

# **Brabham Alfa Romeo BT 46 B**

## **Der „Staubsauger“, the „Fan Car“**

### **Ein Rennen, ein Sieg.**

Man schreibt den 17. Juni 1978: der 8. Lauf zur Formel 1 WM sollte eine Eintragung in die Geschichtsbücher nach sich ziehen. Im Starterfeld standen zwei Rennwagen, die die Welt zuvor noch nie gesehen hatte. Am Steuer saßen John Watson und der mehrfache Weltmeister Niki Lauda, dieser kämpfte die bis dahin überlegenen Lotus nieder und gewann diesen schwedischen Grand Prix mit eindrucksvollem Vorsprung. Was war das für ein Auto, das hier bei seinem allerersten Einsatz bereits einen überlegenen Sieg einfahren konnte? Und warum durfte der Brabham Alfa Romeo BT 46 B an keinem weiteren Rennen mehr teilnehmen, obwohl er vollkommen regelkonform war?

Dieses revolutionäre Auto mit dem riesigen Ventilator am Heck hat 1978 ziemlich viel Unruhe in das Formel 1 Geschehen gebracht. Und Lauda konnte also den Staubsauger auch gleich beim ersten Renneinsatz im schwedischen Anderstorp zum Sieg führen. Gordon Murray war als genialer Brabham-Konstrukteur bekannt und daher auch für die geniale Idee mit dem Absaugen der Luft verantwortlich. Er schaffte damit den „Turn-around“ seines Entwurfes vom Brabham BT 46, denn der Entwicklung zu diesem Fahrzeug eilte ein riesiger Fehlschlag voraus: die Ur-Konstruktion, fertiggestellt im Herbst 1977, sollte ein Auto mit Vorsprung sein. Vollgepackt mit Technik der Zukunft, genau das richtige Konzept hoffte man, um an der Spitze mitfahren zu können.

Der Clou aber war die neue Kühlung. Denn der eigentliche Hintergrund der neuen Konstruktion war eine Schnauze mit reiner Aerodynamik-Funktion. Eine durchaus übliche Bauart war bis dato den Wasserkühler in den Frontflügel zu integrieren, aber diese globrige Front störte den Luftfluss zum Auto hin und wirkte sich auch ungünstig auf die Vorderachse aus. Darum versah Gordon Murray den neuen Brabham BT 46 mit seitlich aufgenieteten Wärmetauscher-Kacheln für Öl und Kühlwasser. Doch leider war diese Idee bereits nach den ersten Testfahrten zum Scheitern verurteilt, die zwölf Zylinder des Alfa Romeo Motors überhitzten ständig. Man startete verschiedene Experimente, doch letztlich blieb keine andere Wahl, als auf den herkömmlichen Wasserkühler zurück zugreifen, um dem Boliden bei den ersten Rennen eine gewisse Standfestigkeit zu garantieren.

Man überlegte in alle Richtungen, versuchte alle Möglichkeiten des Reglements in verschiedenen Arten auszulegen. Es galt, die ursprüngliche Front ohne Kühler wieder zu erlangen. Dabei fand Gordon Murray ein kleines Schlupfloch: man durfte einen Ventilator verwenden, sofern dieser „in primärer Funktion zur Kühlung“ diene.

Von diesem genialen Einfall bis zum Grand Prix in Schweden vergingen nur mehr drei Monate, dann war der Aufsehen erregende Rennwagen einsatzbereit. Man hatte auf den flachen Alfa Romeo-Boxer Motor einen Kühler obenauf montiert – keine Frage, ein Kühler direkt über dem heißen Motor, der musste extra gekühlt werden. Diese Aufgabe übernahm ein großes Flügelrad am Wagenende unter dem Heckflügel. Und dieser Ventilator hatte noch eine weitere Funktion: er saugte – wie ein Staubsauger – die Luft unter dem Fahrzeug weg und blies sie am Heck hinaus! Dadurch konnte man den „Wing Cars“ von Lotus ernsthaft Paroli bieten, denn diese dominierten 1978 das Formel 1 Geschehen. Der Brabham-Alfa saugte sich an der Fahrbahn fest und konnte mit dieser Maßnahme viel schneller durch Kurven fahren.

Zugegeben, das Verhältnis zwischen Kühlung (erlaubt) und aerodynamischer Hilfe (nicht erlaubt) war etwas ungleich... Und genau das störte die Mitstreiter, aus ihrer Sicht war es eine illegale Konstruktion. Es wurden das gesamte Rennwochenende bei den

verschiedensten offiziellen Stellen Proteste eingebracht, die Konkurrenten erzählten sogar von Staub und Dreck, den man als Hinterherfahrender in Kauf nehmen musste. Da sich der schlaue Brabham-Teamchef, ein gewisser Bernie Ecclestone, aber bereits im Vorfeld mit einem Trick das Wohlwollen der Veranstalter gesichert hatte, wurden die endgültigen Entscheidungen für einen Zeitraum nach dem Grand Prix festgesetzt und das Rennen ohne Einschränkungen abgehalten.

Mit Spannung erwarteten die zahlreichen Fans den Rennbeginn, der ja nach den letzten langweiligen Lotus-Siegen Abwechslung versprach. Die Brabham-Alfas waren im Training mit halbvollen (!) Tanks unterwegs, um mit „normalen“ Trainingszeiten die Gegner milde zu stimmen... Niki Lauda erreichte den dritten, sein irischer Teamkollege John Watson sogar den zweiten Startplatz. Der Österreicher erwischte einen ausgezeichneten Start, es entstand beim Zuseher der Eindruck, als könnte Lauda sich bereits in der Startkurve am Trainigsschnellsten Mario Andretti (mit seinem schwarzen Lotus) vorbeischieben. Doch es sollte noch bis zur 38. Runde dauern, bis er am Italo-Amerikaner innen durchschlüpfen konnte. Die Spitzenreiter lieferten sich bis dahin ein spannendes Duell und ließen das Feld über eine Minute hinter ihnen. Niki (seine Aussage „Rekordvorsprung? Völlig unnötig!“ bestätigte sich) fuhr das Rennen in Ruhe „heim“, Mario´s Lotus blieb acht Runden nach dem Überholmanöver mit Motorschaden liegen und er schimpfte anschließend über die vielen Steine, die er hinter dem Staubsauger „schlucken“ musste. Der andere Brabham-Alfa mit John Watson musste an 4. Stelle liegend an der Box aufgeben.

Beim Brabham-Team war die Freude zwar gross, man ahnte aber bereits das in den nächsten Tagen folgende Dilemma. Die Sportkommissare entschieden gegen einen weiteren Start des Brabham Alfa Romeo BT 46 B und änderten das Reglement in soweit, als sämtliche Ventilatoren ab sofort verboten waren. Der Sieg wurde bestätigt, da der „Staubsauger“ zum Zeitpunkt des Rennwochenendes ein legal gebautes Auto war.

Es war ein historischer Sieg: nicht nur für Brabham, das Team hatte bereits seit drei Jahren keinen Erfolg mehr eingefahren. Es war der erste Sieg für die Marke Alfa Romeo in der Formel 1 seit 1951, damals mit Juan Manuel Fangio. Und es war ein Sieg beim ersten Rennen für eine Neukonstruktion.

Was wurde aus den Beteiligten?

Gordon Murray erhielt 1986 ein Engagement bei McLaren und entwickelte in der „Neuzeit“ auch den McLaren F1-Straßenrenner mit BMW-Motor. Er ist seit 2005 selbständiger Unternehmer mit seiner Firma „Gordon Murray Design“.

Bernie Ecclestone ist DER Drahtzieher im Formel 1 Business. Er entscheidet, welche Rennstrecken im Kalender bleiben und welche nicht. Und er managt den gesamten Zirkus, mit Einfluss auf so ziemlich alles, was es zu entscheiden gibt

Niki Lauda gilt als ewiger Formel 1 Experte. Der Technik-Freak brachte nicht nur einen Großkonzern wie Boing zur Zugabe von Konstruktionsfehlern, er wollte auch in seiner Zeit als Jaguar-Teamchef wissen, wie sich die Dinger fahren.

John Watson stellte einige Jahre später – wiederum als Teamkollege Laudas bei McLaren – einen einzigartigen Rekord auf: er startete von Position 22 und konnte das Rennen in Long Beach sogar noch überlegen gewinnen! In Silverstone betreibt er eine Rennfahrschule, das John Watson Performance Driving Centre und kommentiert auch bei Eurosport.

Brabham gewann 1981 und 1983 noch zwei weitere WM-Titel, letzteren mit dem starken BMW-Turbo Motor. Bernie Ecclestone verkaufte 1987 den Rennstall, um sich ganz der

Formel 1 Vermarktung zu widmen. Von da an ging's bergab, könnte man sagen, denn 1992 stellte Brabham den Rennbetrieb ein.

Alfa Romeo baute ein eigenes Chassis für den 3 Liter 12 Zylinder Motor und kündigte ende 1979 die Zusammenarbeit mit Brabham. Die Dominanz der Turbo-Ära nahm zu, Alfa bestückte anfang der 80er seine Wagen mit einem V8 Bi-Turbo Triebwerk, das bei 1,5 Litern Hubraum ca. 1400 PS zu leisten im Stande war! 1985 stieg man aus der Formel 1 aus und war nur noch als Motorenlieferant präsent, dies allerdings auch in Amerika bei der Indy Car-Serie.

Der schwedische Grand Prix fand sich nach 1978 im Grand Prix Kalender nicht mehr wieder. Der Aufhänger für die Schweden waren zwei flotte Rennfahrer ihrer Nation: Ronnie Peterson und Gunnar Nilsson. Während Nilsson 1977 an Krebs erkrankte und seine Formel 1 Karriere beenden musste, übernahm Peterson das Lotus-Cockpit seines Landsmannes neben Mario Andretti. Gunnar war 1978 bereits schwer krank, als beim Gran Premio d'Italia in Monza Ronnie Peterson an seinen erlittenen Unfallfolgen starb. Nur einen Monat später erlag auch Nilsson seinem Leiden, damit waren die skandinavischen Rennsportfans mit einem Schlag um alle Hoffnungen gebracht.

Nun gibt's das Buch darüber:



Das Werk behandelt auch das breite Umfeld der so genannten Flügelautos, Lotus war ja damals führend in der Entwicklung dieses neuen Trends. Bei Brabham suchte man auch nach einer Antwort auf diese technische Überlegenheit der Konkurrenz, und mit dem Staubsauger glaubte man sie gefunden zu haben. Neben der ganzen Entstehungsgeschichte des Wagens erfährt man in diesem Buch auch genau warum und wieso es dazu kam, dass der Brabham Alfa Romeo nur ein Rennen fahren durfte.

Und es erläutert die genaue Funktion der Bauteile des Boliden, wie er zu seinem Beinamen „Staubsauger“ kam und warum dieses Modell trotz ursprünglicher Fehlkonstruktion der Kühlung doch noch ein Erfolgsmodell wurde. Es beschreibt auch die Hintergründe der damaligen Richtung der Formel 1 Konstruktionen und berichtet über die verzweifelten Versuche von anderen Teams, hier eine effektive Alternative zu finden. Und es wird auch der Frage nach gegangen, wie es der damalige Brabham-Teamchef Bernie Ecclestone schaffte, die Erfolgskombination Lauda - Ferrari zu trennen und den Österreicher für seinen Rennstall zu gewinnen – wo Lauda mit den Italienern doch auf Weltmeisterkurs war! Mit vielen Farbbildern und seltenen Vorserienfotos dieses aufsehenerregenden Formel 1 Renners!

Die gesamte Entwicklung, sowie einen ausführlichen Überblick über das Rennwochenende mit allen Details kann man auf ca. 150 Seiten nachlesen. Auch sind ca. 180 Farbfotos zu bewundern, die in dieser Form noch nicht veröffentlicht wurden.