

CLASSIC DRIVER



Projekt Brutus

11. Mai 2011 | Classic Driver

Ritt auf der Kanonenkugel

Text: [Benjamin Bessinger](#) / Classic Driver

Fotos: SP-X

Zugegeben, diese rauchschwarze Rennzigarre mit dem furchterregenden Namen „Brutus“ ist wirklich speziell. Und daher äußerst passend für unsere Klassiker-Reihe. Begonnen hatte das Projekt Brutus mit einem herrenlosen, wahrhaft gewaltigen BMW-Zwölfzylinder, der seinerzeit ausschließlich in Jagdflugzeugen zum Einsatz kam...

Wenn Hermann Layher über „Brutus“ spricht, dann beginnen seine Augen zu leuchten. Denn obwohl der Chef der Auto- und Technikmuseen in Sinsheim und Speyer nun wirklich genügend Spielzeuge hat, macht ihm wahrscheinlich keines so viel Spaß wie die rauchschwarze Rennzigarre. Dafür gibt es gute Gründe. 46 gute Gründe sogar, um präzise zu sein. Denn genau so viele Liter Hubraum hat der Zwölfzylinder, den seine Museumswerkstatt unter die endlos lange Haube geschraubt hat.

Das Kraftwerk, das fast zwei Meter lang ist und aus der Karosserie drängt wie die Oberweite von Pamela Anderson aus ihrem Bikini, stammt von BMW und wurde in den Dreißigerjahren vor allem für Jagdflugzeuge gebaut. Messerschmitt Me190, Heinkel He 9 oder die Flugboote von Dornier setzten auf das Stahlgebirge aus Bayern, das beim Start 750 PS und im Reiseflug gut 500 PS leisten konnte. Und zwar ohne dass der Drehzahlmesser über 1.500 Touren ging. Nur beim Sturzkampf waren kurzfristig 2.000 Umdrehungen drin.

Das Projekt

„Dieser Motor stammt aus einem Flugzeug, das offenbar im spanischen Bürgerkrieg eingesetzt wurde“, erzählt Manfred Fink aus der Museums-Werkstatt: „Dort hat ihn ein Sammler nach mehr als 50 Jahren auf dem Schrottplatz entdeckt, so kam er in das Arsenal des Auto- und Technikmuseums.“

Bevor er auf einem Bock in der Halle ausgestellt werden sollte, wollten die Techniker eigentlich nur wissen, ob der Zwölfzylinder noch läuft. Doch als sie ihn nach ein paar langen Wintern tatsächlich wieder zum Leben erweckt hatten, war das Spektakel so imposant, dass Museumschef Layher den Plan kurzerhand geändert hat: „Der ist für die Ausstellung viel zu schade, der muss wieder ans Werk, und zwar am besten in einem Auto.“

Diese Idee hat unter passionierten Schnellfahrern schon Tradition. Nicht erst heute, wo sie auf den Salzseen von Utah um die Bestzeiten jagen, werden Jettriebwerke oder Raketentreibsätze genutzt. Sondern auch die Geschwindigkeitsrekorde aus den Zwanziger und Dreißigerjahren wurden meist mit Rennwagen gefahren, die sich kurzerhand von Flugzeugmotoren befeuern ließen.

Ganz in diesem Sinne nahm die Museumsmannschaft das Chassis eines American-La France von 1908 samt Holzrädern und Kettenantrieb, schraubte vorn den Motor über die Achse und hinten als Gegengewicht einen viele hundert Liter fassenden Tank, zimmerte darüber einen Holzrahmen und dengelte aus Aluminiumblech eine Karosserie gleich einem Torpedo – fertig war die Höllenmaschine. „Ganz so einfach war es zwar nicht“, sagt Mechaniker Fink mit Blick auf das jeweils halbe Dutzend Kühler und Anlasser, das sie an dem Monster-Motor verschlissen haben. Doch nach insgesamt acht Jahren stand der Wagen tatsächlich zur Jungfernfahrt bereit.

Die Fahrleistungen

Wer den Wagen heute in Aktion sieht, der kann sich lebhaft vorstellen, welcher Schrecken dem Team um Layer damals in die Glieder fuhr. Als hätten sie den Leibhaftigen zum Leben erweckt oder die Tore der Hölle geöffnet, brüllt der Zwölfzylinder so laut, dass die Wände wackeln. Die Umgebung versinkt in einem schwarzen Nebel, in den Augen beißen Schwefel und verbranntes Öl und rings um den Wagen kocht der Asphalt – kein Wunder, dass die Mechaniker unter dem armdicken Auspuffrohr bisweilen sogar ihre Mittags-Würstchen grillen. Spätestens da war Hermann Layer klar, dass es für diese Maschine nur den Namen „Brutus“ geben kann. „So, wie der damals seinen Herrn umgebracht hat, so wird es jedem gehen, der bei diesem Höllenritt nicht teuflisch aufpasst.“

Das erklärt auch, weshalb weder Layer noch seine Mechaniker den Wagen je ausgefahren haben. Denn wenn bei nicht einmal 1.500 Touren bis zu 750 PS toben und unglaubliche 10.000 Nm an den filigranen Ketten zur Hinterachse zerren, fühlt man sich wie beim Ritt auf der Kanonenkugel. Da heißt es, ganz, ganz vorsichtig sein – zumal im viel zu engen Fußraum dummerweise auch noch Gas und Kupplung vertauscht sind. „Ein Fehltritt kann Dein Ende sein“, warnt Mechaniker Fink. „Viel mehr als 120, 140 Sachen haben wir uns deshalb nicht getraut“, räumt er ein und erzählt voll Anerkennung von jenem waghalsigen Haudegen aus England, der auf der Teststrecke schon mal Tempo 200 geschafft hat. „Dann war er mit seiner Leistung am Ende.“ Der Fahrer, wohlgemerkt, nicht das Auto. Denn Brutus geht die Luft so schnell nicht aus.

Die Fakten

Triebwerk:

12-Zylinder-BMW-Flugzeugmotor mit 46 Liter Hubraum

Max. Leistung:

750 PS bei unter 1.500/min

Max. Drehmoment:

10.000 Nm

Max. Umdrehungen:

2.000/min

Höchstgeschwindigkeit:

jenseits von 200 km/h

Fotogalerie





<https://www.classicdriver.com/de/article/projekt-brutus>
© Classic Driver. All rights reserved.