



Brabhams Letzter

Wenn jemand heutzutage in die Formel 1 will, muss er sich vom Go-Kart über die Formel 2 bis in die Königsklasse vorarbeiten. Ohne einen Batzen Geld, eisernen Willen und natürlich eine Portion Talent geht gar nichts.

Text: Christian Sandler | Photos: Manfred Noger, Christian Sandler

Die großen Teams in diesem Metier schicken ihre Scouts schon frühzeitig auf die Go-Kart-Bahnen dieser Welt, um mögliche Racer aufzuspüren und zu fördern. Diesem Umstand ist auch geschuldet, dass sich aktuelle Formel 1-Piloten wie Verstappen, Leclerc, Norris oder Ocon schon seit Kindheitstagen kennen.

Früher war das etwas anders. Da musste man sich zwar auch über verschiedene Klassen hochdienen, aber das finanzielle Risiko, ohne diesen Talentschmieden, war ungleich brutaler. In den 60er- und 70er-Jahren waren diese Sprungbretter die Formel Ford, die Tourenwagenszene oder verschiedene Markenpokale wie der R5 Cup. Gefahren wurde auf Flugplätzen, auf Bergrennstrecken

oder eben auf der Rundstrecke. Wenn man dabei alles richtig machte und sich nicht verletzte oder einem das Geld ausging, landete man in der damaligen Formel 2, die letzte Vorstufe der Formel 1. Das spannende an dieser Serie war, außer dem technischen Regelwerk, das Fahrer-Konglomerat. Die jungen aufstrebenden Talente traten damals gemeinsam mit den arrivierten Formel 1-Stars an. Es war dies die Zeit, wo Rindt, Stewart, Fittipaldi, Hill, Lauda oder Stuck am Wochenende sich untereinander beim Grand Prix matchten und am nächsten Wochenende sich mit dem Nachwuchs in der Formel 2 duellierten. Wenn's der Kalender erlaubte, kamen dazwischen auch noch Tourenwagrennen oder Läufe zur Langstrecken-WM

dazu, es ging nicht anders – die Stars verdienten lächerlich wenig im Gegensatz zu heute. Jochen Rindt gilt noch immer als der König der Formel 2, er hat zwar die meisten Siege eingefahren, konnte aber nie die Gesamtwertung gewinnen, weil als sogenannter „A“-Fahrer gab es keine Meisterschaftspunkte, die blieben ausnahmslos dem Nachwuchs, den „B“-Fahrern vorbehalten. Jochen gewann 27 Rennen in der spannenden Formel 2-Meisterschaft, 19 davon in einem Brabham. Der Namensgeber Jack Brabham wurde dreimal Weltmeister in der Formel 1 – 1959, 1960 und 1966. Seinen letzten Titel gewann er in einem von ihm und seinem genialen Konstrukteur Ron Tauranac gebauten Rennwagen, jenen Brabham BT20 Repco. Er ist bis dato auch der einzige Formel 1-Weltmeister, dem dieses Kunststück gelang. Die beiden Australier gründeten 1961 eine eigene Firma, um Rennwagen für zahlende Kunden zu bauen. Motor Racing Developments Ltd. baute anfangs Chassis für die Formel Junior, später auch Formel 2 und Formel 1. 1970 hörte Jack mit der Rennerei auf und verkaufte seine Firmenanteile an seinen Partner Tauranac. Dieser zog dann 1972 einen Schlussstrich und verkaufte die Firma an niemand Geringeren als Bernie Ecclestone. Bernie setzte seine Fahrer Graham Hill, Wilson Fittipaldi und Carlos Reutemann sowohl in der Formel 1, als auch in der Formel 2 ein.

Im Oktober 1972 wurde auf der „London Motor Show“ der von Geoff Ferris konstruierte Brabham BT40 für die Formel 2-Saison 1973 vorgestellt. Ferris, der bei Lotus schon beim revolutionären Typ 72 mitgearbeitet hatte, stellte einen extrem keilförmigen und aerodynamisch ausgeklügelten Rennwagen mit seitlichen Kühlern auf die Räder. Bis Ende 1973 wurden von dem Rennwagen insgesamt 28 Stück gebaut, davon 9 als BT40 für die Formel 2 (2-Liter-Motoren) und 19 Exemplare als BT40 B für die Formel Atlantic (1,6-Liter-Motoren). Für 1973 schraubte Ecclestone seine Formel 2-Ambitionen zurück und setzte dort als Werksteam nur mehr ein Fahrzeug ein, gefahren von John Watson oder Wilson Fittipaldi. Die sportliche Ausbeute bei den 17 Rennen in dieser Saison war durch die vielen Defekte der Ford-Triebblinge eher dürftig. Gleichzeitig mauserte sich March mit ihren perfekten Chassis zum Massenhersteller und BMW lieferte die passenden Motoren dazu. Europameister in dieser Saison wurde J.-P. Jarier auf March 732 mit Power aus München. Da der Typ BT40 in der Formel 2 keine Rolle spielte, stellte Ecclestone die Produktion von Kundenfahrzeugen gänzlich ein, um sich nur mehr auf sein Formel 1-Team zu konzentrieren. Der Schweizer Rennfahrer Hans-Ruedi Wittwer kaufte sich im Dezember 1973 von Bernie Ecclestone einen Brabham BT40 mit der

Linke Seite: Nachdem Elke und Hermann Hand anlegten, präsentiert sich der BT40-20 heute schöner und perfekter als 1973 bei der Auslieferung (Photo Manfred Noger).

János Kiss auf dem Weg zu Platz 6 am Rossfeld 1977





Kurt Rieder gewinnt das letzte Bergrennen in Bad Mühlacken, 1976.



Chassis-Nummer 20. Da zu diesem Zeitpunkt die Produktion von Kundenfahrzeugen bereits eingestellt war, handelte es sich bei diesem Wagen wahrscheinlich um den letzten, der je an einen Privatkunden ausgeliefert wurde. Im Wagen war ein Ford BDF-Motor mit etwa 275 PS und ein Hewland-Getriebe verbaut. Wittwer fuhr damit von 1974–1976 in der Berg Europameisterschaft, er gewann dort insgesamt vier Rennen. Besonders dürfte ihm die tschechische Strecke in Eccle-Homo Sternberg gefallen haben, dort holte er sich jedes Jahr den Gesamtsieg. 1975 wurde dem Wagen die markante „Dreiecksform“ verpasst, damit sah der Wagen wie der damals aktuelle Formel 1-Bolide Brabham BT42 aus. Zwischen- durch vermietete Wittwer seinen BT40-20 auch an den österreichischen Rennfahrer Kurt Rieder vom „Memphis Team International“. Rieder fuhr damit am Alpl und am Rechberg 1975. Beim letzten Bergrennen von Bad Mühlacken am 20. März 1976 sicherte er sich den Tagessieg vor H. P. Plöderl und János Kiss.

Ende 1976 übersiedelte der Brabham vom linksseitigen Rheintal in Diepoldsau auf die rechte Seite nach Dornbirn. Siegfried Grabher betrieb dort ein florierendes Teppichgeschäft, war ein Motorsportfan und gründete das bekannte „Teppich-Grabher Racing Team“. Er wollte mit seiner Mannschaft die aufstrebenden Rennfahrer aus dem Ländle unterstützen. Für János Kiss sprang bei seinen vier Rennen ein sechster Platz am Rossfeld raus und Alois Pfister belegte in Neufen Rang 3. Allerdings zerlegte er den Brabham BT40-20 beim Bergrennen in Walzenhausen auch fachgerecht.

Der Wagen wechselte 1978 wieder den Besitzer und landete bei Peter Dienemann im schwäbischen Oepfingen. Nach fünf, nicht sehr erfolgreichen, Bergrennen in den Jahren 1978/1979 übernahm Anfang 1980 Georg Reisinger aus Wiedergeltingen in Bayern den Rennwagen. Er verbaute im Rennwagen ein BMW-Triebwerk und fuhr damit einige Bergrennen in Deutschland und der damaligen Tschechoslowakei, genaue Ergebnisse sind nicht dokumentiert. Nachdem das Auto nicht mehr eingesetzt wurde, verkaufte der Besitzer den Motor und lagerte das verbliebene Chassis ein. Dort wartete der Brabham 25 Jahre, um schließlich 2005 von Hermann Bosch und Elke Krammer wachgeküsst zu werden.

Hermann Bosch ist kein Unbekannter in der Szene. Als gelernter Automechaniker mit den sprichwörtlich „goldenen Händen“ restaurierte der gebürtige Steirer in Hohenems Oldtimer sämtlicher Bauart zu wahrlichen Schätzen. Unter anderem, für sich selbst, einen GRD F3 und einen Lotus 69 F3. 2004 begann er mit dem Motorsport in der österreichischen Historic Challenge. Nach einigen beachtlichen Erfolgen, zum Beispiel Vizemeister 2006, beendete ein Crash mit dem GRD jäh seine sportlichen Ambitionen. Durch Zufall erfuhr er von der Räumung der VW-Werkstatt der Reisingers in Wiedergeltingen und dem darin enthaltenen „Schrotthaufen“ vom Kaliber eines Brabham Formel 2-Rennwagens. Ein ideales Objekt für einen Blechkünstler wie Hermann. So landete der Wagen 2005 wieder in Vorarlberg, um vorerst mal eingelagert zu werden. Im Zuge von Hermanns Pensionierung übersiedelten Elke und Hermann 2012 nach Lieboch, in



Rieder im Gespräch mit „Memphis-Boss“ Mühlhofer; unten: Startvorbereitung am Rechberg 1975





Von li. oben: Formel 2-EM am Salzburgring 1973 – Wilson Fittipaldi im baugleichen Brabham; Hans-Ruedi Wittwer in Roseggers Waldheimat am Alpl und letzter Einsatz von Alois Pfister in Zwischenwasser.



Stationen einer Restauration, altes und neues Monocoque (Photos Manfred Noger)

der Nähe von Graz. Sämtliche noch ausstehenden Restaurierungsobjekte wanderten natürlich mit, klarerweise auch der Brabham BT40-20. 2015 begannen die beiden, Betonung liegt auf „beiden“, mit der Restaurierung des Wagens. Zerlegen, reinigen, ausbessern, Ersatzteile besorgen ... eine Mammutaufgabe. Der Wagen wurde nach Vorlage der Originalteile komplett restauriert oder wenn nötig neu angefertigt, wie sämtliche Aluteile, Hilfsrahmen oder Radaufhängung und vieles mehr. Die sogenannte „Dreiecksform“ wurde auf den Auslieferungszustand von 1973 zurückgebaut. Der Wagen wurde mit dem sehr

schwierig zu bekommenden Ford BDG 2-Liter-Aggregat versehen. Immer mit Begeisterung dabei – Elke! Die gelernte Bankkauffrau, übrigens eine begabte Malerin, half fleißig mit, auch beim Besorgen von Ersatzteilen. Nach vier Jahren intensiver Arbeit konnten die beiden 2019 am Pannonia-Ring die erste Testfahrt absolvieren. Nachdem sämtliche Kinderkrankheiten ausgemerzt wurden, wird der letzte gebaute Brabham Formel 2-Rennwagen bei ausgewählten historischen Veranstaltungen präsentiert, zu sehen auch beim Bergrennrevival in Bad Mühlacken am 5. August 2023. 

Danksagung

an Manfred Noger für die Unterstützung bei der Recherche zu diesem Artikel

