

Eberhard Reuß
Ferdinand Kräling



FORMEL 2

DIE STORY VON 1964 BIS 1984

DK
DELIUS KLASING

Eberhard Reuß
Ferdinand Kräling

FORMEL 2

DIE STORY VON 1964 BIS 1984

DELIUS KLASING VERLAG

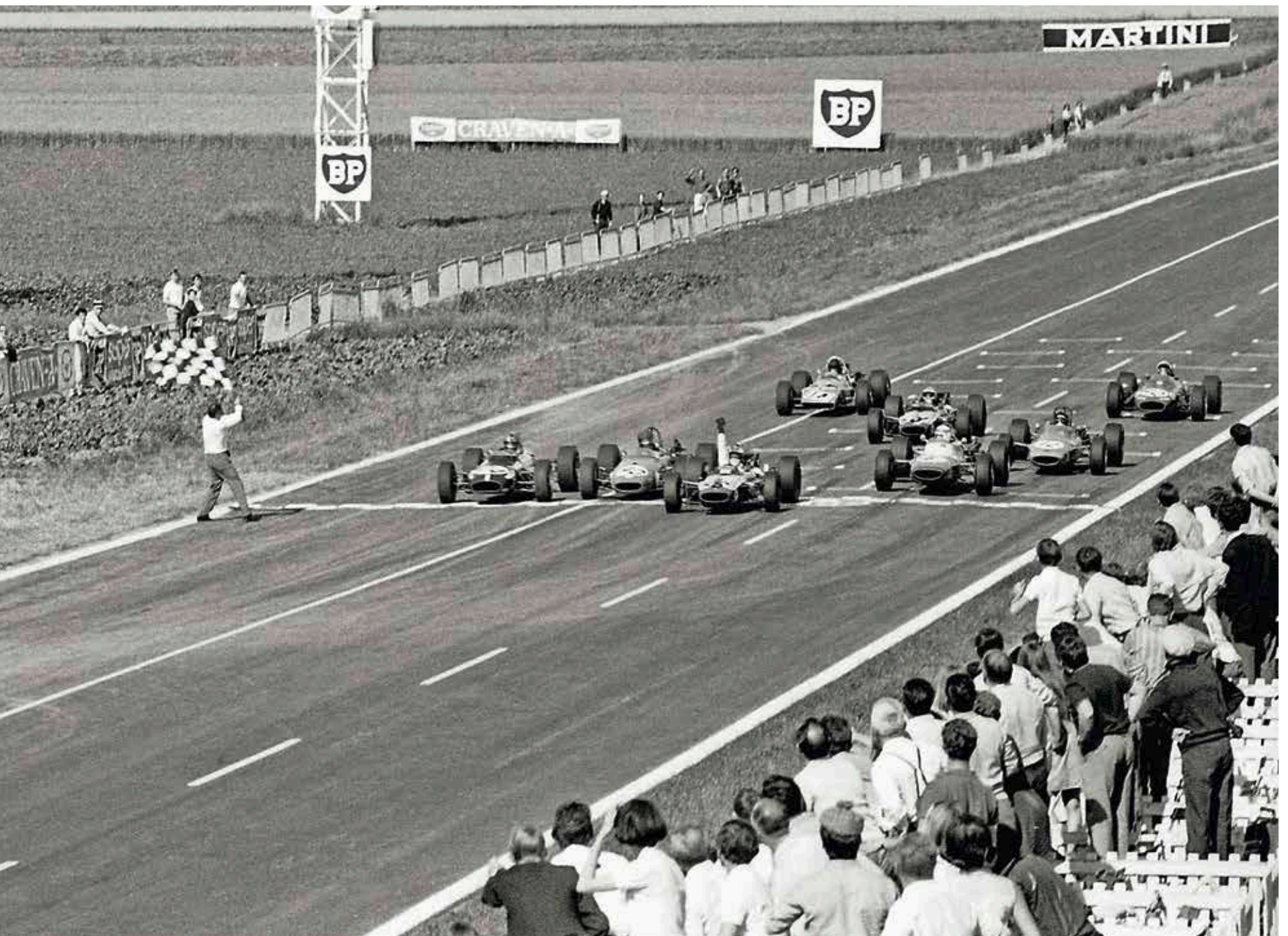


VORWORT: NIE MEHR 2. LIGA

Es war einmal eine gar nicht so ferne Zeit, da tummelten sich Formel-1-Weltmeister und andere Grand-Prix-Größen auf Nebenkriegsschauplätzen des Rennsports von Albi bis Zolder und rangelten dort mit anderen Heißspornen um Plätze und Pokale. Die einen wollten nach oben, die anderen kassierten gutes Startgeld und lockten das Publikum an. Doch irgendwie führen sie alle bei diesen Rennen in der Provinz auch deshalb, weil es Spaß machte – *just for fun*. Das waren die besten Jahre der Formel 2, der zweiten Liga des Automobilrennsports. Die war Sprungbrett in die Formel 1 für Cooper und Lotus. Brabham und McLaren folgten in den 1960er-Jahren und führen ebenfalls zweigleisig, F1 und F2. Und zusammen sorgten große und kleine Rennställe, Newcomer und Stars für wunderbaren, spannenden Rennsport in der Formel 2. Festgehalten in den famosen Fotos von Ferdi Kräling und begleitet von Erinnerungen an Haupt- und Nebendarsteller jener Jahre.

Was in der Erinnerung an die Formel 2 bleibt, sind Rad-an-Rad-Kämpfe, die Suche nach dem besten Windschatten, die Jagd nach der entscheidenden Zehntelsekunde. So wie am 28. Juli 1968 in Zandvoort im Fall von Silvio Moser (Tecno), Eric Offenstadt (Tecno) und Jackie Oliver (Lotus).

INHALT



All das, was an der Formel 2 begeistert. Am 29.6.1969 rasen die ersten Sieben innerhalb von einer Sekunde über den Zielstrich. Sieger François Cevert (Tecno), Piers Courage (Brabham) scheint Zweiter, wird aber hinter Robin Widdows (Brabham, 40) klassiert. Vierter Jackie Stewart (Matra), vor Pedro Rodriguez (Matra), Nanni Galli (Tecno) und Alan Rollinson (Brabham). Im offiziellen Ergebnis taucht Rodriguez als Siebter auf. Mit im Bild der überrundete Patrick Dal Bo (Pygmée,14).

Fotogalerie.....	8
Those were the days.....	34
Die besten Jahre.....	44
Bayerische Motoren-Wunder.....	68
Jimmy.....	72
Jochen.....	82
Bill Ivy.....	84
Ein Geschäftsmodell mit dem Namen March.....	92
Ronnie, François und die anderen Jungs.....	98
Zeitenwende.....	116
Hänschen groß.....	128
Der Spaß wird teurer, macht aber immer noch Spaß!.....	142
Vive la France!.....	152
Konkurrenz belebt das Geschäft.....	154
Der schnellste Italiener.....	160
Basteln im Grenzbereich.....	161
Katastrophenjahr.....	172
Aufrüstung.....	178
Das Beste kommt Fast zum Schluss.....	188
Dem Ende entgegen.....	192
Köpfe.....	198
Epilog.....	202
Nachschlag.....	204
Die Formel-2-Europameister.....	206
Abgesang.....	207



Stilstudien beim Training zum Eifelrennen 1967: Peter Gethin (21), Graham Hill (4), Jack Brabham (1), Jochen Rindt (2), Jacky Ickx (16), Jim Clark (3).



1967

Die schöne Markenvielfalt in der Formel 2 – damals gab es noch markante Unterschiede zwischen den Rennwagen. Costin-Protos 16 mit Eric Offenstadt (22), Lotus 41B mit Jackie Oliver (14), Brabham BT23 mit Gerhard Mitter (18), Lola T100-BMW mit John Surtees (7), Cooper T84 mit Mike Beckwith (20) und der Lola T100-Werks-BMW mit Hubert Hahne.



VEITH-PIRELLI



Der GP-Zirkus wächst und gedeiht, sodass für immer weniger Formel-1-Rennfahrer Grund besteht, Energie, Zeit und Konzentration in der Formel 2 für etwas Startgeld zu vergeuden. Dazu das Risiko. Auch die Formel-1-Teams verschwinden nach und nach aus der zweiten Liga, produzieren wie Lotus und Brabham schließlich auch keine F2-Kundenautos mehr. Dafür gibt es dann Spezialisten wie March und Chevron.

Ein Mann will nach oben: Jochen Mass gewinnt im Werks-March 722 von Ronnie Peterson das Eifelrennen 1972.

Eine Karriere geht bergab. Aber nur vorübergehend: Niki Lauda im Werks-March 722, Neunter beim F2-Saisonfinale in Hockenheim.



Das March-Werksteam beim F2-Saisonauftakt in Mallory Park. Niki Lauda und Ronnie Peterson mit Robin Herd. Oder ist es doch John Cleese von Monty Python's Flying Circus? So chaotisch, skurril und komisch, wie es 1972 bei March zugeht ...



Peter Gethin im Chevron B20 vor Mike Hailwood im Surtees TS10. Der spätere F2-EM-Champion »Mike the Bike« wird in Mallory Park Fünfter, Gethin wegen eines zu hohen Heckflügels disqualifiziert.



Der Herr gibt's den Seinen. Und vielleicht hat Jesus tatsächlich Alex Ribeiro beim Eifelrennen geschützt, gerettet und geholfen.

Axel Plankenhorn im Cassani-Ralt RT1-BMW, beim Heimspiel am Nürburgring sehr schnell unterwegs. Bis ein Unfall die Jagd beendet.



Unter Beobachtung: Manfred Winkelhock beim Jim Clark-Rennen. Bei seinem ersten F2-Heimspiel reicht es im Werks-March 782-BMW nur zu Platz zwölf.

Jochen Neerpasch sorgt mit seinem BMW-Junior-Team in der Formel 2 für die Schlagzeilen des Jahres. Auch wenn Bruno Giacomelli mit acht Siegen den Rest der Nachwuchskollegen in den Schatten stellt.



BMW-Junior Marc Surer wird Vize-Europameister, hält sich wacker gegen Giacomelli, schafft aber keinen Sieg in einem F2-EM-Lauf.

Typ 782, der erfolgreichste, wahrscheinlich beste und vielleicht auch schönste March-BMW der F2-Geschichte. Beim Einstieg ins Cockpit Ingo Hoffmann, schon drin sitzt Manfred Winkelhock.



Auch Eddie Cheever zählt zwar noch zur BMW-Junioren-Truppe, wird jedoch nicht in einen Werks-March 782-BMW transferiert, sondern fährt im neuesten March-Modell weiter für den Rennstall von Ron Dennis.

1978



