

RALT RT1  
CHASSIS NUMMER 131

NELSON PIQUET WAR EIN UNBEKANNTER, ALS ER ZUM ERSTEN RENNEN DER  
SAISON 1978 ANTRAT.  
SIEBEN MONATE SPÄTER STAND SEIN NAME AUF EINEM BRABHAM F1 VERTRAG.  
22 JAHRE SPÄTER FÄHRT DAS AUTO, MIT DEM ER SICH EINEN NAMEN MACHTE,  
IMMER NOCH.

von Paul Fearnley

aus einem Artikel in MotorSport 4 / 2002 S. 83 ff (warhorses / Schlachtrösser) - ins Deutsche übertragen von Thilo Figaj

Ron Dennis wohnte während seiner "Project Four" - Tage nebenan. Der noch im Bau befindliche Hi-Tech Tempel, das sogenannte Paragon, liegt nur ein paar Meilen weiter, aber es könnte genau so gut auf dem Mars sein. Es ist ein Riesenunterschied zu diesem Ort hier. Gleicher Sport - andere Welt.

McLaren, Mischung aus Stil und Anspruch. Nur das Beste ist gut genug. Gomm Metal Developments Ltd. machen immer noch Teile für sie - auch wenn ihr Werk im Manor Way in Old Woking ihren ehemaligen Nachbarn nicht gut genug wäre.

Aber, nur das Produkt zählt. Und das Ergebnis fasziniert. Die Büros sind wie Zeitmaschinen, gerahmte Dankesbriefe von John Wyer, Lenkräder alter Ferraris hängen an der Wand, staubige Stapel alter Auto-Magazine. Die Werkstatt ist ein Tempel der Einfachtechnik, aber mit den Experten die hier arbeiten, moderner Computertechnik überlegen. Gomm Metal sind Teil des typischen Unterbaus britischen Motorsports. Vielleicht sogar historisch relevanter als einige der „großen“ Firmen, aber nur wenigen bekannt. Wenn man aber sagt, dass sie den wunderbaren Ford F3L Sports gebaut haben, sowie den ersten Tyrrell 001, und die Leichtbauteile für den GT40, der Le Mans 1968 und '69 gewann, die Karosserie für Alan Mann's Escorts und alle Renn-Escorts, dann wird ihre Bedeutung in dieser Erfolgsstory klarer.

Und das war noch nicht alles: die Filmversion von Chitty Chitty Bang Bang, oder die „sleep pods“ aus Metis, die Kabine der Memphis Belle, und das U-Boot aus „For Your Eyes Only“, alles gebaut von dieser Firma, die von Maurice Gomm 1950 gegründet wurde.

Der einzigartige Maurice, Vaterfigur für viele junge, und ungeduldige Rennfahrer, verstarb 1996, sein Sohn Frank übernahm die Firma.

Er ist spät dran heute, aber das ist mir Recht. Ich schaue mich um: Rodriguez' 1971er Monza 1000 Km Siegtrophäe, Stewart's spanischer Grand Prix Preis von 1970, Graham Hill's Tisch.

Ein roter Doctor Marten erscheint hinter der Tür, gefolgt von einer Mähne schwarzen Haares. Frank ist da. Er amüsiert sich über mein Interesse an seinen Motorsport-Andenken und scheint ernstlich überrascht zu sein, als ich ein paar der 'goodies' hervorhebe. Tyrrells, McLarens, Werks-Escorts: das ist halt sein Job. Das soll aber nicht heißen, dass Frank allen Autos gleichermaßen gelassen gegenübersteht.

In einem kleinen, diffus beleuchteten Raum, in der hintersten Ecke der Werkstatt, da steht seine persönliche „Schwäche“. Wir drücken uns an einer D-Type, und an 1960er Formel Junior Caravelles vorbei, um dort hin zu gelangen: zu Nelson Piquets 1978-er Formel 3 Ralt RT1, Chassis 131, das Auto, das die BP Championship gewann, und den Brasilianer in die Formel 1 katapultierte.

Man kann nicht gerade behaupten, dass der Wagen von Frank in Watte gepackt würde, aber seine Verbundenheit mit dem Auto ist klar zu sehen. Er hatte es 1980 für £ 1500 gekauft, ohne dass man damit noch irgendwo fahren konnte. Das änderte sich 1986, mit Beginn der F3 Classic Championships, und seither hat er ihn regelmäßig im Rennbetrieb eingesetzt. Berufliche Gründe verbieten ihm die Teilnahme an einem kompletten Jahreskalender, das ist auch in diesem Jahr in der HSCC F3 Classic Serie so. Er schätzt, dass er bis heute etwa 40 Rennen mit dem Wagen drauf hat. Genau die richtige Mischung aus Erhaltung und der nötigen Bewegung. Ersetzt hat er in den 22 Jahren, in denen ihm das

Auto nun gehört, nur die "wishbones" und die Bremsen. Einzige Neuerung: ein Schaltblitz auf dem vorderen Rollbügel über dem Armaturenbrett; eine Sentimentalität ist der Schaltknopf von Alain Prost, ein Geschenk von McLaren. Und ein Zugeständnis an die Moderne: der Schalldämpfer.

„Er ist leicht zu unterhalten,“ sagt Frank, „eine günstige Formel. Ein Satz Avons“ - die an die Stelle der Goodyears G54 getreten sind - „hält eine Saison. Nach dem Motor schaue ich nur alle 2 Jahre.“

Der Toyota Novamotor ist mit dem Luftbegrenzer auf 6000 U/min und 165 PS gedrosselt.

„Alles recht einfach. Gut für mich, denn gib mir ein Stück Metall, und ich weiß, wo ich dran bin, aber gib mir einen Motor, und ich bin ziemlich verloren. Er zeigt dir nicht groß an, wenn er ausbricht, aber es macht einen Riesenspaß.“

Dieses Kompliment sollte Musik in den Ohren des Konstrukteurs Ron Tauranac sein. Der Australier ist einer der besten Rennwagenbauer der Welt. In den 10 Jahren mit Brabham baute seine Firma 600 Kundenautos. Immer prinzipiell einfache Wagen, aber gut zu fahren - und schnell. Chapman und Lotus suchten immer die nächste Verbesserung - Tauranacs Autos wurden stattdessen weiter entwickelt. Tauranac war persönlich verantwortlich für jede Schraube und Mutter an seinen Autos, auch und gerade beim RT1, jenem Wagen, der die zweite Phase seiner Karriere begründete.

Er hatte das damals Ecclestone gehörende, auf Formel 1 konzentrierte Brabham Team 1972 verlassen. Nach einigem Ärger mit Frank Williams und dem Trojan Team, ging Ron erst einmal in den vorläufigen Ruhestand, um dann später, im Winter 1974, seinen eigenen Laden in der Snelgar Road in Woking aufzumachen. Ralt war wieder auferstanden.

Ralt ist eine Mischung aus seinen eigenen und seines Bruders Austin Lewis' Initialien. Die ersten Ralts kamen 1950 aus Sydney. Das waren zwei Einsitzer für Ron, und ein Sportwagen für Austin. Ron legte danach eine kleine Serie von Einsitzern auf und plante, sie zu verkaufen, als er von Jack Brabham nach England geholt wurde, noch bevor er sein Projekt in seiner Heimat Australien zu Ende bringen konnte.

So lag der Name Ralt bis März 1975 im Dornröschenschlaf, bis Larry Perkins seinen RT1 in Thruxton zum ersten Rennen der BP SuperVisco F3 Serie an den Start brachte. Larry hätte es auch gewonnen, wäre da nicht diese eine kleine Unaufmerksamkeit gewesen. Den Titel des europäischen F3-Champions sicherte er sich dann doch in Monza und Croix-en-Ternois. 10 RT1 wurden zunächst gebaut, die ersten Wagen waren von Gomm konstruiert, und zwar 4 Formel 3, drei Formel Atlantik, und drei Formel 2 Chassis. Alle Wagen wurden auf dem gleichen Chassis aufgebaut, Rons Zauberwort hieß Kompatibilität. 1976 wurden schon 30 Wagen gebaut, 1977 waren es 41, und davon ging dann einer nach Italien an einen gewissen Nelson Piquet Sotomaior.

Der brasilianische Super Vee Champion hatte seine europäische Formel 3 Karriere im März recht katastrophal begonnen, also wechselte er die Marke und kaufte einen RT1 von Tauranac. Das brachte ihm eine deutliche Verbesserung seiner Resultate, und er gewann zwei Rennen, im spanischen Jarama und in Deutschland auf dem Flugplatzkurs von Kassel - Calden. *(Siehe Kasten am Ende des Artikels.)*

Im Folgejahr plante er seine Kampagne in England fortsetzen. Sein Auftritt auf der Insel sollte das Gesicht der britischen Formel 3 Szene für immer verändern. Ein nagelneuer RT1 wurde bestellt, doch er kam erst spät, und der Saisonbeginn frustrierte, weil Derek Warwick, auch auf einem ein Jahr alten RT1, fünf der ersten sechs Rennen gewann. Piquet hatte jedoch die Zeit auf seiner Seite. Während Warwick im Familienunternehmen - einer Spedition - mitarbeiten musste, konnte Piquet sich voll und ganz auf seine Renntätigkeit konzentrieren. Zusammen mit seinem Manager und Mechaniker, dem Australier Greg 'Pee-wee' Siddle, begann er, den Spieß umzudrehen.

„Das Wichtigste dabei waren wohl die Tests, die wir fuhren,“ sagt Siddle heute. „Wir hatten ab Mai ein Ersatzauto, und von da an testeten wir ununterbrochen, bis wir das Auto richtig begriffen. Und wir verbesserten es dabei ständig“.

Die strengen Regeln in der Formel, das einfache Design und Tauranacs Wunsch, keines seiner Kundenteams zu bevorzugen, bedeutete, dass die Verbesserungen nur marginal waren, aber es gab sie, und in der Summe waren sie entscheidend. Piquets zweiter RT1 wurde der Beste von allen 150 jemals gebauten Chassis.

„Zunächst einmal das Gewicht,“ fährt Siddle fort, „viel kannst Du an einem Alu-Monocoque mit wishbones aus Stahl nicht machen, aber wir waren die ersten, die Schrauben und Muttern aus der Luftfahrt einsetzten. Dann bauten wir eine leichtere GFK-Karosserie. Alles, was wir konnten, packten wir zentral und nach unten, Batterie, Feuerlöscher, und wir verkürzten den Überrollbügel. Wir bekamen das Differential etwas leichter.“

„Eine Menge Zeit investierten wir in Aerodynamik,“ fährt Siddle fort. „Wir hatten fünf oder sechs verschiedene Nasen und probierten ständig verschiedene Gurney-Flaps aus, die wir sowohl vorne als auch am Heck einsetzten. Nelson konnte Dir sagen, wenn ein Flap auch nur um einen Achtel Zoll verstellt wurde. Zum Schluss hatten wir sogar eine Art Venturi am Heck, aber das war mehr ein Ratespiel.“

„Im Mai '78 bekam das Auto eine Cockpit-Verstellmöglichkeit für die Querstabilisatoren vorne und hinten; Warwick bekam so etwas erst Ende des Jahres, und dann auch nur für hinten. Dann war da noch die breitere (double wishbone) Formula Atlantic Aufhängung vorn für langsamere Kurse, und eine andere Aufhängungs-Geometrie hinten (top link, lower wishbone, twin radius arms), sowie Gummis für die Stoßdämpfer, um ein Durchschlagen der Federung zu verhindern. Üblich waren Bilsteins, manchmal fuhren wir auch Konis, immer abhängig von den Bedingungen. Die Reifen waren das nächste Thema. Piquet fand heraus, dass einige Sätze der verwendeten G54 besser als andere waren. Und er testete gerne 20 Sätze um 5 gute zu finden. Warwick andererseits nahm in Thruxton zum Beispiel nur einen einzigen Ersatzreifen mit - für links hinten -, und auch nur deswegen, weil es da einen sehr rauen Streckenbelag gab.“

Mallory Park, 14. Mai 1978, das 7. Rennen der BP Serie, war der Wendepunkt: Piquet siegte. Warwick, der zu dieser Zeit mit einem March 783 liebäugelte, und, wie er zugibt, im Rennen unkonzentriert war, musste in Runde 3 aufgeben. Es war Nelsons erster Sieg von sieben in Folge, darunter war auch sein dominanter Lauf vor den versammelten Formel 1 Teams in Paul Ricard. Schon einen Monat später machte er sein Grand Prix Debut in Hockenheim auf einem Ensign. Es folgten Einsätze mit Bob Sparshott's McLaren M23 in Holland, Italien and Kanada.

Trotz dieser Ablenkung fuhr er vier weitere F3 Siege ein, holte den BP Titel, und sicherte sich einen Formel 1 Vertrag bei Brabham. Er hatte seit Mallory Park 11 von 13 Rennen gewonnen und beendete die Serie mit insgesamt 13 Siegen. Warwick schlug ihn zwar im Vandervell Wettbewerb, weil Piquet bei zwei Rennen wegen seiner F1 Rennen aussetzen musste, aber das konnte der Brasilianer leicht verschmerzen. Seine Karriere war gesichert und er verzichtete auf die letzten Rennen.

„Wir hatten die Meßlatte in der Formel 3 sehr hoch gelegt,“ (und dabei das übliche Budget auf £ 70,000 erhöht), sagt Siddle heute. „Man sprach von uns als dem Werksteam. Ja, wir arbeiteten in einer Halle in der Nähe von Ron's neuer Werkstatt in Byfleet, aber das brachte auch seine Probleme mit sich. Ron steckte dauernd seine Nase bei uns zur Tür rein, um zu sehen, was vor sich ging, nur um gleich am Telefon allen seinen Kunden davon zu berichten. Allerdings machte er uns ein Riesenkompliment, indem er sagte, wenn in der 1970-er Formel 1 Weltmeisterschaft auch so gearbeitet worden wäre, hätte man sie gewonnen.“

Warwick war natürlich auch super gefahren, und das zu einem Bruchteil der Kosten (er schätzt £ 17,000 für die Saison), um acht Rennen zu gewinnen. Er erwarb sich damit aber trotzdem keine sichere Zukunft für 1979. Der entschlossene Mann aus Hampshire konnte die Lücke zu den ganz Großen nie ganz schließen.

Frank Gomm's geliebter RT1 ist die Keimzelle, aus der solche Karrieren einst hervorgingen.

2 RALT RT1 in der HRA – German Open während eines Regenrennens in Spa Francorchamps 2002



Vorne ist Peter Hug, Sieger der German Open 2002 und Gewinner des Graf-Berghevon-Trips-Pokals des ADAC. Sein Chassis ist der erste RALT RT1 von Nelson Piquet, das Auto, mit dem der Brasilianer 1977 in Jarama und Kassel-Calden gewann.

Dahinter auf dem grünen RALT: Gerd Holtkamp vom DAMC. Insgesamt fuhren 4 RALT RT1 in der Saison 2002 in der HRA – German Open.

