

Brooklands – ein Begriff.

Die meisten von uns kennen den Begriff „Brooklands“ von den beliebten kleinen Windschutzscheiberln, die es dem Roadster-Fahrer ermöglichen, bei flotter Fahrt noch mehr Fliegen zwischen die Zähne zu bekommen, nach masochistischer Weltanschauung also einen „Übergenuss“ zu lukrieren. Zahlreiche Fahrzeugtypen vornehmlich britischer Herkunft wurden mit diesem Beiwort geschmückt, wie etwa der Austin Seven 1933 Brooklands, der aus 747 Kubikzentimetern 120 Pferde hervorholte, der „Riley Nine Brooklands und Andere. Eigenartig, ich kenne keinen Morgan aus der Dreiradlerzeit mit diesem Zusatzbezeichnung, obwohl dafür reichlich Anlass gewesen wäre. Schauen wir uns einmal an, wie die Geschichte begann.

Die britischen Autler waren in den Anfängen der Motorisierung stets von Behörden „kastriert“, mehr als auf dem Kontinent, wenn man von der Schweiz einmal absieht. Der „Mann mit der Fahne“ war zwar bereits abgeschafft worden aber ab 1904 galt noch immer ein allgemeines Tempolimit von 20 Meilen per Stunde, dessen Einhaltung auch eifrigst von der Polizei mit Stoppuhren überwacht wurde. Das war also keine gute Basis, um die Automobiltechnik voranzubringen und auch Rennen zu gewinnen.

Bedarf für eine Rennstrecke war also gegeben. H.F.Locke nahm die Sache in die Hand und errichtete auf seinem eigenen Grund – davon hatte er genug – südwestlich von London die erforderliche „Spielwiese“, um sich mit Auto, Motorrad, Renn- und Rekordwagen und Flugzeugen richtig ausleben zu können. Die Planung hatte die Entwicklung der nächsten Jahrzehnte vorausgesehen und dementsprechend stellte sich Brooklands dem staunenden Besucher dar. Eine Fahrbahn von 30 Metern Breite, 4,426 km lang, auf 5,2 km erweiterbar, mit zwei Steilkurven, dem „Byfleet-Banking“ mit 10 Metern Überhöhung und dem „Members-Banking“, einer geraden „Railway-straight“ und einer „Finishing Straight“. Das Byfleet-Banking war so ausgelegt, dass auf der obersten Spur mit 130 km/h gefahren werden konnte und sich dabei Fliehkraft und Abdrift die Waage halten; anders ausgedrückt, man konnte dabei die Hände vom Lenkrad nehmen, der Wagen in der Spur fährt scheinbar geradeaus. Eine mögliche Kurvengeschwindigkeit von 190 km/h war damit praktisch garantiert. Als Werkstoff für die Fahrbahn wurde erstmals Beton anstatt Asphalt eingesetzt, allerdings in einer zu dünnen Ausführung, was sich viele Jahre später mit Fahrbahnsetzungen rächen sollte.

Innen war Brooklands mit Testhügel versehen, durch Verbindungsstrassen überbrückt und untertunnelt. Es gab Clubhaus, Garagen, einen Flugzeughangar, praktisch die gesamte Innenfläche war zubetoniert. Auf der 900 Meter langen Start-Ziel-Geraden konnten die Flugpioniere ihre ersten Hopser machen. Wie Wolfgang Buchta einmal richtig ausgedrückt hat: Brooklands war ein Technologiezentrum für Flug- und Motorsport jeglicher Art. Andererseits blieb Brooklands immer eine nationale Angelegenheit; es gab nur wenige Starter und Siege ausländischer Marken. darunter Benz, Mercedes, Brennabor und Stoewer.

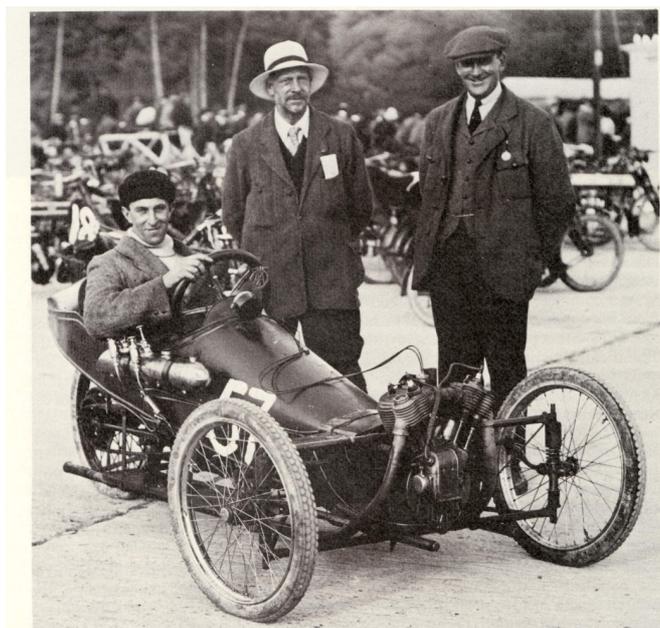
Bereits 1908 finden wir aber „unseren“ Sascha Kolowrat mit Otto Hieronimus bei Rekordversuchen für Laurin & Klement. Aber kommen wir lieber zu unserer „Hausmarke“: 1912 siegt Harry Martin mit einem JAP-Morgan mit 2 Minuten Vorsprung – in einem 8 Minuten dauernden Rennen bei 8 Teilnehmern. H.F.S. himself stellt im gleichen Jahr einen Stundenrekord mit dem Three-Wheeler auf. (ca

60 Meilen) und in diesem Tempo geht es auch mit den Morgans weiter, die zahlreiche Klassenrekorde in der cycle-car-class in Brooklands aufstellen. Ich habe aus der „Three-wheeler Story“ von Alderson/ Rushton einige Bilder aus dieser Zeit herauskopiert. In der ersten Abteilung sieht man H.F.S. beim Stundenrekord. Seine Gattin Ruth hat bereits vorsorglich Witwentracht angelegt, der Vater, ein Reverend der anglikanischen Kirche, ist offenbar Zylinderhut und mit Ausrüstung für eine letzte Ölung angetreten.



*Encouragement for HFS from Ruth before he attempts the hour record. (Radio Times Hulton Picture Library)*

In einer anderen Abteilung kurz danach E.B. Ware - ein bedeutender racer bei den Morgans - in einem single-seater, dem man eine gewisse Sarg-Ähnlichkeit nicht absprechen kann, bei weiteren Taten.



*E B Ware with the streamlined single-seater after breaking records using the 744cc ex-Zenith engine.*

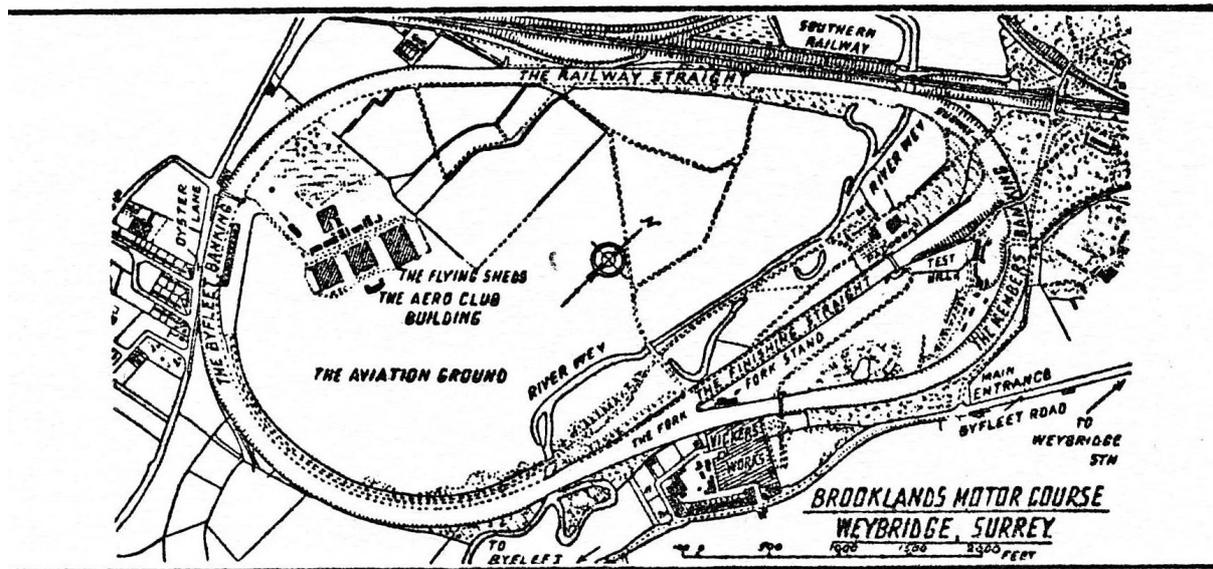
Nach dem Krieg kämpfen zwei Morgans in der Steilkurve gegen das Herunterfallen und dann sieht man noch einen Start mit Schubser bei einem Handicaprennen. Letzteres ist nicht – wie man vorschnell vermuten könnte – ein Rennen für Behinderte sondern soll schwächeren Fahrzeugen durch Rundenvorgaben eine gleichwertige Chance geben: es gibt offenbar noch Schwächere, denn im Hintergrund braust ein Gespann heran, das früher gestartet wurde.



*So, Yvonne, you don't share Denzil's Brooklands obsession?*

Über so manchen Spinner, der als Amateur mehr mit Brooklands verheiratet war, macht man sich bis heute noch gerne lustig. Gab es damals keine Anrainer? Natürlich! Nach langen Prozessen wurde 1923 den Brooklands-Rennern ein eigener Auspufftopf verordnet, scherzhaft the „can“ genannt und man sieht dieses unförmige Blechgeschwür heute noch bei mancher Oldtimerrallye an außen liegenden side-pipes.

1926/ 27 findet der britische GP in Brooklands statt, von 1931 bis zur Schließung 1939 die empire trophy sowie jeweils ein Lauf zur britischen Bergmeisterschaft. Nanu? Die Briten haben nicht so viele renntaugliche Berge, selbst Shelsley Walsh ist ja für alpine Verhältnisse eher eine Garagenauffahrt – so musste man eben auch damit nach Brooklands ausweichen.



Der absolute Land Speed Record wurde in der Pionierzeit auch in Brooklands chronometriert, damals übrigens bereits mit Stoppuhrensyste-men auf 1/1000 sec Genauigkeit! 1909 erreicht Hé-mery (F) mit dem Benz No1, dem 200 hp „Blitzen-Benz“ erstmals eine Geschwindigkeit über 200 kmh, 1914 Hornstead (GB) mit dem gleichen Boliden erstmals in beiden Richtungen, 1922 Guinness (GB) mit dem 350 hp Sunbeam. Dann war die Zeit der geschlossenen Rennstrecken vorbei, der hohen Geschwindigkeiten halber musste man in der Folge auf Sandstrecken wie Daytona Beach oder auf den Salt Lake ausweichen. Cobb stellt mit dem Napier-Railton, der 1939 mit 595 km/h und 1947 nochmals mit 633 km/h in den Bonneville Salt Flats den absoluten Geschwindigkeitsrekord auf. Irgendwann dazwischen – es muss noch 1939 gewesen sein - bricht er mit diesem Wagen bei einer Demonstrationsfahrt in Brooklands den Rundenrekord mit 230 km/h – was bis heute ein „ewiger Rekord“ geblieben ist.

Die einzelnen Klassenrekorde, vom „stehenden“ Kilometer bis zu 1000 Meilen, 24 Stunden, die in Brooklands aufgestellt wurden, auch von Morgan Three-wheelers, müssen wir hier aus Platzmangel weglassen. Als 1933 die Bahn in Donington Park zur Verfügung stand, begann der Stern von Brooklands langsam zu sinken, bis die Rennstrecke mit dem letzten Rennen am 7. August 1939 kriegsbedingt geschlossen wurde.

Brooklands ist heute als Museum zu besichtigen, von der Bahn ist nur mehr ein Teil der „Byfleet“-Steilkurve erhalten, aber Vorsicht: die Betonfahrbahn besteht eigentlich nur mehr aus Lücken und Zwischenräumen.

Zu guter Letzt noch ein Brooklands-Brettspiel für Würfel und Matchbox-Autos. Viel Vergnügen damit für die Zeit nach dem Brexit.

