

Rennfahrer **Im BLICKPUNKT**

GEORG BRAUN

„Wer ist eigentlich dieser Georg Braun? Hätte nicht gedacht, daß der Mann sooo gut fahren kann!“ — — —

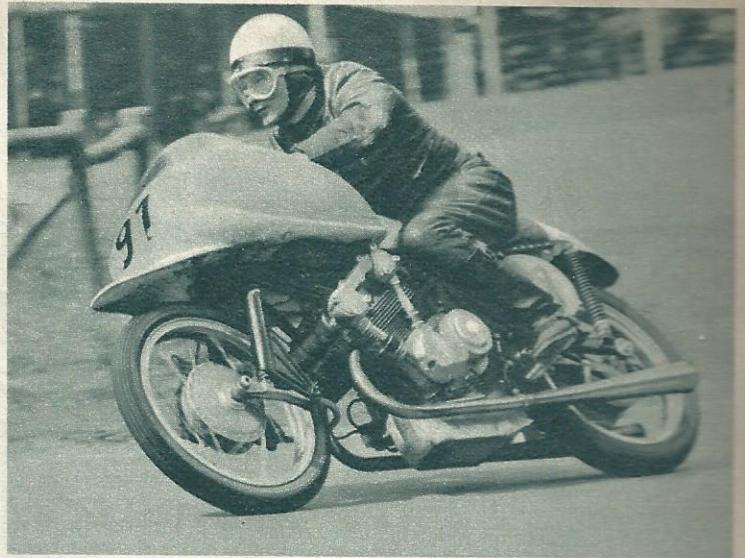
Der Fragesteller war ein Kollege aus der Motorsport-Journalisterei, also jemand, der die Rennfahrer kennen müßte. Ort der Handlung war der Nürburgring anlässlich des Eifelrennens 1954, Pressetribüne. Kurz zuvor hatte besagter Georg Braun im Rennen der 500er-Solomaschinen dem TT-Sieger Ray Amm einen harten Kampf geliefert, hatte die überraschend gleichmäßig laufende Zweinocken-Einzylinder-Horex Schnellscher Prägung mit der 53er-Werks-Norton des Rhodesiers in Gleichlauf bringen können. Nicht wie alle Welt erwartete, lagen die BMW-RS unter Hans Meier, Bartl sowie Knijnenburg und die Kurzhub-Nortons unter Rührschneck, Ahearn und v. Woedtke als Verfolger hinter dem späteren Sieger Amm, sondern eben dieser anscheinend doch noch ziemlich unbekannt Privatfahrer aus Hechingen. In den Tageszeitungen konnte man denn auch anderntags lesen, daß „vor allem der junge Nachwuchsfahrer Georg Braun dem englischen Norton-Werksfahrer Amm einen hervorragenden Kampf geliefert habe!“, und damit war „Schorsch“ fürs erste als die kometengleich am Rennfahrershimmel aufgetauchte jugendliche Neuerscheinung gekennzeichnet. Er war die Neuentdeckung des deutschen Motorradrennsportes 1954. Das Volk liebt ja besonders Sportler, die aus dem Nichts plötzlich auftauchen und scheinbar sofort in der Lage sind, den altbekanntesten und größten Kanonen Paroli zu bieten und womöglich die Siege zu entreißen.

Der Beginn einer Popularität folgt ganz eigenwilligen Gesetzen, wie sich dies auch am Beispiel Braun nachweisen läßt. Jedenfalls erschienen in der Folgezeit sehr viele Hinweise auf Braun und zwar bezeichnenderweise immer mit der Charakterisierung „junger Nachwuchsfahrer“. Aber nehmen wir uns doch einmal die Mühe, nachzuforschen, was es mit der Neuentdeckung und mit dem jungen Nachwuchsfahrer wirklich auf sich hat:

Der im Jahre 1954 „entdeckte“ junge Nachwuchsfahrer Georg Braun wurde am 8. September 1918 als Sohn des Möbelfabrikanten Lorenz Braun in Hechingen geboren. Er war also z. Z. seines Nürburgring-Triumphes schon 36 Jahre alt! Ich möchte Georg Braun deshalb noch nicht als „älteren Herrn“ bezeichnen, aber jung im Sinne eines jungen Nachwuchsfahrers ist er bestimmt nicht mehr. Und Nachwuchsfahrer? Laßt uns sehen, was es damit auf sich hat: Seine erste Rennmaschine erwarb er 1939, kam aber infolge Einberufung zur Wehrmacht nicht mehr zum Fahren. Ohne Zweifel ist er also dem Kreise der Nachkriegs-Rennfahrergeneration zuzurechnen. 1949 begann seine Laufbahn als Motorsportler. Auf einer Tourenmaschine holte er sich beim Onstmettinger Rundstreckenrennen für Serienmaschinen Siege in der 250er- und 500er-Klasse. Im Winter 1949/50 Kauf einer 250-ccm-Ladepumpen-DKW. Diese war gut für Siege in Tübingen, Waiblingen, Lorsch, Frankenthal, Ingolstadt und beim Zementbahnnennen in Stuttgart mit Tagesbestzeit vor den Lizenzkanonen. In Buchen langte es zum Zweiten. Man sieht: Ein schneller Auswüchsling war 1950 schon im Anmarsch auf die Lizenzklasse, ein Jahr nach Baltisbergers Aufstieg! Im Gegensatz zu seinem Reutlinger Landsmann hatte er aber als Lizenzfahrer 1951 nicht das Glück, frisch von der TT importierte kompressorlose AJS- und Norton-Rennmaschinen zu besitzen, der Kompressorband zerschlug ihm vorläufig alle Aussichten auf ein Weitermachen. Eine frisierte 250er-NSU-OSL sollte Ersatz für die DKW sein, aber sie war nur Surrogat, ganz allgemein.

Damals standen die Moto Parillas durch Schnell und Gablenz in Deutschland im Vordergrund, also kaufte sich Braun eine 250er-Moto-Parilla, mit der er aber in der ersten Hälfte 1952 nicht recht glücklich wurde. Erst als er von dem Parilla-Werksfahrer Nino Grieco dessen schnellen Apparat bekam, rückte er in die Reihen der besser bewerteten Privatfahrer der Viertelliterklasse auf. Beim Feldbergrennen 1952 reichte es zum 3. Platz hinter den beiden Guzzi-Fahrern Thorn-Prikker und Gehring. Auf der Solitude wurde er beim Großen Preis von Deutschland Siebenter, in Nürnberg Fünfter und bester Privatfahrer. Insgesamt hatte er mit der Parilla viel Pech, sie flog ihm trotz bester Vorbereitung öfters auseinander als ihm lieb war. Das war auch der Grund, warum er sich für 1953 die kleine 250er-Doppelnocken-Horex kaufte, die Roland Schnell als Einzelexemplar für Hermann Gablenz gebaut hatte und mit der er dann auch die Deutsche Meisterschaft 1952 der 250er-Klasse erringen konnte. Für „Schorsch“ brachte die Horex zwar auch manche Sorgen, aber beim Eifelrennen den 5. Gesamt- und 2. Privatfahrerplatz, beim Solitude-Rennen den 7. Gesamt- und 1. Privatfahrerplatz. In Nürnberg hieß es 7./3., in Schotten beim Großen Preis 8./1. Und dann kam Braunschweig mit dem Gesamtsieg. In Barcelona beim letzten Weltmeisterschaftslauf wurde er Achter und erster deutscher Fahrer. (Mit einer geliehenen 125er-MV-Agusta dazu noch 6. und ebenfalls 1. deutscher Fahrer).

Wie man sieht, hatte alles Bemühen des seit 1949 aktiven Privatfahrers und haben alle Erfolge auf DKW, Parilla und Horex es nicht vermocht, Georg Braun so bekanntzumachen, daß er 1954 schon zum Stamm der deutschen Privatfahrer gerechnet worden wäre. Alle an sich hervorragenden Leistungen mit den Ehrungen vor den Zieltribünen zusammen mit den Gesamtsiegern Daiker bzw. Haas, konnten bei der Allgemeinheit und vor allem bei der Tages- und teilweise auch Fachpresse noch lange keine ausreichend Aufmerksamkeit erwecken. Dazu mußte



er erst in Dieburg 1954 mit einer ihm unbekanntem Halbliter-Horex die 500er-Soloklasse rundenlang vor Walter Zeller (BMW-RS) anführen, mußte beim Großen Preis der Saar in einem tollen Regenrennen auf dem St. Wendeler Kurvenkurs den italienischen Ex-Weltmeister Nello Pagani (Moto Guzzi) besiegen und den einzigen Sieg des Tages für Deutschland herausfahren. Und dazu benötigte er die Gegnerschaft eines Ray Amm und die Kulisse der favorisierten BMW-Fahrer auf dem Nürburgring, damit dann endlich in den Zeitungen stehen konnte, man habe soeben ein „neues“ Talent in dem „jungen“ deutschen Nachwuchsfahrer Georg Braun entdeckt.

So lange eben braucht es Zeit, bis man als Motorsportler in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses rückt. Die Tat des Tages, das ist es, was dem Sportler, und nicht nur ihm allein, den Weg ins Licht der Popularität weist. Ist es denn einem Werner Haas, einem Hans Baltisberger, einem August Hohl wie auch einem Rudi Felgenheier oder Karl Hofmann, um ebenfalls bei Fahrern der jüngeren Generation zu bleiben, etwa anders ergangen? Und wer kannte denn z. B. den Österreicher Rupert Hollaus vor seiner Regenfahrt im spanischen Großen Preis 1953?

Daß Braun auf die neue 350-ccm-Werks-Horex kam, ist allein dem Umstand zuzuschreiben, daß er mehr als der zur gleichen Zeit etwas in den Hintergrund getretene Frankfurter Friedel Schön im Blickpunkt der Öffentlichkeit stand. Braun hatte eine aufsteigende Erfolgslinie. Schön aber das Pech, durch maschinelle Unzulänglichkeiten als Privatfahrer gehandicapt zu sein. So blieb es Braun vorbehalten, mit Ausnahme vom Eilenriedrennen und Skaneloppet-TT in Schweden, wo Schön fuhr, die neue Zweizylinder-Horex-Renntwin zu fahren.

Alle Besucher von Bern 1954 werden sich noch an das tolle Regenrennen am Samstagnachmittag erinnern, das sowohl der Spitzenreiter Hollaus auf der Werks-Zweizylinder-NSU, als auch der Privatfahrer Braun auf der Einzylinder-Sportmax von NSU lieferten. Braun vor Werksfahrer H. P. Müller, das war damals die Sensation neben dem Überdurschnitt des Siegers Hollaus. Und es muß hier gesagt werden: Auch Braun ist ein Regenfahrer par excellence, einer von der Garde der Schön, Ziemer, Mansfeld, Fleischmann, Graham, Bell, Hollaus, Anderson und Kavanagh.

Aber wie kam Braun auf die NSU-Sportmax? Nun, jeder Privatfahrer, der aufgefordert wird, eine Werksmaschine zu fahren, erwartet nach ein bis drei Bewährungsläufen eine Entscheidung des Werkes für seine Zukunft. Horex konnte sich aber nicht entscheiden, da die Zukunft unklar war, und so entschied sich Georg Braun, besser den Spatzen in die Hand zu bekommen, als immer weiter nach der Taube auf dem Dach zu starren. Er kaufte sich als Ersatz für seine 250er-Horex die neue Sportmax.

Und so wurde aus dem allgemein schon klassifizierten Horex-Fahrer Braun ein NSU-Fahrer, was sich dadurch ausdrückte, daß er beim Eilenriedrennen schon die 250er-Werks-NSU fahren sollte. Daß er sie dann doch nicht fuhr, hing mit seinem Trainingssturz zusammen. Er wollte seine Sache zu gut machen und flog schon beim ersten Training. Dieser Sturz war der schwerste in seiner Rennfahreraufbahn. Gestürzt war er schon oft, ja es gab eine Zeit so um 1950-1952 herum, da war es eine Selbstverständlichkeit, daß er im Rennen zumindest einmal, im Training aber zwei- bis dreimal flog. Aber er schmierte immer im Auslauf einer Kurve beim Aufdrehen weg, es konnte ihm nie schnell genug gehen und er zog deshalb zu rasch den Drehgriff auf. Er stürzte immer geschickt. Nur in Hannover nicht, denn die Maschine ging vor einer Kurve und ohne Warnung unter ihm weg, und dieses Mißgeschick kostete ihn den Start auf der NSU-Werksmaschine, kostete ihn, und Horex aber auch, die Halbliter-Privatmeisterschaft 1954.

Übrigens: Georg Braun hat in Hechingen ein gutgehendes Motorradgeschäft an der Durchgangsstraße zur Schweiz und beschäftigt neun Angestellte. Wer sich mit ihm unterhält, staunt an dem 36jährigen über dessen jugendliches Aussehen. Mag sein, daß es diese persönlichen Merkmale sind, die ihm im Motorsport den Ruf eines „jungen Nachwuchsfahrers“ ein für alle Mal eingetragen haben!

Eugen K. Schwarz