosier eingangs von Kurve drei vorbei in Führung und beschleunigte hart aus Kurve vier heraus und plötzlich explodierte sein Vorderreifen. Er drehte einen Salto über den Lenker und schlug mit voller Wucht auf dem so knüppelharten Boden auf, während seine Maschine noch einige Meter weiter rutschte. DeRosier versuchte zunächst wieder aufzustehen, brach dann jedoch zusammen und blieb liegen.

Während die Menschenmenge an den Unfallort stürmte, fuhr Lingenfelder noch zwei Runden und gewann. DeRosier wurde unterdessen ins Krankenhaus gebracht.

Nach diesem Crash ging in Indy so gut wie gar nichts mehr. Den Tagesabschluss bildete ein Rennen, zu dem ursprünglich 46 Piloten gemeldet hatten. Nur vier Fahrer gingen an den Start und es gewann Erwin Baker, der später als "Cannonball" Baker in die Motorsport-Geschichte einging. Vermutlich wegen dem prominenten Sieger wird dieses Rennen in der Literatur gerne als das allererste Indy-Rennen bezeichnet, aber streng genommen ist das nicht richtig.

Baker wurde später weltberühmt, weil er die USA mehrfach in Rekordzeit von Küste zu Küste durchquerte. Nach seinem Spitznamen wurden in den 1970er-Jahren die (illegalen) Rennen quer durch die USA als Cannonball-Rennen benannt, die es sogar bis auf die Leinwand von Hollywood brachten. Und: Baker war auch der einzige Pilot des ersten Indy-Wochenendes, der es später ins Indy 500 schaffte. Er startete 1922 in einem Frontenac von Louis Chevrolet und beendete das Rennen auf Rang elf.

Nur ein paar Tage später, vom 19. bis zum 21. August 1909, fand dann das erste Renn-Wochenende für die Automobile statt. Mit von der Partie waren viele amerikanische Stars wie Barney Oldfield, Bob Burman oder Louis Chevrolet. Insgesamt standen 15 verschiedene Automarken auf der Meldeliste. Aber die Probleme mit der Strecke waren die gleichen wie am Wochenende zuvor. Der Belag war schlicht und ergreifend nicht fahrtauglich, im Gegenteil: die Oberfläche war kreuzgefährlich, wie es D. Bruce Scott in seinem Buch "Indy: Racing before the 500" beschreibt: "Die Fahrer waren nach ein paar Runden komplett bedeckt mit Staub, Öl und Teer. Das Ganze von Kopf bis Fuß. Ebenso schnell bildeten sich Spurrillen und Löcher, vor allem in den Kurven. Das Fahren glich einem Flug durch einen Meteoritenhagel."

Einige hundert Streckenarbeiter waren quasi permanent damit beschäftigt, die Piste immer wieder zu verfestigen. Dieses Mal

kamen am ersten Donnerstag stolze 16.000 Zuschauer. Übrigens bei einem Eintrittspreis von einem Dollar auf der Haupttribüne, in den beiden großen Kurvenbereichen verlangte man 50 Cent.

Wieder gab es zunächst ein paar kurze Warmup-Events. Den allerersten Rennsieg von Indianapolis holte Louis Schwitzer, der 1880 in Bielitz, dem heutigen Bielsko-Biala in Polen, geboren wurde. Schwitzer wanderte um die Jahrhundertwende in die USA aus, trat 1910 aber noch unter seiner österreich-ungarischen k.-und-k.-Staatsbürgerschaft an. Insofern könnte man mit ein wenig Fantasie behaupten: Das allererste Automobil-Rennen von Indianapolis gewann tatsächlich ein Österreicher!

Dieses erste Warmup-Rennen ging über fünf Meilen oder zwei Runden. Schwitzer fuhr dabei einen Stoddard-Dayton mit Vierzylinder-Motor und etwa 60 PS bei 230 cubic inch oder 3,77 Litern Hubraum. Seine Zeit für beide Runden: 5:13 Minuten bei einem Schnitt von 57,4 Meilen pro Stunde oder 92,38 km/h.

Für Schwitzer war dieser Erfolg der Auftakt zu einer durchaus gelungenen Indy-Karriere: Er fuhr in den kommenden Jahren noch einige Rennen. Er war zum Beispiel der Ersatzfahrer für Harry Cobe, der das erste Indy 500 im Jahr 1911 als Zehnter beendete. Am Wichtigsten war jedoch seine leitende Funktion im technischen Komitee des Indianapolis Motor Speedways, wo er von 1912 bis 1945 arbeitete. Auch Louis Chevrolet (Buick), Wilfred Bourque (Knox) und Ray Harroun (Marmon) gewannen an diesem Tag jeweils ein Rahmenrennen. Dann folgte der Tageshöhepunkt: Die Prest-O-Lite-Trophy über 250 Meilen oder 100 Runden, zu der immerhin elf Piloten antraten.

Etwa gegen Rennhalbzeit schied der zu diesem Zeitpunkt führende Louis Chevrolet aus. Grund: Ein Schotterstein hatte seine Rennbrille durchschlagen, Chevrolet sah nichts mehr, er war zeitweise quasi erblindet und schaffte es wenigstens noch an die Box.

Nur kurze Zeit später brach der Knox von Wilfred Bourque ausgangs von Kurve 4 aus und überschlug sich. Über den Unfallhergang gab es unterschiedliche Aussagen: Eine Vermutung war ein Hinterachsschaden. Ein Augenzeuge berichtete jedoch davon, dass Bourque kurz nach hinten blickte, das Auto just in diesem Moment eines der Löcher im Belag traf und er in der Folge die Kontrolle verlor.

Bourques Mechaniker und Beifahrer James Holcomb wurde dabei aus dem Auto geschleudert und traf mit dem Kopf einen Zaunpfosten. Holcomb war auf der Stelle tot. Bourque war unterdessen bewusstlos unter dem Wrack eingeklemmt. Der Pilot erlitt einen Schädelbruch, einen Lungenriss und einige Brüche. Er wurde zwar noch ins Krankenhaus eingeliefert, erlangte aber nie wieder das Bewusstsein und starb kurze Zeit später.

Trotz dieses schweren Unfalls ging das Rennen zu Ende: Es gewann Bob Burman in seinem Buick.

Der zweite Renntag am Freitag verlief dann vor etwa 20.000 Zuschauern ohne besondere Vorkommnisse. Wie bereits bei der Motorrad-Veranstaltung hatten Fishers Streckenarbeiter über Nacht offensichtlich ein kleines Wunder bewirkt.

Am dritten und letzten Renntag am Samstag zählte man dann sagenhafte 37.000 Besucher. Am Ende sollte es ein großes Hauptrennen über 300 Meilen oder 120 Runden geben. Das stolze Preisgeld der Wheeler-Schebler-Trophy betrug 10.000 Dollar, 19 Piloten hatten gemeldet.

Zunächst lief alles glatt. Kurz nach Rennhalbzeit gab es am Auto von Charlie Merz einen Reifenschaden vorne rechts. Sein National Motor Vehicle stieg hoch, mähte mehrere Zaunpfosten nieder und geriet in eine Zuschauermenge. Zwei Besucher kamen dabei ums Leben und auch sein Riding-Mechanic, Claude Kellum, starb. Der Fahrer selbst blieb auf wundersame Weise quasi unverletzt. Trotzdem ging das Rennen zunächst weiter, bis der